

## الفصل الرابع

### الحلول الدبلوماسية والقانونية البحرية المعتمدة في النزاعات الدولية البحرية

تمهيد:

عندما كانت الدول تعيش في صراع عام من أجل البقاء في التاريخ القديم، كانت الحلول السلمية مستبعدة، فإما الخضوع والفناء، وإما الانتصار على الأعداء، ورغم ذلك يمكن رؤية بعض الاتفاقيات أحياناً لتنظيم العلاقات بين الدول القديمة؛ ولتجنب الحروب والصراعات المسلحة. كما يمكن معرفة العديد من المعاهدات والتحالفات لخوض المعارك والحروب بشكل مشترك، وعندما بدأت تبرز ضرورة التقييد بقوانين عامة للصراعات والتسويات السلمية بين الدول، فالقانون الدولي نشأ بشكل متفرق حيث يعمل على تنظيم العلاقات بين الدول، واعتبر قيام مجموعة من الأعراف والقوانين التي تنظم العلاقات الدولية السياسية والتجارية ما بعد قيام الدولة القومية في القرن السابع عشر الميلادي، من أهم الخطوات الحضارية التي خطاها الإنسان نحو إقامة علاقات دولية متوازنة خالية من العنف<sup>(1)</sup>.

ومن ضمن هذه الأعراف والقوانين نشأت الدبلوماسية الحديثة في محاولة لإيجاد الحلول السلمية للنزاعات الدولية، وتطورت الدبلوماسية والقوانين والأعراف الدولية النازمة للعلاقات الدولية لتصبح جسداً قانونياً مترابطاً يعرف بالقانون الدولي العام المعاصر، والذي يوجب يعتبر الحل السلمي للخلافات الدولية أحد المبادئ الهامة الأساسية لهذا القانون، وهو يشكل في نهاية المطاف جزءاً لا يتجزأ من أسس التعايش السلمي والتعاون بين الدول على اختلاف أنظمتها السياسية، فخلال العلاقات بين الدول يمكن أن تنشأ خلافات معينة بجانب مشاكل تستوجب حلها ومعالجتها<sup>(2)</sup>.

ولحل الخلافات بين الدول، تقوم الوسائل السلمية المتاحة بمحاولة لإيجاد الحلول قبل تفاقم الأوضاع وتفجرها في حروب مدمرة، أو توترات تزيد من تفاقم الأوضاع، وتعرف الخلافات بين الدول بالنزاعات

(1) وليم نجيب جورج نصار. 2008. "القانون الدولي واللجوء إلى التحكيم". المجلة العربية للعلوم السياسية. لبنان. عدد (18). ص.

(2) عكاوي، ديب. 2002. القانون الدولي العام. عكا: مؤسسة الأسوار. ص. 353.

الدولية، والنزاعات الدولية تكون قانونية أو سياسية، ولكل منها وسائل حلها، وهي قد تكون بين طرفين أو أكثر<sup>(1)</sup>.

وقد اختلف فقهاء القانون الدولي في تصنيف وسائل التسويات السلمية، كما اختلفوا في تسمياتها وأنواعها؛ فمنهم من قسمها إلى أربعة أنواع: الوسائل الدبلوماسية، والسياسية، والتحكيمية، والقضائية. ويشمل النوع الأول: المفاوضات الدبلوماسية، والمسااعي الحميدة، والوساطة، والتحقيق، والتوفيق، كما يشمل النوع الثاني على الوسائل السياسية: وتمثل في التسويات التي تتولاها أجهزة المنظمات الدولية، كتلك التي قامت بها عصبة الأمم، والتي تقوم بها حالياً مختلف أجهزة الأمم المتحدة. ويتعلق النوع الثالث: بالتحكيم الدولي، أما النوع الرابع: فيشمل التسويات التي تتولاها محاكم العدل الدولية<sup>(2)</sup>، وفي هذا المجال اعتبر بعض فقهاء القانون الدولي أن النزاعات الدولية السياسية تخرج من اختصاص المحاكم الدولية، بينما اعتبر البعض الآخر أن اللجوء إلى المحاكم الدولية يتوقف على ماهية النزاع، فالنزاع على أي من الحقوق هو نزاع قانوني، بينما النزاع على المصالح الخاصة يعتبر نزاعاً سياسياً، ويحدد بعض الفقهاء النزاعات القانونية حصراً بتفسير المعاهدات، أو بالنزاعات المتعلقة بأي من موضوعات القانون الدولي، أو بخرق التعهدات الدولية، أو بتحديد مقدار التعويضات، إذا كان الأمر يتعلق بمطالبات مالية<sup>(3)</sup>.

وتختلف الحلول لكل من النزاعات القانونية والسياسية طبقاً لطبيعة كل منهما، فالنزاعات القانونية تسوى بطريقة التحكيم أو القضاء، استناداً لقواعد القانون الدولي، في حين يتعذر حل النزاعات السياسية إلا بالطرق الدبلوماسية<sup>(4)</sup>، ولذا يكون من الأفضل إعادة تسمية تصنيف هذه الوسائل، بحيث يكون تصنيف وسائل التسوية إلى وسائل "تحكيمية" و"غير تحكيمية" أكثر دقةً من تصنيفها إلى وسائل "سياسية" أو "دبلوماسية" من جهة ووسائل "قانونية" أو "قضائية" من جهة أخرى، وضمن هذا التصنيف تشمل الوسائل غير التحكيمية: المفاوضات والمسااعي الحميدة، والوساطة، والتحقيق، والتوفيق، والتسوية بواسطة المنظمات والوكالات الدولية<sup>(5)</sup>.

(1) الفتلاوي، سهيل حسين. 1989. المنازعات الدولية: دراسة في قواعد تسوية المنازعات الدولية بالوسائل السلمية واستخدام القوة العسكرية في ضوء أحكام القانون الدولي وتطبيقاتها العلمية في النزاع العراقي الإيراني. بغداد: دار القادسية. ص. 27.

(2) قشي، الخير. 1999. المفاضلة بين الوسائل التحكيمية وغير التحكيمية لتسوية المنازعات الدولية (الوسائل القانونية وغير القانونية). بيروت: المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع. ص ص. 10 - 11.

(3) الفتلاوي، سهيل حسين. 1989. المنازعات الدولية: دراسة في قواعد تسوية المنازعات الدولية بالوسائل السلمية واستخدام القوة العسكرية في ضوء أحكام القانون الدولي وتطبيقاتها العلمية في النزاع العراقي الإيراني. ص. 28.

(4) المصدر نفسه. ص. 28.

(5) قشي، الخير. 1999. المفاضلة بين الوسائل التحكيمية وغير التحكيمية لتسوية المنازعات الدولية (الوسائل القانونية وغير القانونية). ص ص. 12 - 15.

بينما تكون الوسائل التحكيمية هي ما تتم على أساس تطبيق قواعد القانون الدولي، وتكون قراراتها غير قابلة للاستئناف، وملزمة لأطراف النزاع، وهي تشمل التحكيم، والقضاء الدوليين. ولا تبدأ إجراءات أي منهما إلا بعد اتفاق أطراف النزاع على المراد من القضاء، أو التحكيم، إما سابقاً لبدء النزاع كشرط تعاقد، تحسباً لنشوء نزاع مستقبلاً، وإما بعد نشوء النزاع كضرورة للوصول إلى حل قانوني<sup>(1)</sup>.

يتناول الباحث في هذا الفصل، المبحث الأول: الذي يعرض الوسائل السياسية في حل النزاعات البحرية، بالإضافة إلى، المبحث الثاني: الذي جاء فيه الوسائل القانونية أو القضائية لفض المنازعات البحرية.

---

(1) المصدر نفسه. ص. 36.

## المبحث الأول

### الوسائل السياسية في حل النزاعات البحرية

تختلف طبيعة منازعات قانون البحار بصفة عامة عن المنازعات الدولية الأخرى، من حيث ارتباطها بالحدود البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية، وإما بالأنشطة الاقتصادية والعلمية والعسكرية التي تمارسها الدول البحرية سواء في مناطقها المجاورة، أو في غيرها<sup>(1)</sup>.

وبالنظر إلى الاحتمالات والأسباب التي تدفع الدولة الساحلية إلى تعيين حدودها البحرية، نجد أنها تنقسم إلى:

1. التعيين الجغرافي الذي يهدف إلى تحديد سيادة الدولة على مناطقها وامتداداتها البحرية والتي من المحتمل أن تقوم منازعة حدودية بشأنها مع الدول المجاورة.

2. التعيين الذي يحقق رغبة الدول الساحلية في تنظيم ومباشرة أنشطتها المختلفة على امتداداتها البحرية بما فيها المناطق موضوع النزاع والرغبة في أقصى استفادة ممكنة<sup>(2)</sup>.

ويتضمن الفصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة طرقاً لحل المنازعات حلاً سلمياً، وتنص الفقرة الأولى من المادة (33) من الميثاق على أنه: "يجب على أطراف أي نزاع من شأن استمراره أن يعرض حفظ السلم والأمن الدولي للخطر، أن يلتمسوا حله بآدئ ذي بدء بطريق المفاوضة والتحقيق، والوساطة، والتوفيق، والتحكيم والتسوية القضائية، أو أن يلجأوا إلى الوكالات والمنظمات الإقليمية أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها اختيارها"<sup>(3)</sup>.

وبناءً على ذلك، يتناول الباحث في هذا المبحث، المطلب الأول: الذي يعرض طبيعة المنازعات الدولية البحرية، أما في المطلب الثاني: فيتناول الوسائل الدبلوماسية لتسوية النزاعات الدولية البحرية.

#### المطلب الأول- طبيعة المنازعات الدولية البحرية:

المنازعات البحرية تُعد منازعات دولية، تخضع لقواعد القانون الدولي، لأنها منازعات بين أشخاص قانونية دولية، وموضوعاتها مواضيع دولية مشتركة، ولما كانت اتفاقية قانون البحار عام 1982م، قد أجازت للدول اللجوء إلى الوسائل السياسية والقضائية المحددة في الفصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة. فإن ذلك ينبأ بوجود منازعات سياسية وقانونية حول استعمال البحار واستغلالها.

(1) أنظر اتفاقية لاهاي 1907 حول التسوية السلمية للمنازعات الدولية.

(2) لطفي، محمد محمود. 2002. تسوية منازعات الحدود البحرية. ص. 306.

(3) المصدر نفسه. ص. 300.



وبناءً على ذلك، يتناول الباحث مفهوم المنازعات البحرية، ومبدأ حسن النية في تسوية المنازعات البحرية.

### الفرع الأول- ماهية المنازعات الدولية البحرية:

تعرف المنازعات الدولية بأنها: الادعاءات المتناقضة بين شخصين دوليين، أو أكثر، ويتطلب حلها بالوسائل المحددة في القانون الدولي العام<sup>(1)</sup>.

ولا شك أن وجود وسائل لتسوية المنازعات الدولية بالطرق السلمية ارتبطت بنشوء العلاقات الدولية، وأصبح الالتزام بالبحث عن الحلول السلمية والعادلة للمنازعات الدولية التزاماً عاماً مفروضاً على عاتق جميع الدول، ولم يعد مقتصرًا على أعضاء الأمم المتحدة<sup>(2)</sup>.

ولبيت في شأن تلك المنازعات وفضها يمكن اللجوء إلى المحكمة الدولية لقانون البحار، كما يمكن إرسالها إلى محكمة العدل الدولية في لاهاي، هذا بالإضافة إلى إمكانية تعيين هيئة تحكيم عامة، أو هيئة تحكيم خاصة إذا ما كان النزاع متعلقًا بمصايد الأسماك، أو حماية البيئة البحرية، بالإضافة إلى البحوث العلمية البحرية أو الملاحة.

ومن وسائل فض المنازعات الاعتراف بحق الدول الساحلية على الجرف القاري، وموارده، وبالتالي يؤدي إلى ترسيم حدود الجرف القاري بين الدول المعنية. أيضًا وضع معايير لتعيين حدود البحر الإقليمي والجرف القاري بين الدول المتقابلة والمناطق المجاورة لها<sup>(3)</sup>.

ويرى الباحث: أن المنازعات السياسية والمنازعات القانونية لها وسائلها الخاصة لتسويتها، فالمنازعات السياسية لا يمكن أن تحل إلا بالوسائل السياسية، كالمفاوضات والوساطة والمساعي الحميدة والتحقيق والتوفيق، أما المنازعات القانونية فإنها تحل بالوسائل القضائية كالتحكيم والمحاكم الدولية، كما يمكن أن تحل بالوسائل السياسية، فإذا ما استخدمت الوسائل السياسية لتسوية المنازعات القانونية البحرية، فإن ذلك يعني التوافق بين المتنازعين، وقد لا يعتمد الحل العادل.

(1) Klein, Natalie. 2005. *dispute settlement in the UN convention on the law of the sea*. Cambridge, UK. New York: Cambridge university press. p.32.

(2) شروق عمر الجخلب. 2012. التحكيم الدولي وأثره في التسوية السلمية للمنازعات: دراستان تطبيقيتان على قضيتي طابا وجزر حنيش. (رسالة ماجستير). جامعة مؤتة. ص. 2.

(3) Nguyen, Dong Manh. 2005. *Settlement of disputes under the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea The case of the South China Sea dispute. Fellowship on the Law of the Sea: New York. p. 29.*

ومن الصعوبة وضع حدود فاصلة بين المنازعات السياسية والمنازعات القانونية، وبخاصة في المنازعات المتعلقة بموضوعات البحار، فالمنازعات المتعلقة بموضوعات البحار تعد منازعات قانونية يتطلب حلها بالوسائل القانونية، وهذه المنازعات إما تنشأ من جراء تطبيق اتفاقية قانون البحار، أو تتعلق بالحقوق المتعلقة بالحدود البحرية، أو بمناطق الاستغلال البحرية، وهي منازعات قانونية وليست سياسية. وقد رسمت اتفاقية قانون البحار عام 1982م، الطرق التي تتبعها الدول في حالة نشوء نزاع بينها فيما يتعلق باستعمال واستغلال البحار في حالتين، هما:

- 1- تفسير اتفاقية قانون البحار.
  - 2- تطبيق اتفاقية قانون البحار.
- ومن الناحية الواقعية، ليست هناك الحدود القاطعة بين تفسير وتطبيق اتفاقية قانون البحار، فتطبيق الاتفاقية يتطلب قبل كل شيء تفسيرها، حيث إن الاتفاقية سواء كانت من قبل الدول أو جهة سياسية، أو منظمة دولية أو قضائية تظهر في حالة الاختلاف بين الدول في فهم نصوص الاتفاقية المراد تطبيقها على حالة معينة، فليس للتفسير قيمة قانونية إلا عندما يتعلق بتطبيقه على مسألة متنازع عليها بين الدول، وقد يقصد بالتفسير، اختلاف دولتين في فهم محتوى مادة من مواد قانون البحار، فيتفقان على إحالته إلى محكمة قانون البحار، أو إلى محكمة العدل الدولية، أو إلى جهة قضائية، أو إلى لجنة دولية لتفسير النص المتنازع عليه، ويثور التساؤل: متى يظهر النزاع حول تفسير النص القانوني؟ ويمكن القول أن ذلك يظهر عندما يراد تطبيقه، فيختلف الطرفان على تفسيره، لهذا يندمج في الكثير من الأحيان تفسير النص بتطبيقه، ويتضح من ذلك أن طبيعة المنازعات البحرية، هي:

- 1- **منازعات دولية:** فهي منازعات تنشأ بين أشخاص القانون دولي، أو بين الدول والمنظمات الدولية، أو بين المنظمات الدولية نفسها.
- 2- **منازعات قانونية:** فعلى الرغم من أن اتفاقية قانون البحار، أجازت تسوية المنازعات الدولية بالوسائل السياسية، إلا أن هذه المنازعات تعد منازعات قانونية؛ لأنها تتعلق بتفسير معاهدة وتطبيقها، أو النزاع على الحدود البحرية أو المناطق البحرية، أو استغلال واستثمار البحار.
- 3- **وسائل خاصة:** بالنظر إلى أن العلوم البحرية متنوعة ومتعددة، فإن أغلب المنازعات البحرية تتصف بالمنازعات العلمية والفنية، الأمر الذي يتطلب حلها بوسائل خاصة تنسجم مع طبيعتها<sup>(1)</sup>.
- 4- **قواعد تسوية عامة وخاصة:** لقد أتاحت اتفاقية قانون البحار عام 1982م، لجوء الدول للقواعد العامة التي حددها القانون الدولي لفض النزاعات الدولية القائمة بينهم والمتعلقة بالبحار، ويكون

(1) الفتاوى، سهيل حسين، 2009. القانون الدولي للبحار. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع. ص ص . 270-271.

ذلك من خلال الوسائل الواردة في ميثاق الأمم المتحدة، أو بالوسائل الخاصة التي حددتها اتفاقية قانون البحار عام 1982م.

### الفرع الثاني - مبدأ حسن النية في تسوية المنازعات البحرية والمساواة بين الدول:

من أوائل الحلول التي تلجأ لها الدول الواقع بينها نزاع دولي فيما يتعلق بالبحار، هي تسوية تلك النزاعات بالطرق السلمية التي يقرها القانون الدولي ويكون ذلك من خلال القواعد العامة، حيث نصت الفقرة الثانية من المادة (279) من اتفاقية قانون البحار عام 1982م على ما يلي: "لكي يكفل أعضاء الهيئة لأنفسهم جميعاً الحقوق والمزايا المترتبة على صفة العضوية يقومون في حسن نية بالالتزامات التي أخذوها على أنفسهم بهذا الميثاق"، وهذا يعني أن حسن النية هو الأساسي في تسوية المنازعات الدولية. وعلى الرغم من أن حسن النية مسألة داخلية يصعب معرفتها، إلا أن الوسائل التي حددتها اتفاقية قانون البحار عام 1982م، يمكن بموجبها التوصل إلى أن الدول راغبة بشكل أكيد بتسوية منازعات البحرية الدولية، أو أنها تتخذها ستاراً لفرض إرادتها على الدول الأخرى. فعدد الوسائل التي يمكن اللجوء إليها، تتيح للدول البحث عن حل يرضيها.

أما عن مبدأ المساواة بين الدول، فهو يعني أن الدول جميعاً مهما اختلفت في قدراتها وقوتها العسكرية، متساوية في استغلال البحار والحصول على الحقوق، وتنفيذ الالتزامات المفروضة عليها، ومن المساواة التي جاءت بها اتفاقية قانون البحار عام 1982م، إن الدول غير الساحلية متساوية مع الدول الساحلية الأخرى، في استغلال المياه واستعمالها والمرور فيها. وليس للدولة الساحلية، أن تمنح دولة أخرى شرط الدولة الأكثر في استغلال سواحلها، مما قد يضر بحقوق الدولة غير الساحلية الأخرى.

وقد وردت العديد من النصوص في اتفاقية قانون البحار توجب على المساواة بين الدول في استغلال البحار بشكل جيد، ومن ذلك يتضح أن المنازعات البحرية تعد منازعات قانونية دولية، وإن جاز استخدام الوسائل السياسية في تسويتها، ويغلب على هذه المنازعات الصفة العلمية في العديد من جوانبها<sup>(1)</sup>.

### المطلب الثاني - الوسائل الدبلوماسية لتسوية النزاعات الدولية البحرية:

إن الوسائل الدبلوماسية للتسوية السلمية للمنازعات الدولية، تتميز بطابعها الإداري، أي باعتمادها على رضا الأطراف وقبولهم باستخدام أي منها لتسوية النزاع<sup>(2)</sup>.

(1) الفتلاوي، سهيل حسين. 2009. القانون الدولي للبحار. ص ص. 272 - 273.

(2) الجخلب، شروق عمر. 2012. التحكيم الدولي وأثره في التسوية السلمية للمنازعات: دراستان تطبيقيتان على قضيتي طابا وجزر حنيش. ص. 17.

وعلى ضوء ذلك، يتناول الباحث الوسائل السلمية الدبلوماسية، فيما يلي:

### الوسائل السلمية لتسوية المنازعات البحرية:

أجازت المادة (279)<sup>(1)</sup> من اتفاقية قانون البحار عام 1982م أن تسوي الدول المنازعات طبقاً للفقرة (1) من المادة (33) من ميثاق الأمم المتحدة<sup>(2)</sup>، وهي الوسائل السلمية لتسوية المنازعات الدولية الواردة في الفصل السادس من الميثاق، وقد نصت على ما يأتي:

- إذا كان هذا النزاع الدولي قد يتسبب استمراره في أخطار مستقبلية كتهديد الأمن والسلم الدولي، يجب أن يكون حل تلك النزاعات هي شغلهم الشاغل وذلك يكون بطريق المفاوضة والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية، كما يمكنهم اللجوء إلى الوكالات والتنظيمات الإقليمية، أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها اختيارها". والوسائل التي حددتها المادة المذكورة هي الوسائل الدولية لتسوية المنازعات الدولية وهي: المفاوضة والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية.

- وقد تضمنت المادة (280)<sup>(3)</sup> من اتفاقية قانون البحار أنه يمكن تسوية المنازعات البحرية التي تقوم بين الدول تكون وفق ما يختاره من وسائل لتسوية نزاعها، وتتضمن أهم الوسائل السياسية لتسوية المنازعات البحرية المفاوضة المباشرة والتحقيق والوساطة والتوفيق، ويتناول الباحث الوسائل السلمية التي حددتها المادة المذكورة باختصار:

### الفرع الأول - المفاوضات:

يمكن تعريف المفاوضات وفقاً لفقته القانون الدولي على أنها هي الطريقة التي تتم من خلالها تبادل وجهات النظر بين الدولتين القائم بينهما النزاع بهدف التوصل إلى حل هذا النزاع<sup>(4)</sup>.

من الجدير بالذكر، أن العديد من الدول تفضل التفاوض كشكل من أشكال الالتزام القانوني تجاه الدول الأخرى قبل اللجوء إلى استخدام القوة، مما دفع الحقوقيين في القرون الوسطى لبذل جهود كبيرة لتحديد مفهوم الحرب العادلة، بحيث أصبح التفاوض أول الحلول التي يتم اللجوء إليها قبل استخدام القوة، وهنا ظهرت المفاوضات الدبلوماسية المباشرة والتي اعتبرت من أقدم وسائل تسوية المنازعات وأكثرها شيوعاً لتمييزها بصفتي المرونة والكتمان، وتبلورت فكرة التفاوض لاحقاً لتصبح أحد الشروط الضرورية اللازمة لإقرار العدالة قبل استخدام القوة، حتى لو كانت هذه المفاوضات ظاهرية فقط.

(1) المادة (279) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) المادة (33) من ميثاق الأمم المتحدة.

(3) المادة (33) من ميثاق الأمم المتحدة.

(4) نجم، عبد المعز عبد الغفار. 2005. مبادئ القانون الدولي العام. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب. ص. 463.



ونجد أنه بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية، شهدت الجماعة الدولية عصرًا جديدًا من التكتلات في العديد من المجالات، فهو العصر الذي تشابكت وتعددت به العلاقات الدولية حيث أدى ذلك إلى العديد من التطورات التي شهدتها المجتمعات في جميع المجالات سواء الاقتصادية منها أو السياسية أو العسكرية، بل وشملت التطور الثقافي والاجتماعي وغيره أيضًا. مما أسهم في تعزيز دور المفاوضات حتى أصبحت تعتبر الأداة المركزية للدبلوماسية، بل ووصلت لدرجة من الازدهار حيث صارت جزءًا لا يتجزأ من التعاون الدولي في كافة المجالات، فأصبحت هذه المرحلة تُعرف بمرحلة المفاوضات؛ ونتيجة لذلك فإن كل المبادئ التي تنظم العلاقات بين الدول تظهر من خلال تطبيق أسلوب الحوار الدولي<sup>(1)</sup>.

وهكذا أخذت المفاوضات الدولية في التطور والتبلور حتى أصبحت تُعد جوهر نشاط المنظمات والمؤتمرات الدولية، ونظرًا لكثرة تعدد وتنوع المنظمات الدولية في العصر الحالي، أصبحت تحتوي في مضمونها على إجراءات سياسية مرنة، وهذا لخدمة هدفها الأساسي وهو فض المنازعات الدولية بطريقة سلمية وهذا من خلال المفاوضات الدبلوماسية. أما بالنسبة للمفاوضات الدولية المتعلقة بتسوية نزاعات محددة أو لوضع نظام قانوني جديد أو تعديل النظام القائم، فقد ازدهرت وتنامت بدورها.

ويجب هنا الإشارة إلى أن المفاوضات يجب أن يباشرها أشخاص ممن يقومون بالنشاط الدبلوماسي ويتم اعتبارهم ممثلين رسميين لأشخاص القانون الدولي، فنجد أن من يباشر المفاوضات الدبلوماسية في الأصل هو رئيس الدولة، أو من يمكن أن ينوب عنه من السياسيين مثل رؤساء الحكومات ووزراء الخارجية والبعثات الخاصة والممثلات الدبلوماسية والخبراء وغيرهم من الأشخاص المفوضين وفقاً لطبيعة التفاوض وأهميته للدولة<sup>(2)</sup>.

ومن هنا يمكن اعتبار المفاوضات على أنها أكثر الطرق سلمية للعمل على فض النزاعات الدولية من الناحية العملية<sup>(3)</sup>، بل وتُعد أكثرها نجاحًا في حالة وجود النوايا الحسنة لدى أطراف النزاع مما يسهم في إنهاء النزاع بينهم بطريقة سلمية ومرنة، حيث تقوم المفاوضات بكسر حاجز الشك والريبة بين الطرفين المتنازعين<sup>(4)</sup> ومن مميزات المفاوضات أنها تساعد في فهم أسباب النزاع والمواقف المتعلقة به، وهذا يؤدي غالبًا إلى توفيق الآراء المتباينة لأطراف النزاع مما يسهم الأغلب بدور كبير في احتواء النزاع وفي الغالب

(1) قشي، الخير. 2006. أبحاث في القضاء الدولي. القاهرة: دار النهضة. ص. 15.

(2) السيد، رشاد. 2005. القانون الدولي العام في ثوبه الجديد. عمان: دار وائل للنشر والتوزيع. ص. 90.

(3) أبو الوفا، أحمد. 2006. القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية. القاهرة: دار النهضة العربية. ط. 2. ص. 143.

(4) نجم، عبد المعز عبد الغفار. 2005. مبادئ القانون الدولي العام. ص. 463.

يؤدي إلى تسويته ووضع نهاية له تحول دون استخدام القوة، أو أن يستمر لفترة من الوقت ويؤدي إلى توتر في العلاقات بين الأطراف<sup>(1)</sup>.

وقد تكون المفاوضات علانية وفي بعض الأحيان تكون سرية، فليس لها شكل محدد، وتتم المفاوضات عن طريق رؤساء الدول، ورؤساء الحكومات أو وزراء الخارجية، أو رؤساء البعثات الدبلوماسية، حيث إنهم يمتلكون صلاحية التفاوض والتوقيع بحكم منصبهم، فلا يحتاج هؤلاء إلى تفويض رسمي للقيام بعملية التفاوض، وينظر للمادة (7) من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969م نجدها تنص على أنه: "يعتبر الأشخاص المذكورة أسماؤهم فيما بعد ممثلين لدولهم بحكم وظائفهم دون حاجة إلى تقديم وثائق تفويض إلى رؤساء الدول، ورؤساء الحكومات، ووزراء الخارجية فيما يتعلق بجميع الأعمال الخاصة بإبرام معاهدة".

ومن الممكن عقد المفاوضات داخل مؤتمر دولي يجمع الأطراف المتنازعة، بجانب حضور دول أخرى غيرها بهدف المساهمة في حل إحدى المشاكل الدولية<sup>(2)</sup>، وهناك طريقتان شائعتان لتبادل الآراء بين المفوضين وهما إما شفاهة، أو في مذكرات مكتوبة، وفي بعض الأحيان بالطريقتين معاً<sup>(3)</sup>.

وفي حالة إذا تطلب النزاع للتدخل الفني، على سبيل المثال تعيين الحدود بين دولتين متجاورتين، ففي هذه الحالة يجب أن يتشكل فريق التفاوض من ثلاثة عناصر أساسية هي: العنصر السياسي، والعنصر القانوني، والعنصر الفني أو التقني، وفي حالة عدم توافر العنصر الفني يمكن أن يقوم الأطراف المتنازعة بتشكيل لجنة فنية تتكون من مندوبين عن كل طرف من أطراف النزاع ليقوموا بدراسة موضوع النزاع، وعند توصلهم لرأي تتفق عليه اللجنة، يقومون بوضع تقرير حتى يشكل مرجعاً للمفاوضين الأصليين.

ونجد في كثير من الأحيان أنه في حالة عقد المعاهدات السلمية لتسوية المنازعات الدولية، يتم فرض شرط على الدول المتنازعة بوجوب استنفاد جميع طرق وأساليب المفاوضات الدبلوماسية قبل تحول أطراف النزاع للجوء إلى التحكيم والقضاء لحل النزاع عن طريق التسوية القانونية.

ولقد جاء نص المادة (283) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ليؤكد على ضرورة الالتزام بتبادل الآراء بين الدول المتنازعة<sup>(4)</sup>، حيث قررت المادة (283) فقرة (1) على أنه: متى نشأ نزاع بين

(1) عامر، صلاح الدين. 1984. مقدمة لدراسة القانون الدولي العام. ص. 905.

(2) سرحان، عبد العزيز. 1986. دور محكمة العدل الدولية في تسوية المنازعات الدولية. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 1.

(3) نجم، عبد المعز عبد الغفار. 2005. مبادئ القانون الدولي العام. ص. 463.

(4) Anderson, David. 2008. modern law of the sea: selected essays. Leiden. Netherlands. Martinus Nijhoff. pp. 591 – 607.

دول أطراف يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها قامت أطراف النزاع عاجلاً بتبادل الآراء في أمر تسويته بالتفاوض أو غير ذلك من الوسائل السلمية، وذلك لتجنب تفاقم النزاع وزيادة تعقيدته"<sup>(1)</sup>.

**ويرى الباحث:** أن التفاوض ليس إجراء شكلياً، ولكن من الضروري لإجراء التفاوض أن تتوفر النية لدى أطراف النزاع للوصول لاتفاق بشأن النزاع ذاته، مما يلزم الأطراف المعنية بسلوك معين من شأنه أن يجعل للمفاوضات معنى وغاية.

وبذلك يتوجب على أطراف النزاع التحلي بقدر من المرونة حتى يقوموا بتقديم تنازلات متبادلة<sup>(2)</sup>، كما يستلزم أيضاً أن يراعي كل منهم حقوق الطرف الآخر، ويمكن القول أن الالتزام بالتفاوض يتضمن ضرورة مساهمة جميع الأطراف في العمل على تحديد هدفاً معيناً للمفاوضات والعمل على تحقيق نتائج ملموسة، فلا يجوز لطرف من الأطراف المعنية سحب اقتراحاته دون النظر في إمكانية تعديلها مما لا يتفق مع مفهوم الالتزام بالتفاوض، كما لا يتفق وذات الالتزام إنهاء المحادثات دون سبب صحيح، أو فرض مدة غير عادية للتفاوض، أو عدم احترام الإجراءات المتفق عليها، أو الرفض المطلق والمتكرر لاقتراحات ومصالح الطرف الآخر<sup>(3)</sup>.

فيجب على أطراف التفاوض إظهار نوع من الثقة المتبادلة، وحسن النية<sup>(4)</sup> بهدف التوصل إلى حل وسط يرضي جميع الأطراف، فإذا توافرت هذه النية كان للتفاوض معنى وهدف حتى في حالة عدم اتفاق الأطراف في النهاية<sup>(5)</sup>؛ لأن الالتزام بالتفاوض هو مجرد التزام ببذل عناية وليس التزاماً بتحقيق نتيجة<sup>(6)</sup>، ومثال على ذلك: النزاع القائم بين ليتوانيا وبولندا والمتعلق بالسكك الحديدية، نجد أن المحكمة الدائمة للعدل الدولي قالت بتاريخ 18 أكتوبر 1931م: "إن الالتزام بالتفاوض لا ينطوي على واجب التوصل لاتفاق"<sup>(7)</sup>.

(1) العناني، إبراهيم. 2006. قانون البحار. القاهرة: دار الفكر العربي. ص. 370.

(2) Victor Prescott, and Clive Schofield. 2002. *The maritime political boundaries of the world*. Brill – Nijhoff, p. 325.

(3) زناتي، عصام محمد أحمد. 2000. النظام القانوني للمياه الجوفية العابرة للحدود. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 143.

(4) Victor Prescott, and Clive Schofield. 2002. *The maritime political boundaries of the world*. p.323.

(5) أبو الوفا أحمد. 2006. "المفاوضات كوسيلة من وسائل الحل السلمي للمنازعات الدولية". مجلة الدبلوماسية. السعودية: معهد الدراسات الدبلوماسية بوزارة الخارجية. عدد (16)، ص. 57.

(6) نجم، عبد المعز عبد الغفار. 2007. تحديد الحدود البحرية وفقاً للاتفاقية الجديدة لقانون البحار. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 125.

(7) حكم المحكمة الدائمة للعدل الدولي: PCIJ, series A/B. No 42, 1931, p.116.

وقد تم التصديق على هذا المبدأ بشكل ضمني في ظل الرأي الاستشاري الصادر عن محكمة العدل الدولية فيما يتعلق بإقليم جنوب غرب إفريقيا، حيث رفضت المحكمة اعتبار الدولة التي تعهدت بإبرام اتفاق مع دولة أخرى، ملزمة بالفعل بإبرام مثل هذا الاتفاق بصفة مطلقة<sup>(1)</sup>.

### 1- المبادئ التوجيهية للجمعية العامة للأمم المتحدة:

- في عام 1998م، وفي ظل انعقاد الجمعية العامة للأمم المتحدة خلال دورتها الثالثة والخمسين، تم إصدار مجموعة من المبادئ التوجيهية والتي يجب مراعاتها من قبل أطراف عملية التفاوض وهي كالتالي:
- أ. توافر حسن النية بين أطراف عملية التفاوض.
  - ب. يتوجب على الدول الأخذ في الاعتبار بأهمية اشتراك الدول التي تؤثر في المسائل قيد النظر بصورة مباشرة في مصالحها الحيوية في المفاوضات الدولية على النحو المناسب.
  - ج. يجب مراعاة التساوي التام بين الغرض من المفاوضات وموضوعها، وبين مبادئ وقواعد القانون الدولي بما تتضمنها من أحكام الميثاق.
  - د. التزام الدول بحدود الاتفاق الذي تم عقده بينهم لغرض إجراء المفاوضات.
  - هـ. سعي الدول المشاركة للحفاظ على جو بناء خلال المفاوضات، والامتناع عن أي تصرف قد يقوض المفاوضات وتقدمها.
  - و. أن تقوم الدول بالتركيز على الأهداف الرئيسية للمفاوضات طوال انعقادها حتى تيسر عملية متابعة المفاوضات أو اختتامها.
  - ز. عند وصول المفاوضات لطريق مسدود، يجب على الدول المحاولة بقدر الإمكان لمواصلة العمل حتى يتم التوصل لتسوية عادلة تكون مقبولة لدى جميع الأطراف المعنية<sup>(2)</sup>.
- وبالنظر إلى مبدأ الالتزام بالتفاوض في أحكام التحكيم والقضاء الدوليين، نجد أنه قد قامت بالتعرض لها بالتفصيل من جانب كل من المحكمة الدائمة للعدل الدولي، ومن بعدها محكمة العدل الدولية "قضية" مافروماتيس "والامتيازات في فلسطين عام 1924م" وقررت أنه:
- "قبل أن يكون في الإمكان إخضاع أي نزاع إلى إجراء قانوني، يجب تحديد موضوعه بوضوح بواسطة المفاوضات الدبلوماسية، واعترفت المحكمة بأن عليها أن تقرر في كل قضية، ما إذا كانت مفاوضات كافية قد سبقت عرض النزاع"<sup>(3)</sup>.

(1) زناقي، عصام محمد أحمد. 2000. النظام القانوني للمياه الجوفية العابرة للحدود. ص. 145.

(2) قرار الجمعية العامة في جلستها الثالثة والخمسين: U.N.DOC.A/RES/53/101.

(3) حكم المحكمة الدائمة للعدل الدولي: 15.PCIJ, series A, No 2, 1924.



ويجب على المفاوضات الدبلوماسية أن تتحلى بالمرونة والسرية والتي توفر طريقاً مختصراً لحل الخلاف، حيث تساعد على حصر حدة النزاع، بجانب تضمنها بعض الاتفاقيات التي تتناول مشكلة الحدود بالنسبة إلى بعض التنازلات الإقليمية، بل وقد يتضمن تصحيح بعض مسارات الحدود، فمن المفضل أن تتم هذه العملية بطريقة سرية. وعلى الرغم من ذلك نجد أن نجاح المفاوضات في تحقيق أهدافها تتحدد بعدة عوامل منها: مركز الدول القائم بينهم الخلاف، بجانب العلاقات الدولية بشكل عام، فنجد أن نجاح المفاوضات في إنهاء المنازعات الدولية يتحدد غالباً على مركز الخصوم، فنجد أن احتمال نجاح المفاوضات في حالة تساوي الأطراف المعنيين بالنزاع من حيث القوة كبيراً، على العكس يصعب التوصل لتسوية النزاع القائم إذا كان أحد الأطراف دولة كبيرة والطرف الآخر دولة صغيرة؛ وخاصة إذا كانت تلك المفاوضات تتعارض مع مصالح الدول الكبيرة، كما هو الحال إذا كانت إحدى الدول قوية والأخرى ضعيفة، مما يجعل من الصعوبة التوصل لحل عادل لتسوية النزاع<sup>(1)</sup>.

## 2- دور المفاوضات الدولية في تسوية منازعات قانون البحار:

للمفاوضات الدولية دور كبير فيما يتعلق بتسوية المنازعات الدولية بصفة عامة، ومنازعات الحدود البحرية بصفة خاصة<sup>(2)</sup>، وحول أهمية دور المفاوضات في تسوية منازعات الحدود البحرية يقول الأمين العام للأمم المتحدة: "يود الأمين العام أن يؤكد على ضرورة أن يجرى تعيين المنازعات البحرية بالاتفاق، ويفضل أن يكون ذلك عن طريق التفاوض. ولا يعد من قبيل المبالغة القول بأن هناك العديد من الفوائد العامة لاتفاق يتم التوصل إليه بالتفاوض استناداً إلى القانون الدولي وبروح التفاهم والتعاون بين الدول المعنية"<sup>(3)</sup>.

وقد أثبتت أحكام التحكيم والقضاء الدوليين تلك الحقيقة في أكثر من مناسبة؛ حيث أقرت أن الاتفاق هو أساس تعيين الحدود البحرية بين الدول المتقابلة أو المتلاصقة، فلا يجوز لأي دولة أن تقوم بتحديد تلك الحدود بالإرادة المفردة لها، وهو ما قامت بتأييده محكمة العدل الدولية أثناء نظر النزاع في 12/أكتوبر/1984م المتعلق "بخليج مين" بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا حيث قالت المحكمة: "لا يجوز أن تقوم بتعيين الحدود البحرية بين دول ذات سواحل متقابلة أو متلاصقة أية دولة من هذه الدول من جانب واحد، وإنما يجب أن يلتمس هذا التعيين، ويجرى بواسطة اتفاق يأتي عقب مفاوضات أجريت بحسن نية، وبقصد صادق في التوصل إلى نتيجة إيجابية"<sup>(4)</sup>.

(1) نجم، عبد المعز عبد الغفار. 2005. مبادئ القانون الدولي العام. ص. 464.

(2) Victor Prescott, and Clive Schofield. 2002. the maritime political boundaries of the world, p p. 321-326.

(3) تقرير الأمين العام للأمم المتحدة. الوثيقة A/56/58. ص. 14.

(4) حكم محكمة العدل الدولية. ص 299. ICJ: Reports, 1984. Para 112.

ومن الجدير بالذكر، تبني المحكمة لتلك الفكرة التي تم إيضاحها، وذلك عند توليها قضية النزاع القائم بين جمهورية ألمانيا الاتحادية وأيسلندا والمتعلق بالولاية على مصائد الأسماك، والتي صدر فيها حكم المحكمة بتاريخ 25 يوليو 1974م حينما قالت المحكمة:

"من الواضح أن أنسب طريقة لحل النزاع، هي التفاوض بغية تعيين حدود ومصالح الطرفين والتنظيم المنصف لمسائل، مثل: وضع قيود على كمية الصيد وتخصيص الحصص، وما يتصل بذلك من قيود"، وتستطرد المحكمة قائلة "ينبع الالتزام بالتفاوض من ذات طابع حقوق كل من الطرفين ويتطابق مع أحكام ميثاق الأمم المتحدة المتعلقة بتسوية المنازعات بالوسائل السلمية"، ومن ثم قامت المحكمة بتحديد المبادئ التوجيهية التي يجب على أطراف النزاع مراعاتها عند قيامهم بعملية التفاوض حينما قالت "إن على الطرفين إجراء المفاوضات على أساس أن يولي كل من الطرفين، وبنية حسنة، اعتباراً معقولاً للحقوق القانونية للطرف الآخر، وإلى حقائق الحالة الخاصة، وإلى مصالح الدول الأخرى التي لها حقوق صيد ثابتة في تلك المنطقة"<sup>(1)</sup>.

وبذلك يمكن القول أن دور المفاوضات لا يتحدد بالتسوية في المنازعات الدولية فقط، بل إنها تُعد أيضاً وسيلة لمنع نشوب نزاعات دولية<sup>(2)</sup>، وقد أدركت الأمم المتحدة في مؤتمرها لمناقشة قانون البحار لذلك، حيث ظهر بشكل واضح في نص الفقرة الثالثة من المادتين (74، 83) بحيث توضح ضرورة التفاوض مع توافر حسن النية بين الدول المعنية بالنزاع المتعلق بالحدود البحرية، بحيث يساعد ذلك على الوصول لترتيبات مؤقتة تنسجم بالطابع العملي والذي يتم التوصل من خلاله إلى اتفاق نهائي حول تعيين الحدود البحرية للمنطقة الاقتصادية أو الامتداد القاري.

### الفرع الثاني - الوساطة:

الوساطة، هي عمل ودي يقوم به طرف محايد، سواء أكانت دولة أو مجموعة من الدول أو وكالة تابعة لمنظمة دولية أو حتى يقوم به فرد ذو مركز رفيع في جهوده للوصول لتسوية النزاع القائم بين دولتين<sup>(3)</sup>، وتمثل تلك الوساطة في السعي للتوفيق بين وجهات نظر أطراف النزاع، ويكون ذلك إما عن

(1) حكم محكمة العدل الدولية: ICJ: Reports, 1974, pp.201-202, Paras 65:69.

(2) Sheehan, Anne. 2005. dispute settlement under UNCLOS: the exclusive of maritime delimitation disputes: University of Queensland law journal. VOL 24. No. 1.

(3) Merrills, J. G. 2011. international dispute settlement, Cambridge University Press. p.29.

طريق جمعهم على مائدة المفاوضات، وقد يكون أيضاً من خلال تقديم اقتراحات غير ملزمة قانوناً، بحيث يسهم ذلك في الوصول لحلول تكون مقبولة من جميع أطراف النزاع<sup>(1)</sup>.

وقد يتم الخلط بين المصطلحين: الوساطة، ومفهوم المساعي الحميدة<sup>(2)</sup>، وهنا يجدر الذكر، بأن للوساطة دوراً يميزها عن المساعي الحميدة، ويتمثل ذلك في الدور الإيجابي للوسيط في مساهمته الفعلية في المفاوضات بل وفي التسوية نفسها، ويكون ذلك عن طريق اقتراح الحل الذي يراه مناسباً للنزاع؛ مما يساعد أطراف النزاع على الوصول إلى تسوية ترضي جميع الأطراف<sup>(3)</sup>.

ويرى الباحث: أن الفارق بين الوساطة والمساعي الحميدة فارق في الدرجة، ويتعلق بالدور الذي تقوم به الدولة، وهنا يجب الإشارة إلى، أن دور الوساطة في تسوية المنازعات السلمية لا يكون إلزامياً، فيكون لتلك الدول حرية قبول الوساطة أو رفضها دون اعتبار الرفض مخالفة للقانون الدولي، وإن كان يعتبر عملاً غير ودي.

وبذلك يمكن القول أن هذين الإجراءين يمثلان طرفاً ثالثاً في عملية حل النزاع والعمل على تسويته، وقد يكون هذا الطرف فرداً واحداً كالأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة، أو شخصية بارزة كرئيس سابق لدولة ثالثة مثلاً، ويتم اللجوء للطرف الثالث بناءً على طلب أحد طرفي النزاع أو كليهما، بل وقد يقوم الطرف الثالث نفسه بعرض مساعيه الحميدة أو وساطته للمشاركة في حل النزاع. وبالنظر إلى أن كلا الإجراءين يشكلان وسيلتين لمساعدة الأطراف المعنية على حل النزاع، فإنما لا يقومان بإصدار قرار للفصل في النزاع، ولكنهما يشجعان الأطراف المعنية بالتوصل لتسوية، وبذلك نجد أن القيام بهما معلق على موافقة طرفي النزاع، ويظهر دورهما جلياً عند تدهور العلاقات بين طرفي النزاع وخاصة في حالة تحول الخلاف بينهما إلى نزاع مسلح، ففي تلك الظروف يتعذر على طرفي النزاع الدخول في مفاوضات مباشرة لتسويته.

ويعتبر من أهم أدوار المساعي الحميدة والوساطة هو تخفيف من حدة التوتر بين الأطراف المعنية لإيقاف النزاع المسلح بينهما وذلك من خلال محاولة إقامة مفاوضات غير مباشرة تمهيداً لدخولهما في مفاوضات مباشرة، كما يقومان بالمشاركة في عدم إلزامية الغير بالتدخل لعرض مساعيه الحميدة أو وساطته وعدم إلزامية النتائج التي يتوجان بهما، كما تتحدد فعاليتهم على أساس من يباشرهما وكيفية أدائه لمهمته. ويلزم لنجاح المفاوضات والتسوية على علاقة الطرف الثالث بطرفي النزاع ونفوذه وثقتهم فيه؛ بحيث يجب أن يضمن كل الأطراف عدل وحيادة الطرف الثالث، وعدم استغلاله لوضعه لتحويل

(1) نجم، عبد المعز عبد الغفار. 2005. مبادئ القانون الدولي العام. ص. 466.

(2) Malcolm N. Shaw. International Law, Cambridge University Press. 2012. p.921.

(3) سرحان، عبد العزيز. 1986. دور محكمة العدل الدولية في تسوية المنازعات الدولية. ص. 85.

الأوضاع بحيث تخدم مصالحه الخاصة بشكل أو بآخر؛ أو استغلال ذلك التدخل في الشؤون الداخلية لهذا الطرف أو ذاك<sup>(1)</sup>.

وهنا يمكننا تقسيم أساليب حل النزاع إلى طريقتين: الأولى- هي الطريقة المباشرة عن طريق المفاوضات المباشرة بين الأطراف المعنية نفسها، الثانية- هي الأساليب غير المباشرة والتي تتطلب إدخال طرف ثالث للوساطة أو التحكيم، أو للتسوية القضائية المطلوب من أجل حل النزاع<sup>(2)</sup>.

ونادراً ما تلجأ الدول إلى الطرف الثالث المتمثل في الوساطة أو المساعي الحميدة. ومن أمثلة ذلك نجد في حالة النزاع الحدودي بين بليز وغواتيمالا، تم اللجوء إلى وساطة منظمة الدول الأمريكية ولكن لم تؤد إلى نتيجة، مما أدى إلى عرض النزاع على محكمة العدل الدولية<sup>(3)</sup>.

ومن الجدير بالذكر، أن تقديم الوساطة للدول المتنازعة ليس إلزامياً على الدول الأجنبية، ومثال على ذلك اتفاقيات لاهاي (1899، 1907) لتسوية المنازعات الدولية سلمياً، لم يتم إلزام الدول المتنازعة اللجوء إلى وساطة طرف ثالث<sup>(4)</sup>. وهنا نجد أنه عند مناقشة بروتوكول جنيف الاختياري لموضوع التسوية الإلزامية لمنازعات البحار، تمت الإشارة إلى نظام الوساطة كأحد أساليب تسوية المنازعات التي يجب اللجوء إليها خلال فترة زمنية محددة قبل عرض النزاع على التحكيم الدولي، كما قد قام البروتوكول بتحديد تلك الفترة بشهرين تالين حيث يمكن إبلاغ أحد الأطراف بوجود نزاع من قبل الطرف الآخر<sup>(5)</sup>، وبذلك نجد أن نتيجة الوساطة ليست إلزامية ولا يتم فرضها على أطراف النزاع<sup>(6)</sup>.

وقد قامت الوساطة بدور كبير حيث كان هناك العديد من الحالات التي تم فيها تسوية منازعات حدودية وإقليمية عن طريق الوساطة، ومثال على ذلك: وساطة "البابا ليون الثالث عشر" بين ألمانيا وإسبانيا بخصوص النزاع المتعلق بحجز كارولين في 22 أكتوبر 1885م<sup>(7)</sup>، والوساطة التي قامت بها

(1) الناصري، فخر. 1989. دور القضاء الدولي في تسوية المنازعات الدولية. بغداد: دار الشؤون الثقافية العامة. ص. 68.

(2) Krhovsk, Hana, 2014. *Conflict Resolution in the Disputes over Resources in the Eastern Mediterranean: The Case of Israel and Lebanon, (Master Thesis): Beirut.* p.17.

(3) ورقة عمل المركز العربي للبحوث القانونية والقضائية. مقدمة إلى المؤتمر الخامس عشر لمسؤولي إدارات التشريع في الدول العربية. بيروت. 2016/05/05 – 03.

(4) عامر، صلاح الدين. 1984. مقدمة لدراسة القانون الدولي العام. ص. 908.

(5) نص المادتين (3) و(4) بروتوكول جنيف الاختياري بشأن التسوية الإلزامية لمنازعات البحار.

(6) نجم، عبد المعز عبد الغفار. 2005. مبادئ القانون الدولي العام. ص. 466.

(7) بشير، الشافعي محمد. 2005. القانون الدولي في السلم والحرب. ص. 690.



الولايات المتحدة الأمريكية بين روسيا واليابان في عام 1905م لتسوية النزاع المعلق بينهما بشأن بعض الجزر اليابانية<sup>(1)</sup>.

وكذلك الوساطة التي قام بها بابا الفاتيكان لإنهاء الأزمة الدبلوماسية التي حدثت بين الأرجنتين وشيلي المتعلقة بتعيين الحدود البحرية في قناة بيجل؛ والتي تلت صدور حكم التحكيم في عام 1977م، وكانت نتيجة ذلك رفض الأرجنتين للخضوع لحكم محكمة التحكيم الدولي؛ مما أدى لظهور مخاوف من تطور الوضع لاستخدام القوة المسلحة، لولا تدخل الفاتيكان كوسيط بين الدولتين في ديسمبر 1978م<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثالث - التحقيق:

يقصد بالتحقيق أن يتم تشكيل لجنة تتكون من أكثر من شخص يُسند إليها مهمة تقصي الحقائق المتعلقة بالنزاع القائم بين دولتين، ولا تمتلك تلك الدولة الحق في إبداء آراء من شأنها التأثير في تحديد الطرف الذي تقع عليه مسؤولية قيام النزاع، بل تقتصر مهمة اللجنة على جمع الحقائق المتعلقة بالنزاع فقط، وتسليم تلك الحقائق إلى الطرفين القائم بينهما النزاع<sup>(3)</sup>.

ويكون تسليم الحقائق في هيئة تقرير موضوعي يتم فيه سرد الوقائع، ويعتبر أيضاً غير ملزم لأطراف النزاع، فلم كامل الحرية في الأخذ به أو رفضه، كما يكون لهم القرار إما للدخول في مفاوضات مباشرة أو قد يقومون بعرضه على التحكيم الدولي، وعلى الرغم من عدم إلزامية هذا الإجراء إلا أن له أهمية كبرى حيث إن أغلب المنازعات الدولية تتعلق بحقائق أكثر من تعلقها بقضايا قانونية.

ويعتبر إجراء التحقيق تم ابتكاره لأول مرة في مؤتمر لاهاي 1899م، فعند نشوب نزاع ما يتم عرضه على لجنة التحقيق حيث تقوم بدورها بسرد الوقائع دون إبداء الرأي في المسؤوليات، ويكون للأطراف المعنية الحرية بعد ذلك في الأخذ به وتسوية الخلاف، إما مباشرة أو بواسطة التحكيم. وتتميز هذه الطريقة بالخصائص التالية:

- أ. إنها طريقة ترمي إلى تسوية القضايا الفعلية.
- ب. إنها وسيلة اختيارية.
- ج. إنها تقوم على أساس عمل لجان التحقيق بموجب اتفاقية خاصة.
- د. ليس لتقرير اللجنة أي صفة إلزامية، إذ تبقى للطرفين الحرية بالنسبة للنتيجة التي يقررون بها<sup>(4)</sup>.

(1) عامر، صلاح الدين. مقدمة لدراسة القانون الدولي العام. ص. 909.

(2) Merrills, J. G. 2011. international dispute settlement: p.30.

(3) سرحان، عبد العزيز. 1986. دور محكمة العدل الدولية في تسوية المنازعات الدولية. ص. 98.

(4) روسو، شارل. 1982. القانون الدولي العام. ترجمة شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد. بيروت: المطبعة الأهلية للنشر. ص. 86.

**ويرى الباحث:** أن التحقيق الدولي يعتبر وسيلة فعالة في تسوية الخلافات الدولية، حيث توفد لجان التحقيق إلى مكان النزاع؛ وتجري التحقيقات وتقتراح حلولاً للنزاع، ولا تكتفي بمجرد عرض الوقائع، فتتترح هذه اللجان تصورات مختلفة لحل تلك الخلافات، وإن لم تكن ملزمة لأطراف النزاع إلا أنها قد تترح حلاً يمكن عن طريقه تسوية النزاع القائم دون اللجوء إلى وسيلة أخرى من وسائل تسوية المنازعات بين الدول.

#### الفرع الرابع - التوفيق:

يقصد بمصطلح التوفيق من وجهة نظر فقه القانون الدولي العام<sup>(1)</sup>، بأنه "إحالة النزاع الناشب بين دولتين على لجنة مهمتها التمهيد لحل هذا النزاع بصورة نهائية فيما بين الدول المتنازعة"<sup>(2)</sup>. ويقصد بالتوفيق بأنه إجراء يهدف لتسوية النزاعات الدولية، بحيث يتوسط الوسائل السلمية والطرق القضائية، ويكون ذلك من خلال إحالة النزاع إلى هيئة محايدة لمباشرة تحديد الوقائع<sup>(3)</sup>.

ويتمس نظام التوفيق بالخصائص الآتية:

- أ. يكون إلزامياً في عملية التسوية إذا ما طلبه أحد الأطراف.
  - ب. تقرير اللجنة النهائي يكون غير إلزامي، فيكون للأطراف المعنية كامل الحرية في الآخذ بهذا التقرير أو رفضه، وذلك على التقيض فيما يتعلق بوضع التحكيم والتسوية القضائية، إذ إن حكم المحكمة في هاتين الحالتين يكون ملزماً للأطراف.
  - ج. تلعب اللجنة دوراً كبيراً في محاولة للتوفيق بين الأطراف، ولا يتعدى دورها ذلك، فالفلسفة الجوهرية إذن في التوفيق هي الصفة الاختيارية للقرار، ولكن مما يخفف من هذه النتيجة أن معظم المعاهدات تتخذ من إجراء التوفيق إجراءً سابقاً قبل اللجوء للتسوية بالطرق الإلزامية، وهي التحكيم واللجوء للقضاء الدولي، والتي يلجأ إليها تلقائياً في حالة عدم الأخذ بقرار التوفيق<sup>(4)</sup>.
- والتوفيق هنا وسيلة سياسية؛ فإنه يختلف ويتميز عن باقي وسائل التوفيق المعروفة في القانون الدولي سواء كانت طرق السياسية أم طرق القضائية، ومن أهم مميزات إجراء التوفيق كوسيلة سلمية لحل المنازعات الدولية، أنها تقوم بمراعاة ظروف النزاع وظروف أطرافه بل ويتم الأخذ في الاعتبار مدى تأثير هذا النزاع على السلم والأمن الدوليين قبل القيام بوضع تطبيقات مباشرة للقانون في المنازعات، وتتجلى أهمية التوفيق من عدة نواحٍ وخاصة الإنسانية والقانونية والسياسية، فبتبني التوفيق كوسيلة سلمية لحل

(1) *Merrills, J. G. 2011. international dispute settlement: p.64.*

(2) نجم، عبد المعز عبد الغفار. 2005. مبادئ القانون الدولي العام. ص. 467.

(3) حلمي، نبيل أحمد. 1983. التوفيق كوسيلة سلمية لحل المنازعات الدولية في القانون الدولي العام. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 9.

(4) أبو العطا، رياض صالح. 2016. القانون الدولي العام. الأردن: اثر للنشر والتوزيع. ص. 497.

المنازعات الدولية يظهر ذلك أهميته الإنسانية، كما ينطبق عليها ما ينطبق على الوسائل السلمية القانونية الأخرى. فنظراً إلى أن الاتجاه للعنف واستخدام القوة في حسم النزاع كبديل للوسائل السلمية، يترتب عليه معاناة المجتمع من كثرة الحروب وانعدام الإنسانية مثل ما حدث في ظل الحروب العالمية؛ وفي الحروب التي قامت بين شعوبه في مناطق مختلفة من هذا العالم<sup>(1)</sup>.

وفي المنازعات الخاصة بالمسائل البحرية، تعمل الدول المتنازعة في حالة عدم التوصل إلى تسوية مرضية، فعلى الدول المتنازعة أن تلجأ إلى التوفيق، بشرط موافقة أطراف النزاع، وإذا لم توافق الدول على التوفيق، فإن هذه الوسيلة تعد منتهية. أما إذا وافقت فإن عليها السير في إجراءاته<sup>(2)</sup>.

ومن الجدير بالذكر اعتماد الأمم المتحدة على إجراء التوفيق، فقد ورد ذكره في المادة (33) من ميثاق الأمم المتحدة، بالإضافة إلى الاعتماد على التوفيق كإجراء للتسوية السلمية للنزاعات في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م، لتجنب المنازعات التي قد تنور بين الأطراف المشاركة حول تفسيرها أو تطبيقها، وهنا جاءت الفقرة الأولى من المادة (284) من الاتفاقية والتي نصت على أنه: "لأي دولة طرف تكون طرفاً في نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها أن تدعو الطرف الآخر، أو الأطراف الأخرى إلى إخضاع النزاع للتوفيق وفقاً للإجراء المنصوص عليه في الفرع (1) من المرفق الخامس أو وفقاً لأي إجراءات التوفيق الأخرى"، بل وخصت التوفيق بأهمية كبيرة في الاتفاقية؛ حيث أحالت إليه بصفته إحدى طرق التسوية السلمية الواردة بالمادة (279)، ضمنت المرفق الخامس تنظيمًا لإجراءات التوفيق، وسوف نتعرض لها بشيء من التفصيل على النحو التالي:

قامت الاتفاقية بالتمييز بين نوعين من التوفيق من حيث الإجراءات المتبعة في كل منهما: الأول اختياري، والثاني إجباري، ففي حالة التوفيق الاختياري يجب على الأطراف المعنية الاتفاق على اللجوء للتوفيق على أنه وسيلة سلمية لتسوية المنازعات وفقاً للمادة (284) من الاتفاقية والمادة (1) من المرفق الخامس، ونتيجة لذلك يكون البدء في العمل بإجراء التوفيق عن طريق إخطار كتابي يقوم أحد أطراف النزاع بتوجيهه إلى الطرف الآخر، أو الأطراف الأخرى، وبذلك تتم عملية إخضاع النزاع إلى التوفيق نسبةً إلى الإجراء الذي تنظمه الاتفاقية فيما يتعلق بالإخضاع الاختياري للتوفيق<sup>(3)</sup>.

(1) الجخلب، شروق عمر. 2012. التحكيم الدولي وأثره في التسوية السلمية للمنازعات: دراستان تطبيقيتان على قضيتي طابا وجزر حنيش. ص. 20.

(2) الفتلاوي، سهيل حسين. 2009. القانون الدولي للبحار. ص. 277.

(3) نص المادة (1) من المرفق الخامس.

أما بالنسبة للتوفيق الإجباري فقد تم حصر أنواع المنازعات التي تسمح بتطبيق إجراء التوفيق الإجباري عليها في الاتفاقية، فقد أحالت المادة (11) من المرفق الخامس إلى أحكام الفرع الثالث من الجزء الخامس من الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

أما فيما يتعلق بتشكيل لجنة التوفيق فكانت القاعدة العامة هي الحرية الكاملة لأطراف النزاع في اختيار أفرادها، ولكن في حالة عدم اتفاق أطراف النزاع على طريقة تشكيل لجنة التوفيق، ففي هذه الحالة يمكن الاسترشاد بما أورده اتفاقية قانون البحار 1982م في المادة (3)<sup>(2)</sup> من المرفق الخامس في شأن تشكيل لجان التوفيق والتي مؤداها:

تتألف اللجنة في الأساس من خمسة أفراد، ويقوم كل طرف من أطراف النزاع بتعيين فردين منهم، ومن الأفضل أن يقوم الأطراف بالاختيار من ضمن قائمة الموفقين المحفوظة لدى الأمين العام للأمم المتحدة، بل ويسمح أن يكون أحدهما من مواطنيه؛ إلا إذا كان الاتفاق على غير ذلك، ويجب على الطرف الذي قام بطلب إجراء التوفيق أن يقوم بتوجيه إخطار للطرف الآخر في النزاع، بحيث يتضمن هذا الإخطار أسماء الأعضاء الذين قام بتعيينهم من قبله، وعلى الطرف الآخر أن يقوم بتعيين العضوين الآخرين في خلال 21 يوماً من استلام هذا الإخطار، وبالنسبة للشخص الخامس فيتم تعيينه باتفاق الطرفين ويكون هذا الشخص هو من يتولى رئاسة لجنة التوفيق.

أما إذا امتنع الطرف الآخر عن تعيين اثنين من أعضاء لجنة التوفيق في غضون 21 يوماً من تاريخ استلامه الإخطار، فيكون الطرف الذي حرك الإجراءات أمام خيارين، فإما أن يقوم بإنهاء الإجراءات من خلال توجيه إخطار للطرف الآخر، أو أن يطلب من الأمين العام للأمم المتحدة إجراء هذا التعيين، ويجب تنفيذ أي من هذه الاختيارات في غضون أسبوع من إخطاره بامتناع الطرف الآخر<sup>(3)</sup>.

**ويرى الباحث:** أنه يمكن تحديد طرق تسوية للمنازعات الدولية عن طريق إصدار القرارات الملزمة التي يمكن أن تخضع لها هذه الاتفاقيات، ومن أمثلة هذه المنازعات ما يرتبط بشأن تفسير أو تطبيق الاتفاقية المتعلقة بممارسة الدولة الساحلية لولايتها وحقوقها السيادية التي تنص عليها الاتفاقية، هذا بجانب المنازعات المتعلقة بمصائد الأسماك، وأخيراً المنازعات المتعلقة بالبحث العلمي البحري.

وهناك حالات حيث يمكن استثناء مجموعة معينة من الخضوع للتوفيق الإلزامي ويكون ذلك من خلال الحلول التوفيقية، وقد تم ذكر تلك الاستثناءات في نص المادة (298/1)، والتي تنص على الآتي:

(1) نص المادة (11) من المرفق الخامس.

(2) نص المادة (3) من المرفق الخامس.

(3) حمد، عبد القادر محمود. 2008. النظام القانوني للمنطقة الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م: جامعة الإسكندرية. ص. 354.



— في حالة المنازعات الدولية المتعلقة بتفسير أو تطبيق المواد (15، 74، 83)، والخاصة بتعيين الحدود البحرية القائمة بين الدول الساحلية التي تكون في حالة تقابل أو تلاصق، أو تتعلق بالخلجان أو السندات التاريخية، ولكن يشترط قبول الدولة التي قامت بإصدار ذلك الإعلان، ولكن في حالة عدم التوصل لاتفاق بين طرفي النزاع خلال فترة معقولة من زمن المفاوضات، فيجب إخضاع النزاع للتوفيق الإلزامي والذي يكون وفقاً لطلب أي طرف، ومن الضروري في هذه الحالة أن يتم استبعاد أي نزاع غير سوي علق بحقوق سيادة أو حقوق أخرى على إقليم بري أو جزيري من هذه الإجراءات<sup>(1)</sup>.

— فيما يتعلق بالمنازعات المرتبطة بالأنشطة العسكرية، والتي تتضمن الأنشطة العسكرية للسفن والطائرات الحكومية الخارجة عن نطاق الخدمة التجارية، بالإضافة إلى المنازعات المرتبطة بتنفيذ القوانين الخاصة بممارسة حقوق سيادية، أو ولاية مستثناة، في الفقرة (2) أو الفقرة (3) من المادة (297).

— المنازعات التي يتم إسنادها إلى مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، والتي خصه بها ميثاق الأمم المتحدة، هذا في حالة إذا لم يقرر مجلس الأمن رفع المسألة من جدول أعماله، أو عدم الطلب من أطراف النزاع العمل على حله بواسطة الوسائل التي نصت عليها هذه الاتفاقية<sup>(2)</sup>.

وهنا يجب الإشارة، إلى المادة (4) من المرفق الخامس والتي تنص على: "أن تضع لجنة التوفيق القواعد الإجرائية التي تتخذ أمامها، وذلك ما لم يتفق أطراف النزاع على خلاف ذلك، ويجوز للجنة، بموافقة أطراف النزاع، أن تدعو أي دولة طرف إلى أن تقدم لها آرائها شفويًا أو كتابية، وتتخذ اللجنة تقريرها وتوصياتها بأغلبية أصوات أعضائها، وللجنة أن تفت نظر الأطراف إلى أية تدابير تيسر الوصول إلى تسوية ودية<sup>(3)</sup>، وللجنة أن تستمع إلى أطراف النزاع، وتبذل في ادعاءاتهم واعتراضاتهم، وتقدم اقتراحاتها بغية التوصل إلى تسوية ودية للنزاع"<sup>(4)</sup>.

ومن الجدير بالذكر، غياب الصفة الإلزامية للتقرير الذي يحتوي على مقترحات لجنة التوفيق للأطراف المتنازعة، بحيث يجوز للدول صاحبة الشأن أن تأخذ به، أو ترفضه<sup>(5)</sup>.

ولا تنتهي إجراءات التوفيق بين الدول المتنازعة إلا في حالة التوصل إلى تسوية هذا النزاع، أو في حالة قبول أحد أطراف النزاع التوصيات الواردة بتقرير لجنة التوفيق، أو رفضها أحد الأطراف عن طريق

(1) نجم، عبد المعز عبد الغفار. 2007. تحديد الحدود البحرية وفقاً للاتفاقية الجديدة لقانون البحار. ص. 127.

(2) محمد، عبد القادر محمود. 2008. رياض صالح لسنة 1982م. ص. 357.

(3) نص المادة (5) من المرفق الخامس.

(4) نص المادة (6) من المرفق الخامس.

(5) نجم، عبد المعز عبد الغفار. 2005. مبادئ القانون الدولي العام. ص. 467.

إخطار موجه إلى الأمين العام للأمم المتحدة، أو متى انقضت مدة ثلاثة أشهر على تاريخ إحالة التقرير إلى الأطراف<sup>(1)</sup>.

ولقد أنشئت طريقة التوفيق بعدد كبير من الاتفاقيات والمعاهدات تحت أسماء متعددة: معاهدات التوفيق - معاهدات التوفيق والتحكيم - معاهدات التوفيق والتسوية القضائية - معاهدات التوفيق والتحكيم والتسوية القضائية، وكما تم استخدام التوثيق في المعاهدات الثنائية والجماعية التالية:

- معاهدة البلطيق، المعقودة في 17 يناير 1925.
- معاهدة لوكارنو في 16 أكتوبر 1925م.
- الاتفاقية العامة للتوفيق، المبرمة بين الدول الأمريكية في 5 يناير 1929م.
- الوثيقة العامة للتوفيق، المبرمة بين دول الحلف الصغير في 21 يناير 1929م.
- معاهدة عدم الاعتداء والتوفيق، المبرمة بين دول أمريكا الجنوبية في 10 أكتوبر 1923م.
- الفصل الأول لميثاق التحكيم العام، بواسطة عصبة الأمم في 26 سبتمبر 1928م.

وأخيراً نصت غالبية موثائق إنشاء المنظمات الدولية على التوفيق كوسيلة سلمية لحل المنازعات الدولي.

---

(1) نص المادة (8) من المرفق الخامس.

## المبحث الثاني

### الوسائل القضائية لفض المنازعات البحرية

كما سبق ذكره نجد أن طرق تسوية النزاع في الوسائل السياسية تتم وفقاً لرغبة وإرادة أطراف النزاع، وبحسب قدرة وموقف كل طرف في النزاع، ولكن عند النظر للوسائل القضائية في تسوية النزاعات الدولية نجد أنها تتم من قبل محكمة تفصل فيها طبقاً لأحكام القانون الدولي.

بالإضافة إلى حقيقة أن المنازعات التي تتعلق بالمسائل القانونية هي المنازعات التي تخضع للتسوية القضائية، أما بالنسبة للمنازعات السياسية، فإنها لا تصلح للتسوية القضائية البحار.

وقد رسمت اتفاقية قانون البحار عام 1982م، نوعين من الوسائل القضائية لتسوية المنازعات البحرية، فقد أجازت الاتفاقية للدول المتنازعة اللجوء إلى الوسائل القضائية طبقاً لقواعد القانون الدولي، وتحديدًا الوسائل الواردة في الفصل السادس من ميثاق الأمم المتحدة.

كما للدول المتنازعة اللجوء مباشرة إلى الوسائل القضائية الواردة في اتفاقية قانون البحار، من خلال محاكم دولية أطلق عليها بالمحكمة الدولية لقانون البحار<sup>(1)</sup>، لهذا فإن المتنازعين في الموضوعات البحرية، تسوية نزاعيهما بنوعين من الوسائل القضائية، الأولى: الاتفاق بين المتنازعين باللجوء إلى الوسائل القضائية الواردة في ميثاق الأمم المتحدة، والثانية: اللجوء للوسائل القضائية التي حددها اتفاقية قانون البحار عام 1982م.

وتتم عملية تسوية المنازعات بالوسائل القضائية من خلال هيئة يقوم أطراف النزاع باختيارها يطلق عليها بالتحكيم، أو قد تتم عن طريق هيئة متخصصة للنظر في المنازعات الدولية، ويستوجب اتفاق الدول على إنشائها، ومثال ذلك محكمة العدل الدولية، والمحاكم الإقليمية<sup>(2)</sup>.

وبالأخذ في الاعتبار أنه في حالة عدم التوصل لتسوية مقبولة للنزاع بين جميع الأطراف، بل وقد يؤدي لنشوب نزاع بينهم مما يضطرهم إلى اللجوء إلى أحد الإجراءات التي تعمل على التسوية عن طريق الحلول الملزمة، والتي تتمثل في اللجوء إلى التحكيم أو القضاء الدوليين.

إن غاية المجتمع الدولي تتمثل في الالتزام بتسوية المنازعات بالوسائل السلمية ومنع استخدام القوة في تسوية المنازعات بين الدول، وأن الاتفاقية قد تقدمت بنظام إلزامي لتسوية المنازعات يحقق تلك الغاية، ولكي يسود السلم والعدل في المجتمع الدولي كان لابد من وجود هيئات قضائية تكون لها ولاية النظر في المنازعات التي لا بد من قيامها بين أعضاء هذا المجتمع على أن تكون تلك الولاية إلزامية، وأن تكون

(1) Klein, Natalie. 2005. dispute settlement in the UN convention on the law of the sea. p.32.

(2) الفتلاوي، سهيل حسين. 2009. القانون الدولي للبحار. ص. 279.

الأحكام الصادرة عنها واجبة التنفيذ رغم إرادة الطرف الذي صدر الحكم ضده؛ لذا نجد أن مفاوضات المؤتمر الثالث لقانون البحار قد صبت كل اهتمامها للتوصل لنظام تسوية يكفل هذه الغاية<sup>(1)</sup>.

ففي حالة ما إذا فشلت الدول المتنازعة في تسوية النزاعات بالطرق السلمية وبالتراضي بينهم، فيكون الحل اللجوء إلى وسائل لتسوية تلك النزاعات بقرارات ملزمة، وهنا جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لتضع إمكانية لجوء الدول المتنازعة إلى أربع وسائل لتسوية المنازعات بقرارات ملزمة، وهو ما نصت عليه المادة (1/287) على أن تكون الدولة، عند توقيعها أو تصديقها على هذه الاتفاقية أو انضمامها إليها أو في أي وقت بعد ذلك حرة في أن تختار، بواسطة إعلان مكتوب واحدة، أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها:

- أ- محكمة العدل الدولية.
  - ب- المحكمة الدولية لقانون البحار.
  - ج- هيئة تحكيمية مشكلة وفقاً للمرفق السابع من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
  - د- هيئة تحكيمية خاصة مشكلة وفقاً للمرفق الثامن من نفس الاتفاقية.
- مع السماح للدول أطراف النزاع باختيار واحدة أو أكثر من تلك الوسائل من خلال بيان خطي يقدم بموجب المادة (1/287) من الاتفاقية، ويودع لدى الأمين العام للأمم المتحدة<sup>(2)</sup>.

ويمكن الإقرار من خلال نص المادة (287) للاتفاقية، بعدم الزامية الدول القائم بينهم النزاع لقبول، أو اختيار ولاية محكمة أو أكثر من المحاكم الأربع التي أوردتها الاتفاقية، فمن الممكن أن تقوم الدولة بالتوقيع على الاتفاقية أو التصديق عليها، أو تنضم إليها دون أن تصدر إعلاناً باختيار أية محكمة من المحاكم المشار إليها في المادة (287) من الاتفاقية.

ولكن في حالة اختيار محكمة أو أكثر من المحاكم السابق ذكرها وصدور إعلان بهذا الشأن، تصبح ولاية هذه المحكمة أو المحاكم إلزامية بالنسبة للدولة التي أصدرت الإعلان، وسواء أكان صدور هذا الإعلان عند التوقيع على الاتفاقية أو التصديق عليها أو الانضمام إليها، أو في أي وقت بعد ذلك، تكون إلزامية الولاية معلقة على شرط إصدار الإعلان الخاص من الدولة الطرف في الاتفاقية.

ويجب الإشارة هنا، إلى أنه في حالة إلغاء الإعلان الصادر باختيار المحكمة من جانب الدولة - ولها مطلق الحرية في ذلك - فتسقط الولاية الإلزامية للمحكمة أو للمحاكم السابق اختيارها، ولا ينفذ سقوط ولاية المحاكم إلا بعد ثلاثة أشهر من إيداع إخطار الإلغاء لدى الأمين العام للأمم المتحدة، ولكن

(1) Klein, Natalie. 2005. *Dispute settlements in the UN Convention on the law of the sea*. p. 31.

(2) تقرير الأمين العام إلى الجمعية العامة "الدورة التاسعة والخمسون" مارس 2004. الوثيقة A/59/62.



بمجرد مرور الثلاثة أشهر يزول طابع الإلزام عن ولاية المحكمة أو المحاكم المختارة، ودون ذلك تظل الولاية الإلزامية للمحاكم قائمة طالما قام الإعلان الصادر بالاقتيار<sup>(1)</sup>.

وقد قامت الاتفاقية بوضع تحديدات ضرورية لضمان عدم إفلات أي نزاع من الإجراءات التي نصت عليها، فنجد ما جاء في المادة (1/287) مما ينص على أن "تعتبر الدولة الطرف التي تكون طرفاً في نزاع لا يغطيه إعلان نافذ، قد قبلت بالتحكيم وفقاً للمرفق السابع"<sup>(2)</sup>.

وهنا يقوم فقه القانون الدولي بتمييز التسوية القضائية على غيرها من وسائل تسوية المنازعات بميزتين أساسيتين<sup>(3)</sup>:

أ. الصفة الإلزامية التي تتمتع بها القرارات الصادرة من الوسائل القضائية بقوة الإلزام في مواجهة أطراف النزاع، وإذا ما قام أحد الأفراد بالامتناع عن تنفيذ تلك الأحكام، خاصة الصادرة من محكمة العدل الدولية، فيحق للطرف الآخر اللجوء لمجلس الأمن حتى يتم اتخاذ التدابير اللازمة.

ب. يعتبر قيام التسوية القضائية في الأغلب على أساس من تطبيق القواعد القانونية النافذة من أهم ما يميزها، فلا يسمح بالتسوية على الأسس غير القانونية إلا بناء على طلب الأطراف.

وسوف يعرض الباحث أهم الوسائل القانونية أو القضائية لفض المنازعات البحرية من خلال المطلب الأول: الذي نعرض فيه القضاء الدولي لفض المنازعات البحرية، أما المطلب الثاني: فيتناول التحكيم الدولي لفض المنازعات البحرية.

### المطلب الأول - القضاء الدولي لفض المنازعات البحرية:

يلعب القضاء الدولي دوراً مهماً في مسألة تسوية المنازعات الدولية على الحدود، وتشمل الحدود البحرية منذ بداية عصر التنظيم الدولي وحتى عصرنا الحالي، فقد قام القضاء بحسم عدد كبير من المنازعات الدولية وخاصة التي تتعلق بموضوع الحدود البحرية بين الدول الساحلية، بعد أن كانت تلك الدول قد استنفذت جميع الطرق الدبلوماسية والسلمية المتاحة لفض النزاع المتاحة دون الوصول لتسوية مرضية لجميع الأطراف، هذا بالإضافة إلى اعتبار القضاء العالي بمثابة عنصر مهم للكشف عن القواعد القانونية المتعلقة بتعيين الحدود البحرية.

(1) الدغمة، إبراهيم محمد. 2005. أحكام القانون الدولي لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية. ص. 325.

(2) أبو الوفا، أحمد. 2005. القانون الدولي للبحار. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 136.

(3) عمارة، أسامة محمد كامل. 1980. النظام القانوني لاستغلال الثروات المعدنية الممتدة عبر الحدود الدولية. القاهرة: الشركة المتحدة. ص. 396.

وتُعد التسوية القضائية بشكلها المؤسسي تمثل ظاهرة حديثة بشكل نسبي فيما يتعلق بمجال العلاقات الدولية<sup>(1)</sup>.

فمع تشكل عصبة الأمم المتحدة مع بداية القرن العشرين حيث أسهمت في إنشاء المحكمة الدائمة للعدل الدولي عام 1920م، ثم حلت محلها محكمة العدل الدولية في عام 1945م، ثم تتابع إنشاء المحاكم الدولية ذات الهيكل المؤسسي الدائم كان آخرها المحكمة الدولية لقانون البحار والتي تم افتتاحها رسميًا بتاريخ 18 أكتوبر 1966م، ويتناول الباحث ذلك من خلال الآتي:

## الفرع الأول - دور محكمة العدل الدولية في تسوية المنازعات البحرية:

### 1- ماهية محكمة العدل الدولية:

محكمة العدل الدولية، هي الجهاز القضائي الرئيسي للأمم المتحدة، وهي بمثابة السلطة القضائية في ميدان العلاقات بين الدول، وقد اهتمت هيئة الأمم المتحدة بأن تضم في أجهزتها الرئيسية مثل هذه السلطة القضائية، للعمل على حل المنازعات الدولية بالوسائل السلمية، والتي تعتبر من أهم أهداف المجتمع الدولي، ونظرًا لهذه الأهمية فقد تم اعتبار النظام الأساسي لمحكمة العدل جزءًا لا يتجزأ من ميثاق الأمم المتحدة، مما يجعل كافة الأعضاء مشتركين في النظام الأساسي للمحكمة<sup>(2)</sup>، فيما عدا جزء بسيط من التعديلات والتي تم إنشاؤها في عهد عصبة الأمم، وذلك طبقًا لما ورد في المادة (14) من عهد عصبة الأمم، والتي بدأت عملها في عام 1920م، والتي انتهت نطاق عملها بظهور محكمة العدل الدولية والتي تولت نفس مهامها في العمل<sup>(3)</sup>.

وباعتبار أن النظام الأساسي يمثل جزءًا لا يتجزأ داخل ميثاق الأمم المتحدة، فكل الأعضاء مشاركون في النظام الأساسي للمحكمة، ويصبح الميثاق لبعض الدول التي لا تمثل أعضاء في الأمم المتحدة، أن تقوم بالانضمام للنظام الأساسي للمحكمة.

وحيث إنه لا يملك رفع الدعاوي أمام المحكمة إلا الدول، فإنه لا زالت إرادة الدول المتنازعة هي العامل الأساسي والجوهري في اللجوء إلى القضاء الدولي، حيث يعد قبول الدولة شرطًا ضروريًا لثبوت الاختصاص بنظر النزاع أمام محكمة العدل الدولية<sup>(4)</sup>.

(1) Amerasinghe, Chittharanjan F.2003. *Jurisdiction Of International Tribunals*. Martinus Nijhoff Publishers. p.12.

(2) لطفي، محمد محمود. 2002. تسوية منازعات الحدود البحرية. ص. 303.

(3) العناني، إبراهيم. 2008. القانون الدولي العام. ص. 873.

(4) لطفي، محمد محمود. 2002. تسوية منازعات الحدود البحرية. ص. 372.

وعلى الرغم من أن اتفاقية قانون البحار، أقرت محكمة خاصة لتسوية المنازعات الدولية البحرية، إلا أنها أجازت الرجوع إلى محكمة العدل الدولية<sup>(1)</sup>، فقد أوجبت الرجوع للفقرة (1) من المادة (33) من الميثاق التي أشارت بشكل صريح إلى التسوية القضائية، وتشمل التسوية القضائية، محكمة العدل الدولية، والمحاكم الإقليمية. وقد جاء نص المادة (287) من الاتفاقية، ليؤكد على أنه يحق للأطراف الداخلة في النزاع أن ترجع إلى محكمة العدل الدولية، وقد قامت محكمة العدل الدولية بالمشاركة في تطوير قواعد القانون الدولي للبحار، ويكون من اختصاص عمل محكمة العدل الدولية كل المنازعات الدولية بصرف النظر عن مكان حدوثها ويجوز لها النظر في المنازعات، وإن كانت خاضعة لمحكمة أخرى، أو تحكيم دولي، إذا ما اتفق ما بين الدول أطراف النزاع على تحويل النزاع إليها، وتختص المحكمة باختصاص مكاني شامل، ويرجع ذلك إلى كونها أحد الأجهزة المهمة من أجهزة الأمم المتحدة، وهي منظمة عالمية تختص بالنظر في جميع المنازعات الدولية، وتمكنت المحكمة من تسوية العديد من المنازعات البحرية الناشئة بين الدول<sup>(2)</sup>.

وعلى الرغم من ذلك فإن ما تختص به محكمة العدل الدولية، فإن ذلك لا يعطي أي موانع في تحويل النزاع للنظر أمام محكمة دولية أخرى، أو الخضوع للتحكيم الدولي وذلك وفقاً لما تقوم به الأطراف المتنازعة بالاتفاق عليه<sup>(3)</sup>.

بالإضافة إلى اختصاصها الفصل في المنازعات التي تنشأ ما بين الدول الأعضاء في منظمة الأمم المتحدة، كذلك الدول من غير الأعضاء في المنظمة، والتي أعلنت انضمامها للنظام الأساسي للمحكمة، وذلك تبعاً لما يحدده مجلس الأمن من شروط<sup>(4)</sup>، أما في حالة أن الدول أطراف النزاع في الموضوعات البحرية لا ينطبق عليها ذلك فإنها لا يكون لها الحق في المثول أمام محكمة العدل الدولية. أما عن القواعد التي تقوم المحكمة بتطبيقها على المنازعات الخاصة بالبحار والتي يتم عرضها عليها، فإنها تقوم بالفصل في تلك المنازعات، وذلك طبقاً لما ورد في أحكام القانون الدولي في الفصل في المنازعات الدولية، وهي تطبق في هذا الشأن ما يلي:

(1) *Rosenne, Shabtai .2005. Provisional Measures in International Law: The International Court of Justice and the International Tribunal for the Law of the Sea, UK, Oxford University Press. p. 36.*

(2) *Oda, Shigeru .2003. Fifty Years of the Law of the Sea: With a Special Section on the International Court of Justice: Selected Writings of Shigeru Oda, Netherlands, Martinus Nijhoff Publishers. p. 32.*

(3) المادة (95) من ميثاق الأمم المتحدة.

(4) المادة (93) من ميثاق الأمم المتحدة.

أ. استخدام الاتفاقيات الدولية العامة والخاصة، التي تضع قواعد معترفًا بها بصراحة من جانب الدول المتنازعة. وتكون المحكمة ملزمة بتطبيق الاتفاقيات البحرية المعقودة بين الدول المتنازعة، واتفاقية قانون البحار عام 1982م.

ب. استخدام العادات الدولية البحرية المرعية المعتبرة بمثابة قانون دل عليه تواتر الاستعمال.

ج. تطبيق مبادئ القانون العامة التي أقرتها الأمم المتحدة.

د. تطبيق أحكام المحاكم، ومذاهب كبار المؤلفين القانون الدولي العام في مختلف الأمم، وهي مصادر احتياطية لقواعد القانون الدولي.

هـ. للمحكمة سلطة الفصل في المنازعات الدولية وفقاً لمبادئ العدل والإنصاف متى وافقت أطراف الدعوى على ذلك<sup>(1)</sup>.

## 2- تنفيذ قرارات المحكمة:

إذا قامت الدول المتنازعة باللجوء في النزاعات البحرية إلى محكمة العدل الدولية، فإن ما تصدره المحكمة من قرارات يكون ملزماً وواجب النفاذ من الدول التي تم إصدار القرار في حقها، فقد قام ميثاق الأمم المتحدة بإلزام أن تقوم الدول بالتعهد بتنفيذ ما يصدر عن المحكمة الدولية من قرارات، وفي حالة الامتناع من إحدى الدول عن التنفيذ للقرار الصادر في حقها فإنه يحق للطرف الثاني أن يقوم باللجوء إلى مجلس الأمن، ومجلس الأمن الحق في إصدار ما يراه ملائماً من التوصيات أو القرارات بالإجراءات الواجب اتباعها حتى يتم إجبار الدولة بضرورة قيامها بتنفيذ ما صدر بحقها من قرارات<sup>(2)</sup>.

وعلى الرغم من الإجراءات التي تتبعها المحكمة، وكونها وسيلة قانونية تضمن حقوق الدول، غير أن تمسك الدول بمبدأ المساواة وخوفها من أن تضع مصالحها تحت رحمة قضاة يتظاهرون بالاستقلال والحياد، إلا أنهم في الحقيقة ينتمون إلى دول كانت وراء ترشيحهم إلى هذا المنصب، فإن الدول ترفض اللجوء إلى محكمة العدل الدولية لتسوية منازعاتها، وتفضل تسويتها بالوسائل الأخرى التي تكون للدولة فيها رأي في قبول تسويتها. ولهذا فإن المحكمة لم تنظر إلا العدد القليل من المنازعات الدولية، وعلى الرغم من قلة المنازعات التي نظرتها المحكمة، فإنها تعتبر من المنازعات البحرية ذات أهمية، وإن أبرز ما فصلت به المحكمة النزاع بين اليمن واريتريا حول جزر حنيش عام 1997م والتي قضت بعائديها لليمن<sup>(3)</sup>.

## 3- دور المحكمة في إرساء المبادئ العامة لتعيين الحدود البحرية:

(1) المادة (38) من النظام الأساسي.

(2) المادة (96) من ميثاق الأمم المتحدة.

(3) الفتاوى، سهيل حسين. 2009. القانون الدولي للبحار. ص ص. 283-284.



بوصف محكمة العدل الدولية الجهاز القضائي الرئيسي للأمم المتحدة، فقد أحالت اتفاقية 1982م لقانون البحار في المادة (287) منها إلى المحكمة - من بين وسائل أخرى - كإحدى الوسائل المنوط بها في حل المنازعات المتعلقة بقانون البحار.

وعلى الرغم من المكانة السامية لمحكمة العدل الدولية بين أجهزة القضاء الدولي، إلا أن وفود مختلفة قد عارضت أثناء المؤتمر الثالث لقانون البحار إحالة المنازعات المتعلقة بتفسير وتطبيق الاتفاقية إلى محكمة العدل الدولية وحججهم تتلخص في ما يلي:

أ. أن الأحكام الكثيرة الواردة بالاتفاقية ذات طبيعة فنية خاصة تتطلب بالإضافة إلى الخبرة والممارسة، السرعة والفاعلية في تناول المنازعات، وهذا قد لا يتوافر في قضاء محكمة العدل الدولية، مع تسليم هذا الفريق بقدرات وإمكانات قضاة المحكمة في مجال القانون الدولي.

ب. أن بعض المشاكل المتعلقة بالإدارة الناجمة عن النظام الجديد للبحار تتطلب مرونة في التعامل والتداول، وليس لإجراءات قانونية حازمة (متشددة) ويضربون بذلك مثلاً من منازعات الأنشطة البحرية في المنطقة الدولية.

ج. يذهب أصحاب هذا الرأي إلى أن التمثيل الجغرافي في المحكمة الدولية لقانون البحار، أفضل منه في محكمة العدل؛ لأنه من الأولى يمثل مختلف المناطق الجغرافية في العالم بعكس الحال في محكمة العدل، التي تسيطر عليها في الأغلب التمثيل الجغرافي للدول المتقدمة.

د. فيما يتعلق بالاختصاص يرى أصحاب وجهة النظر السابقة أن اختصاص محكمة العدل الدولية بالنسبة لرافعي الدعاوي، مقصور فقط على الدول، في حين يتسع اختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار ليشمل المنظمات الدولية والأشخاص والكيانات القانونية الدولية الأخرى بجانب الأفراد<sup>(1)</sup>.

#### 4- دور محكمة العدل في تشكيل قواعد تعيين الحدود البحرية:

لا شك في أن أحكام المحاكم الدولية تمثل مصدراً خصباً لا غنى عنه للقواعد القانونية الدولية، وتأتي أحكام محكمة العدل في مرتبة الصدارة بالنسبة لتلك الأحكام من حيث قوتها وتأثيرها في قواعد القانون الدولي.

ولكن هذا التطبيق للقواعد القانونية من قبل القاضي يحمل في ثناياه تفسيراً لمفهوم القاعدة ومدى ملاءمتها للتطبيق على النزاع، ومن هنا، فإن الأسباب التي يلتزم القضاة - سواء في القضاء الوطني أو القضاء الدولي - بذكرها كأسس يقوم عليها الحكم، تعد مصدراً لإثراء قانوني بالغ الأهمية سواء في مجال تسوية المنازعات الدولية، أو حينما يتعلق الأمر بداءة بتدوين اتفاقية جماعية، لذلك فإن الأحكام

(1) لطفي، محمد محمود، 2002. تسوية منازعات الحدود البحرية. ص ص 401 - 402.

القضائية الصادرة من محكمة العدل الدولية تعد منهلاً ومرجعاً لا غنى عنه يجعلها تلتزم مع العرف الدولي من حيث الأهمية في نطاق القانون الدولي العام.

وتكتسب الأحكام الصادرة عن محكمة العدل الدولية في القضايا المطروحة أمامها أهميتها وتأثيرها للأسباب الآتية:

أ. كثرة عدد القضاة (خمس عشرة وهم تشكيل المحكمة) الذين ينظرون النزاع المطروح يوجد نوعاً من التنافس الفكري والقانون لاتجاهات قانونية مختلفة تنتج في النهاية حكماً واحداً.

ب. وفقاً لنظامها الأساسي تسمح المحكمة لقضاتها بأن يبدو آراءهم المنفردة أو المخالفة والتي تعبر عن وجهة نظر كل منهم حول النزاع، تجعل القاضي وبحرية يدون خلاصة بحثه وأفكاره القانونية واعتراضاته المؤيدة بالأسانيد والمتعلقة بالحكم الصادر، وعلى سبيل المثال لا الحصر، آراء القاضيين "أودا، شوا ايل" في حكم المحكمة عام 1995م الصادر بشأن قبول ولاية المحكمة على النزاع بين قطر والبحرين حول جزر حوار والزيارة وجنان، حيث تقدمت قطر منفردة في عام 1991م بمطالبة إلى محكمة العدل الدولية، ولم تتقدم البحرين تأسيساً على اتفاق الدولتين المسبق على اللجوء سوياً للمحكمة وتحديد مدة زمنية للطرفين لتقديم مطالبتهما، وكذلك آراء القضاة "بدجاوب، رانجيفا، كوروما" الانفرادية المشتركة حول حكم المحكمة الصادر في 16 مارس 2001م بشأن تعيين الحدود البحرية ومناطق السيادة المشتركة بينهما<sup>(1)</sup>.

ج. يؤدي ذلك إلى التأكيد على أن التطبيق يختلف عن النظرية، بمعنى أنه مهما بلغت قوة واضعي الاتفاقيات الدولية والثنائية وغيرها من تصورات واحتمالات قيام منازعات مستقبلية بشأن موضوع الاتفاقية فإنه تظهر في التطبيق العملي، وأمام القضاء حالات قد تغفل الاتفاقية عن معالجتها أو حالات لا تستطيع الأحكام الواردة بالاتفاقية ذات الصلة تسويتها.

د. لا يجب أن نغفل إجراءات عرض الدولة الطرف في منازعة لمطالبتها أمام المحكمة، ذلك أنها تؤيد تلك المطالبة بالقواعد القانونية الدولية، وربما تلجأ إلى الأحكام السابقة لمحكمة العدل لتقوية أسانيدها، كما تستعين من أجل ذلك بكبار رجال القانون من أساتذة أكاديميين ومحامين ومستشارين وبنفس القدر من الدقة والدراسة القانونية، تؤمس الدولة الطرف الآخر من المنازعة مطالبته والتي تتضمن أيضاً الرد على ما جاء بمذكرات الخصم، بالإضافة إلى أن الحكم الصادر يشكل نظاماً قانونياً ينتج عنه في النهاية قواعد قانونية ملزمة لأطراف النزاع ومصدر لاستدلال الدول الأخرى بها مستقبلاً<sup>(2)</sup>.

(1) سرحان، عبد العزيز. 1986. دور محكمة العدل الدولية في تسوية المنازعات الدولية. ص. 17.

(2) لطفی، محمد محمود. 2002. تسوية منازعات الحدود البحرية. ص. 406.

**ويؤيد الباحث:** الرأي القائل بأن وظيفة القاضي والمحكم هي تنفيذ القانون وليس خلقه، بمعنى أن القاضي في وظيفته القضائية التي تتمثل في إصدار الأحكام في القضايا المطروحة ملتزم بتطبيق قواعد القانون القابلة للتطبيق على الحالة المعروضة، وليس من اختصاصه خلق قاعدة قانونية جديدة لتلائم الحالة التي ينظرها.

## الفرع الثاني - المحكمة الدولية لقانون البحار:

### 1- ماهية المحكمة الدولية لقانون البحار:

المحكمة الدولية لقانون البحار، هي المنتدى المركزي الذي أنشأته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من أجل التسوية السلمية للمنازعات البحرية، ومقره في مدينة هامبورغ بألمانيا، ويجوز للمحكمة أن تعقد جلساتها وممارسة مهامها في أي مكان آخر كلما رأت ذلك ضرورياً<sup>(1)</sup>.

وتُعد المحكمة الدولية لقانون البحار بمثابة هيئة قضائية مستقلة أنشئت بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تدخل في أي نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق الاتفاقية، وذلك على جميع المسائل المنصوص عليها تحديداً في أي اتفاق يمنح الاختصاص للمحكمة، وهي المنازعات المتعلقة باتفاقية ترسيم حدود المناطق البحرية والملاحة، بالإضافة إلى حفظ وإدارة الموارد الحية في البحار، بالإضافة إلى حماية وحفظ البيئة البحرية والبحث العلمي<sup>(2)</sup>.

وقد تم إنشاء المحكمة الدولية الخاصة بقانون البحار طبقاً لما جاء في المادة (1/287) الفقرة (أ) الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار الصادرة في عام 1982م، حيث تمثل هيئة قضائية دولية مستقلة تقوم بالاختصاص بالنظر في المنازعات التي تنشأ عن تفسير أو تطبيق ما ورد في اتفاقية (1982م) الخاصة بقانون البحار من أحكام، أو أي اتفاق آخر يعطى الاختصاص للمحكمة<sup>(3)</sup>.

وتمثل المحكمة الدولية الخاصة بقانون البحار جزءاً أساسياً من النظام في تسوية النزاعات الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار الصادرة في عام (1982م)، وتنبع أهمية هذه المحكمة من أنها تعتبر أحد أنواع القضاء المتخصص؛ لأن عملها يقوم على تقديم حلول وتساويات لأنواع معينة من النزاعات الدولية، وهي النزاعات التي تتعلق بقانون البحار، والتي تتميز بطبيعة خاصة لها أبعاد فنية وتقنية عالية، والذي يتطلب نوعاً من القضاة على قدر عالٍ من التخصص والكفاءة في قانون البحار<sup>(4)</sup>.

(1) الزهراني، حسين بن عطية. 2013. القانون الدولي لتسوية المنازعات الدولية. الرياض: مكتبة القانون والاقتصاد. ص. 90.

(2) Press Office. 2016. International Tribunal for the Law of the Sea. p. 3

(3) نص المادة (21) من النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار.

(4) نص المادة (1/2) من النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار.

وتتكون المحكمة الدولية الخاصة بقانون البحار من عدد (21) من الأعضاء المستقلين<sup>(1)</sup> وهم من وقع الاختيار عليهم من بين الأسماء المرشحة من الدول الأطراف، حيث تتم عملية اختيارهم عن طريق عملية الاقتراع السري، وتتم عملية انتخابهم في اجتماع يتم عقده للدول الأطراف ويقوم بالدعوة له الأمين العام للأمم المتحدة في أثناء عملية الانتخاب الأول، أما في حالة الانتخاب التالي فيتم ذلك عن طريق ما يتم الاتفاق عليه من الدول الأطراف، كما أنه يجب أن يتم استكمال النصاب القانوني والذي قامت بتحديدته المادة (4/4) الواردة في النظام الأساسي للمحكمة الدولية الخاصة بقانون البحار، وهو أن يتم الحضور للثلث من الدول الأطراف الموقعة على الاتفاقية، وأن يتم انتخاب من يحصل على العدد الأكبر من الأصوات، ويحصل على أكثر نسبة في ثلثي الأصوات من الدول الحاضرة والتي قامت بعملية التصويت، وأن تكون تلك الأغلبية من بين أغلب الدول الأطراف<sup>(2)</sup>.

حيث يتم القيام بانتخاب القضاة لمدة تسع سنوات، ويمكن أن يتم إعادة الانتخاب لهم، وذلك على أن تنتهي فترة العضوية لسبعة منهم من بين الذين تم انتخابهم في عملية الانتخاب الأول، ومع نهاية ثلاث سنوات، وأن تكون العضوية لسبعة آخرين منهم تنتهي في نهاية ست سنوات، كما أنه يمكن أن تنتهي العضوية لمثل هؤلاء القضاة، وذلك إما عن طريق القرعة التي يقوم بإجرائها الأمين العام للأمم المتحدة عقب عملية الانتخاب الأول مباشرة<sup>(3)</sup>.

وقد عقد الافتتاح الرسمي للمحكمة بمدينة هامبورغ في 18 أكتوبر من عام 1966م، وقد قام البلد المضيف بتوفير بعض من أماكن العمل المؤقتة للمحكمة بشكل رسمي في الاحتفال الذي شرفه بالحضور السيد الأمين العام للأمم المتحدة، ويأتي التمويل لميزانية المحكمة من جملة الاشتراكات التي تدفع من الدول الأطراف في الاتفاقية، وتقوم المحكمة بعقد عدد دورتين إداريتين في خلال السنة بالإضافة إلى مهام عملها القضائي للنظر في بعض المسائل التي تتعلق بالتنظيم الداخلي للمحكمة، ويتضمن ذلك الأمور الإدارية وشئون الموظفين وبعض المسائل القانونية التي تتعلق بما تقوم به من وظائف قضائية<sup>(4)</sup>.

## 2- اختصاص المحكمة:

### للمحكمة الدولية لقانون البحار اختصاصان:

الأول- اختصاص إفتائي: بناء على طلب أحد أطراف النزاع من المحكمة بتفسير نص اتفاقية قانون البحار والاتفاقيات المعقودة بين الأطراف المتنازعة<sup>(5)</sup>.

(1) يوسف، محمد صافي. 2003. المحكمة الدولية لقانون البحار. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 28.

(2) نص المادة (4) من النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار.

(3) نص المادة (5) من النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار.

(4) تقرير الأمين العام إلى الجمعية العامة "الدورة التاسعة والخمسون". الوثيقة A/59/62.

(5) الفقرة (1) من المادة (288) من اتفاقية 1982.



الثاني- اختصاص قضائي: يتعلق بتطبيق الاتفاقية لتسوية نزاع قائم، وذلك بالنظر في دعوى ترفع أمامها<sup>(1)</sup>، بناء على طلب المتنازعين، أو بناء على قرار من المحكمة، بعد اتفاق الأطراف المتنازعة على إحالة النزاع عليها، ويكون القرار الذي يصدر من المحكمة، قرارًا قطعيًا وعلى جميع أطراف النزاع الامتثال له، وتكون حجية قرارات المحكمة مقصورة على الدول المتنازعة<sup>(2)</sup>.

### – الولاية الإفتائية والقضائية للمحكمة في مواجهة الدولة الساحلية:

نظمت المادة (297) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م، ولاية المحكمة الإفتائية والقضائية بخصوص المنازعات الخاصة بالدولة الساحلية لحقوق الدول الأخرى، في الحالات الآتية:

أ. انتهاك الدولة الساحلية حريات وحقوق الملاحة والتحليق، أو وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغورة.

ب. ادعاء الدولة الساحلية بأن دولة خالفت قوانينها وأنظمتها الصادرة بتنظيم حقوقها الساحلية.

ج. انتهاك الدولة الساحلية المعايير الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

د. المنازعات الخاصة بالبحث العلمي.

هـ. المنازعات الخاصة بمصائد الأسماك.

و. إذا رفضت الدولة الساحلية بشكل تعسفي، أن تحدد كمية الصيد المسموح بها، أو الفائض الذي أعلنت عن وجوده، أو اجزء منه<sup>(3)</sup>.

### – الاستثناءات الاختيارية من ولاية المحكمة:

يجوز لأية دولة عند توقيعها، أو تصديقها أن تعلن أنها لا تقبل ولاية المحكمة الإفتائية والقضائية في الحالات التي حددها المادة (298) من الاتفاقية، وهي:

أ- المنازعات الخاصة بتفسير وتطبيق تعيين الحدود البحرية.

ب- المنازعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية للسفن والطائرات الحكومية القائمة بخدمة غير تجارية، والمنازعات المتعلقة بأنشطة ممارسة حقوق سيادية.

وفي حالة قيام مجلس الأمن بتسوية نزاع بين دولتين، فإن النزاع لا يعرض على المحكمة، ما لم يقرر مجلس الأمن رفع النزاع من جدول أعماله، أو يطلب من الدول المتنازعة حله بالوسائل الواردة في اتفاقية قانون البحار<sup>(4)</sup>.

### 3- القواعد التي تطبقها المحكمة:

(1) المادة (295) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) المادة (296) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(3) الديري، عبد العال، 2016، الحماية الدولية للبيئة وآليات فض منازعاتها. القاهرة: المركز القومي للإصدارات القانونية. ص. 225.

(4) الفتلاوي، سهيل حسين. 2009. القانون الدولي للبحار. ص. 294.

وقد أشار نص المادة (23) من نظام المحكمة، أن المحكمة تقوم بتطبيق القواعد الواردة في المادة (293) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982م، وقد حددت المادة المذكورة القواعد التي يجب أن تطبقها المحكمة، وهي:

أ. اتفاقية قانون البحار عام 1982م.

ب. قواعد القانون الدولي غير المتعارضة مع اتفاقية قانون البحار عام 1982م.

ج. قواعد العدل والإنصاف، إذا اتفقت عليها الدول المتنازعة.

وبرغم أن ما يتم العمل به من نظام بداخل المحكمة يشير إلى تلك القواعد التي يتم تطبيقها والذي بدأ مع اتفاقية قانون البحار، غير أن هناك عددًا من الاتفاقيات الثنائية والإقليمية التي قامت بعقدتها الدول الأعضاء، والتي لا تتنافى في جوهرها مع القواعد الواردة باتفاقية قانون البحار، فيعطى لها الأولوية في عملية التطبيق، حيث إنها تكون معبرة عن إرادة الدول الأعضاء، وتراعي خصوصيتها بشكل مباشر، وقد جاءت نصوص اتفاقية قانون البحار الصادرة في عام 1982م، حيث أعطت للدول الأطراف الحق في تطبيق اتفاق عام، أو إقليمي أو ثنائي، أو يتم بأية طريقة ويتعلق بقضايا بحرية، ويوصل إلى وجود قرار ملزم، فإن ذلك الاتفاق يكون واجب التطبيق<sup>(1)</sup>.

وقد أشارت نصوص الفقرة الثانية لقواعد لا تناقض اتفاقية القانون الدولي للبحار الصادر في عام 1982م، ويعني ذلك أنه يمكن الرجوع إلى الاتفاقيات الدولية العامة التي تعمل على تنظيم العلاقات الدولية في ما يتعلق بالبحار وغيرها، كما أنه يمكن أن يتم الرجوع لقواعد الأعراف الدولية الخاصة بالبحار، حيث إن القانون الدولي يشير في معناه إلى الاتفاقيات الدولية بالإضافة إلى قواعد العرف الدولي<sup>(2)</sup>، ولا يجب على المحكمة الدولية الخاصة بقانون البحار أن تقوم بتطبيق المبادئ القانونية العامة للدول المتحدة، ولا يحق لها الرجوع إلى مصادر الفقه والقضاء والاعتماد عليها كمصدر مساعد كما ورد في المادة (38) من نظام محكمة العدل الدولية.

أما فيما يتعلق بقواعد العدل والإنصاف فقد جاءت نصوص المادة (293) من اتفاقية قانون البحار، حيث إن مفهوم العدل يمثل مفهوم متغير ونسبي يختلف باختلاف الزمان والمكان، وبشكل خاص ما يتعلق بقانون البحار، فإن مفهوم ما يطلق عليه عدل قبل مائة عام، قد لا يحمل نفس المسمى في عصرنا الحالي، كما أن مفهوم العدل داخل دولة ما قد لا يعبر عن العدل بداخل دولة أخرى، بالإضافة إلى أن بعض من القواعد في القانون الوضعي لا تستهدف العمل على تحقيق العدالة، فبعض من تلك

(1) المادة (283) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) الفتاوى، سهيل حسين. 2009. القانون الدولي للبحار. ص. 288.

القواعد قد لا يمثل عدالة. ومن بين ذلك منع القانون إقامة دعوى بحق الدبلوماسي إذا قام بارتكاب جريمة سرقة أو قتل.

وفي جميع الحالات، يحاول القانون الوضعي الاقتراب من مفهوم العدل الذي يفهمه المجتمع والذي يتماشى مع قواعد العقل والمنطق، ويسعى القانون إلى تحقيق عملية التكامل في ترتيب العلاقات التي تربط بين الدول، والاكتمال هو ما يستحسنه العقل، وعند محاولة القانون تحقيق العدل فإنه يكون حريصاً جداً على إيجاد نوع من التوازن ما بين مصالح النظام القانوني المتعددة والمتعارضة، ولكن تظل العدالة هي الهدف الأسمى للقانون<sup>(1)</sup>.

وبالرجوع لهذا فإن الحكم وفق مبادئ العدل والإنصاف، يقوم بمساعدة القاضي على تفسير نص قانوني غير واضح، أو تكملة النص، أو ترك النص الموجود لما فيه من ظلم وقسوة والحكم بما هو عادل ومنصف، ولما كانت سلطة القاضي في الحكم طبقاً لقواعد العدل والإنصاف تدفعه لأن يجتهد ويضع القاعدة القانونية الملائمة من عنده، وبالتالي، يقوم بتطبيقها على النزاع الذي يعرض أمامه، هذه الميزة تخلق منه مشرعاً، أي أنه يجمع في يده كلا السلطتين: السلطة التشريعية والقضائية، وهي مسألة تظهر العديد من المخاوف عند الدول، فلا توافق بأن تضع مصالحها الوطنية في يد قاضٍ يتمتع بسلطات كبيرة.

#### 4 - إجراءات المحاكمة؛

إن المحكمة الدولية لقانون البحار، لا تتمتع بالولاية الجبرية في المنازعات البحرية التي تنشأ بين الدول، إنما يكون اختصاصها، بالاتفاق بين الدول المتنازعات، إذا رأت بإحالة نزاعها إلى المحكمة، وبعد الاتفاق على إحالة المنازعات على المحكمة الدولية لقانون البحار، للمحكمة في هذه الحالة أن تنظر القضية بناء على طلب أحد أطراف النزاع، وقد شددت المادة (294) من اتفاقية قانون البحار عام 1982م، بعدم التعسف باستعمال الحق بخصوص إحالة نزاع إلى المحكمة، فلا بد من وجود ادعاء حقيقي يستند على أسس سليمة في الطلب. والمحكمة أن ترفض النظر في قضية لا توجد فيها أدلة حقيقية قانونية توجب النظر في الدعوى، وبعد أن تقرر المحكمة النظر في قضية، بعد تسلمها الطلب، تخطر الطرف الآخر بالطلب، وتحدد فترة زمنية معقولة يجوز له أن يطلب أطراف الدعوى بالنظر في القضية<sup>(2)</sup>.

ويمكن ملاحظة، أن إعطاء المحكمة فترة زمنية معقولة يجوز لأطراف الدعوى أن يطلبوا من المحكمة البت في الادعاء، يعد مخالفة لأصول المحاكمات المتعارف عليها، ذلك أن المحاكم هي التي تقرر

(1) عبد الرحمن، حمدي . 2006. فكرة العدالة. القاهرة: دار الفكر العربي. ص. 20.

(2) المادة (294) من اتفاقية قانون البحار 1982.

تحديد موعد للسير بالدعوى، وليس لأطراف الدعوى هم الذين يقررون تاريخ النظر بالقضية، خاصة في أول جلسة، أما الجلسات التالية فيكون بالاتفاق مع الأطراف على أن يكون الرأي الأخير للمحكمة<sup>(1)</sup>. أما فيما يتعلق باختيار الخبراء في المنازعات العلمية، فيجوز للمحكمة في حالة نشوء خلاف ينطوي على مسائل علمية أو تقنية، ليس للمحكمة القدرة على معرفتها، بناء على طلب أحد الأطراف، أو من تلقاء نفسها وبالتشاور مع الأطراف المتنازعة، باختيار ما لا يقل عن اثنين من الخبراء العلميين، ويفضل اختيارهم من القائمة المعدة، وفقاً للمادة (2) من المرفق الثامن، للاشتراك في المحكمة دون أن يكون لهم حق التصويت<sup>(2)</sup>.

وعلى الرغم من أن المادة (289) من اتفاقية قانون البحار عام 1982م، نصت على أنهم خبراء، إلا أن اشتراكهم في المحكمة ليسوا كخبراء؛ وإنما كأعضاء، وإن لم يكن لهم حق التصويت، وهذا يعني أنهم يشاركون في مداوالت المحاكمة، فمهمة الخبير في المحاكمات العادية، تكون بتقديم تقرير حول الموضوع المتنازع عليه، ويتم مناقشة الخبر في ضوء التقرير الذي يقدمه، وليس له حق المشاركة في مداوالت المحاكمة، وأن يوجه أسئلة إلى الطرفين.

أما في المحكمة الدولية لقانون البحار، فعلى الرغم من أن النص يصفهم بالخبراء إلا أنهم في الحقيقة يختارون كأعضاء في المحكمة، ولم تكن مهمتهم تقديم تقرير، بل المشاركة في جلسات المحاكمة، ولهم حق توجيه الأسئلة إلى الطرفين المتنازعين، والاشتراك في المداوالت التي تعقدها المحكمة، ولكن ليس لهم حق التصويت على القرار الذي يصدر من المحكمة، ومن الناحية الواقعية فإن التصويت يتم عندما يتم الانتهاء من كتابة قرار المحكمة. وفي هذه الحالة لا يوقع الخبراء في التقرير<sup>(3)</sup>.

#### غرفة منازعات قاع البحار:

غرفة منازعات قاع البحار<sup>(4)</sup>، هي هيئة قضائية قائمة بذاتها تعمل في إطار هيكل المحكمة الدولية لقانون البحار<sup>(5)</sup>، والتي تم إنشاؤها طبقاً للجزء الحادي عشر/ الفرع (5)، من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار والمادة (14) من النظام الأساسي للمحكمة، حيث تنفرد الغرفة بوضع خاص ضمن إطار الاتفاقية والنظام الأساسي، وتمتلك ولاية قضائية خاصة، حيث إنها من اختصاصاتها القيام بتسوية المنازعات التي تنشأ عن استكشاف واستغلال موارد قاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية،

(1) الفتاوى، سهيل حسين. 2009. القانون الدولي للبحار. ص. 293.

(2) المادة (289) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(3) الفتاوى، سهيل حسين. 2009. القانون الدولي للبحار. ص. 291.

(4) النشرة الصادرة عن المحكمة الدولية لقانون البحار في 3 مارس 1997م: Press Release, ITLOS/Press5.

(5) محمد، عبد القادر محمود. 2008. النظام القانوني للمنطقة الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م. ص.



داخل المنطقة الدولية، والتي قامت الاتفاقية بوصفها بأنها تمثل تراثاً مشتركاً للإنسانية، وذلك على النحو الذي نصت عليه الاتفاقية، ويجب أن نشير هنا إلى أن حق التقاضي أمام غرفة منازعات قانون البحار مفتوح لكل الدول، وللكيانات الأخرى غير الدول كمنظمة السلطة الدولية والشركات، والأفراد.

أما عن تشكيل غرفة منازعات قاع البحار، فإنها تتألف من أحد عشر قاضياً يعملون لمدة ثلاث سنوات، ويحق إعادة انتخابهم، ويتم اختيار قضاة الغرفة من بين أعضاء المحكمة الدولية لقانون البحار، مع ضمان تمثيل النظم القانونية الرئيسية الموجودة في العالم، وأيضاً التوزيع الجغرافي العادل وذلك وفقاً لما جاء في المادة (35) من النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار، ولا تعتبر اجتماعات الغرفة صحيحة إلا إذا قام بالحضور فيها سبعة على الأقل من أعضائها<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث - دور المحاكم الوطنية في تسوية المنازعات البحرية الدولية:

أولت اتفاقية قانون البحار عام 1982م، أهمية كبيرة للمحاكم الوطنية في معالجة العديد من المنازعات البحرية، على الرغم من وجود صفة دولية لهذه المنازعات، حيث تتولى محاكم دولة العلم النظر في العديد من المنازعات بين الدول، ومن هذه المنازعات ما يأتي:

**1- مخالفات السفن الحربية:** بالنظر إلى أن ما تتمتع به السفن الحربية الأجنبية في البحر الإقليمي، وأعلى البحار، من حصانة قضائية بسبب مخالفتها لقواعد قانون البحار عام 1982م، لا يعني عدم محاسبتها عن المخالفة، فقد أوجبت الاتفاقية أن تخضع لاختصاص محاكم دولة العلم<sup>(2)</sup>. أما إذا تمرد طاقم السفينة، أو الطائرة الحربية، أو الحكومية، أو استولى عليها القراصنة، فإنها تصبح سفينة خاصة ويجوز للدول الأخرى السيطرة عليها<sup>(3)</sup>.

**2- مخالفة السفن الحكومية غير التجارية:** أوجبت المادة (96) من اتفاقية قانون البحار تمتع السفن الحكومية التي تستخدم في مهمات غير تجارية، بحصانة تامة، والتفسير المخالف لهذا النص يعني أن السفن التجارية تخضع لاختصاص المحاكم الوطنية للدولة الساحلية، ولكنها مع ذلك تخضع لمحاكم دولة العلم، ونرى أن السفن الحكومية التجارية، هي أيضاً تتمتع بحصانة ولا تخضع إلا لدولة العلم، طبقاً لاتفاقية حصانات الدول وممتلكاتها من الولاية القضائية عام 2003م، التي منحت أموال الدولة في الخارج حصانة من الولاية القضائية للدولة التي توجد فيها السفينة<sup>(4)</sup>، وما دامت السفينة ترفع علم دولة فإنها تتمتع بالحصانة.

(1) نجم، عبد المعز عبد الغفار. 2006. *الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي الجديد للبحار*. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 206.

(2) المادة (95) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(3) المادة (102) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(4) المادة (10) من اتفاقية حصانات الدول وممتلكاتها من الولاية القضائية لسنة 2003.

**3- جرائم التصادم:** في حالة وقوع تصادم، أو أية حوادث ملاحية أخرى تتعلق بسفينة داخل أعالي البحار والتي قد تحمل مسؤولية جزائية، أو تأديبية لربان السفينة، أو أي شخص آخر يقوم في خدمتها، فإنها تخضع للاختصاص القضائي الدولي للدولة صاحبة العلم. وفي المسائل التأديبية التي تتعلق بربان السفينة تكون الدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة أو شهادة الأهلية هي جهة الاختصاص في اتخاذ الإجراءات المناسبة لسحبها<sup>(1)</sup>.

**4- حجز سفينة:** لا يجوز لأية دولة، أن تقرر حجز سفينة إلا من قبل دولة العلم، وإن كان ذلك على ذمة التحقيق<sup>(2)</sup>.

**5- نقل الرقيق:** تخضع جرائم نقل الرقيق لاختصاص محاكم دولة العلم، ولها أن تتخذ الإجراءات بحققها<sup>(3)</sup>.

**6- جرائم القرصنة:** يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان خارج ولايتها الإقليمية، أن تقوم بضبط سفينة، أو طائفة، أو طائفة أخذت بالقرصنة، وأن تلقي القبض على من فيها من أشخاص وتحرز ما فيها من ممتلكات، وهي تخضع لولاية محاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط<sup>(4)</sup>.

**7- البث الإذاعي غير المصرح به:** إذا قامت سفينة، أو منشأة من أعالي البحار بإجراءات للبث الإذاعي غير المصرح به، فإنها في تلك الحالة تكون خاضعة، لدولة العلم، أو لدولة تسجيل المنشأة، أو للدولة التي يكون الشخص من وعياها، أو أية دولة يمكن استقبال البث داخلها، أو الدولة التي يشكل البث تشويشاً على اتصالاتها اللاسلكية<sup>(5)</sup>.

**8- تلف الكابلات أو خطوط الأنابيب المغمورة:** إذا سببت سفينة أو شخص تلف أو كسر الكابلات أو الخطوط الأنابيب المغمورة تحت أعالي البحار بشكل متعمد، فللدولة التي ترفع علم السفينة، أو الشخص الذي يخضع لولايتها أن تخضع الجريمة لولاية محاكمها<sup>(6)</sup>.

**9- حفظ الموارد الحية:** تقوم كل دولة باتخاذ التدابير القانونية والقضائية بالحفاظ على الموارد الحية<sup>(7)</sup>.

(1) المادة (97) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) الفقرة (2) من المادة (97) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(3) المادة (99) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(4) المادة (105) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(5) المادة (109) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(6) المادة (113) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(7) المادة (118) من اتفاقية قانون البحار 1982.

## المطلب الثاني - التحكيم الدولي لفض المنازعات البحرية:

على الرغم من أن فكرة اللجوء إلى التحكيم الدولي لحل نزاع معين قد عرفت عند الشعوب القديمة، إلا أن هناك وجهات نظر مختلفة تدور حول التحكيم الدولي في العصر الحديث والمعاصر، وتتمثل هذه الوجهات علماء القانون، فيما يلي:

### الفرع الأول- التحكيم في القانون الدولي:

أ. يُعرف التحكيم الدولي بأنه وسيلة لحسم نزاع بين شخصين أو أكثر من أشخاص، القانون الدولي بواسطة حكم صادر عن محكمة، أو مجموعة محكمين يختارون من قبل الدول المتنازعة<sup>(1)</sup>.

ب. ويُعرف أيضاً حسب المادة (15) من اتفاقية لاهاي 1899م، بأنه "تسوية الخلافات بين الدول عن طريق قضاة من اختيارها وعلى أساس احترام القانون".

ج. ولعل التعريف الأفضل للتحكيم ما ورد في المادة (37) من اتفاقية لاهاي المعقودة سنة 1907م، ونصت على أن "تسوية المنازعات بين الدول بواسطة قضاة تختارهم على أساس احترام القانون واللجوء إلى التحكيم يستتبع الرضوخ، بحسن نية القرار الصادر".

إن من أهم الصفات التي تميز التحكيم أنه قائم في مبدأه على إرادة من الأطراف المشتركة في النزاع، وأيضاً تواجد اتفاق سواء في وقت سابق أم لاحق على نشوب نزاع في الحالة الأولى، ويطلق على هذا الشرط "شرط التحكيم"، أما في الحالة الثانية فيتم تسميته "مشاركة التحكيم" حيث يوافق الأطراف خلال ذلك على تحويل النزاع الخاص بهم للعرض على التحكيم، بالإضافة إلى أن الهدف الأساسي من التحكيم الدولي، هو القيام بعمل تسوية للمنازعات التي تنشأ بين الدول عن طريق مجموعة من القضاة يتم اختيارهم، وعلى أساس الاحترام للقانون<sup>(2)</sup>.

أما قانون الإجراءات المدنية الإماراتي<sup>(3)</sup> فقد عرفه بقوله: "يجوز للمتعاقدین بصفة عامة أن يتشروطوا بتشروطا في العقد الأساسي، أو باتفاق لاحق عرض ما قد ينشأ بينهم من النزاع في تنفيذ عقد معين على محكم أو أكثر، كما يجوز الاتفاق على التحكيم في نزاع معين بشروط خاصة".

وقد قامت اتفاقيات لاهاي لعامي 1899م و 1907م بتنظيم قواعد التحكيم الدولي، وهو من الوسائل القضائية القديمة لتسوية المنازعات الدولية، ويقوم التحكيم الدولي على عدد من الأسس، وهي كالاتي:

(1) شكري، محمد عبد العزيز. 1973. المدخل إلى القانون الدولي العام وقت السلم. القاهرة: دار الفكر العربي. ص. 344.

(2) بشير، الشافعي محمد. 2005. القانون الدولي في السلم والحرب. ص. 393.

(3) المادة (203) من قانون الإجراءات المدنية الإماراتي رقم (11) لسنة 1992.

أ. تقوم الدول المتنازعة بالاتفاق مباشرة على إحالة نزاعها إلى التحكيم الدولي، أو قبل حدوثه، وذلك بالاتفاق أو عن طريق معاهدة، على إحالة أي نزاع ينشأ بينها، أو نزاعات معينة، إلى التحكيم الدولي.

ب. أن الدول المتنازعة هي التي تقوم باختيار الأشخاص، الذين يقومون بالتحكيم لإنهاء النزاع بينها، ويطلق عليهم اسم هيئة التحكيم، أو محكمة التحكيم، ويمكن أن يشترك في هيئة التحكيم، أعضاء من الدول المتنازعة، ويقوم برئاسة لجنة التحكيم في أغلب الأحيان شخص أجنبي يتم الاتفاق عليه من قبل الدول المتنازعة، يمكن أن يكون المحكم من القضاة، أو رئيس دولة. أو شخصاً معروفاً تمتعه بصفة العدالة، وتحدد الدول المتنازعة أسلوب التحكيم، والإجراءات التي تتبعها محكمة التحكيم والقواعد التي تقوم بتطبيقها، والموعد الذي تنعقد فيه المحاكمة، وكيفية تنفيذ قرار التحكيم، وينبغي أن يتم اختيار المحكمين من ذوي المعرفة بالعلوم البحرية.

ج. يكون من اختصاص محكمة التحكيم، النظر في النزاعات القانونية، كالتفسير لمعاهدة دولية متعلقة بقضايا البحار، أو تطبيقها، أو قاعدة من قواعد القانون الدولي، أما المنازعات السياسية فإنها لا تصلح للتحكيم.

د. يتم صدور قرار التحكيم تبعاً لقواعد القانون الدولي، وليس لإرضاء الأطراف المتنازعة، وهذا بخلاف الوسائل السياسية، التي هي في أغلب الأحيان تتم لرضاهم.

هـ. تقوم محكمة التحكيم باتباع الإجراءات التي تتبعها محكمة العدل الدولية، وتقوم بالاستماع والاطلاع على طلبات الأطراف المتنازعة ووكلائهم، وتقوم بإجراء مرافعة علنية والاستماع لشهادات الشهود والأدلة الأخرى وتنتقل إلى الموقع موضوع النزاع.

و. تقوم محكمة التحكيم بإصدار قرار الحكم بصورة علنية، كما تقوم بإبلاغ الأطراف المتنازعة به، ويعد قرارها قطعياً لا يجوز الطعن فيه أمام أية جهة، وتقوم الدول المتنازعة بالالتزام بتنفيذ قرار هيئة التحكيم<sup>(1)</sup>.

وبناءً على ذلك، يمكن أن يكون التحكيم الدولي طبقاً لقواعد القانون الدولي العام، لتسوية المنازعات القانونية في القضايا البحرية.

(1) الغناني، أحمد إبراهيم. 2005. اللجوء إلى التحكيم. القاهرة: دار الفكر العربي. ص ص 95-96.



## الفرع الثاني - التحكيم البحري وتسوية المنازعات البحرية:

يُعد التحكيم البحري نظاماً قانونياً أساسياً لا غنى عنه في تسوية المنازعات البحرية، وقد تم تطويره من أجل دفع عجلة التجارة البحرية الدولية إلى مزيد من التقدم والازدهار؛ فما يوجد من علاقات بحرية في العصر الحالي، تطغي عليه الرغبة في أن يكون التحكيم، هو الحل لما ينشأ من منازعات، فتقوم الأطراف في تلك العلاقات بتوكيل البت في المنازعات الحالية أو ما ينشأ في المستقبل إلى من يختارونه من محكمين، والذين يكونون بلا شك من ذوي الخبرة والكفاءة والدراية والعلم، وهي تلك المنازعات التي تنشأ وتتعلق بالبحال البحري حتى يقوموا بالبت فيها بأحكام التحكيم التي يلتزم بها طرفاً النزاع.

وقد استقبلت معظم الدول في أنظمتها القانونية التحكيم، كونه وسيلة فعالة يطلبها الأطراف لحل الخلافات التي قد تنشأ في إطار العلاقات التجارية والاقتصادية، سواء أكانت داخلية أم خارجية<sup>(1)</sup>.

وقد تبوأ التحكيم مكانة مرموقة، فكان واحداً من أبرز طرائق إقامة العدل بين الناس، حيث عرفه الإنسان منذ القدم وسلكه طريقاً سهلاً لفض المنازعات، وقد غدا التحكيم بصورة عامة والتحكيم البحري خاصة من مظاهر عصرنا الحالي بالنظر لما يتمتع به من أهمية كبيرة في المعاملات، فالاعتبارات العملية تدعو دائماً إلى اللجوء إلى التحكيم لعرض المنازعات على أشخاص يضع فيهم الخصوم ثقتهم بدلاً من عرضها على القضاء، للإفادة من خبرتهم الفنية، أو لتجنب مشاكل تنازع القوانين، أو لتجنب علانية جلسات القضاء، والاقتصاد في الوقت والجهد والنفقات.

ولعل الذي ساعد على نمو التحكيم البحري وازدهاره وازدياد اللجوء إليه في أسواق التجارة البحرية بوصفه نظاماً قانونياً لحل المنازعات بدلاً من القضاء العادي في الدول المختلفة، هو دولية النشاط البحري، ورغبة العاملين في الأنشطة البحرية المختلفة في حل ما ينشأ من منازعات نتيجة علاقاتهم البحرية بحكم عادل يحافظ على ما للعلاقات البحرية من خصوصية بين أطرافها.

فضلاً عن ذلك، نجد أن المنازعات البحرية تكون صعبة، وتحتاج إلى معطيات قانونية وفنية وتجارية معقدة قد لا يستطيع أن يلم بها القاضي الوطني؛ وتكون بحاجة إلى أشخاص ذوي اختصاص بهذا النوع من النشاط المهني، ومنهم مجهزة السفن وبناءؤها ومالكوها ومستأجروها والناقلون عليها والمؤمنون على تجارتها وغيرهم من الذين أكسبتهم هذه المهن خبرة جعلتهم أعلم بقواعدها وظروفها، وعاداتها وأعرافها من غيرهم<sup>(2)</sup>.

(1) أفراح عبد الكريم خليل، 2011. "التحكيم في المنازعات البحرية". مجلة الرافدين للحقوق. العراق: جامعة الموصل. عدد (50). ص. 136.

(2) المصدر نفسه. ص ص . 136 - 138.

ويعد التحكيم الدولي إحدى الوسائل التي يتم اللجوء إليها في تسوية المنازعات القضائية الدولية، وقد نصت عليه المادة (33) الواردة في ميثاق الأمم المتحدة بشكل صريح، كما اهتمت به اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار والصادرة عام 1982م اهتماماً كبيراً، وقد جاء في نصوص تلك المادة نوعان من التحكيم، يتمثلان في: التحكيم العام، والذي تم تخصيص المرفق السابع من الاتفاقية له، ويتمثل النوع الآخر في التحكيم الخاص، والذي تمت الإشارة إليه بموجب المرفق الثامن من الاتفاقية والذي يحق لأي طرف من أطراف الاتفاقية بناء عليه والذي يكون طرفاً في تنازع يتعلق بالتفسير أو التطبيق للمواد التي تتعلق بمصايد الأسماك، حماية البيئة والمحافظة عليها، والبحث العلمي البحري، والملاحة، كما يتضمن ذلك التلوث الناتج عن السفن التي تتعرض للإغراق، فيحق له وقتها أن يقوم بطلب أن يتم تشكيل محكمة للتحكيم وخاصة في مسائل المنازعات<sup>(1)</sup>.

ويختلف التحكيم الخاص بشكل كبير عن محكمة التحكيم التي وردت في المرفق السابع من تلك الاتفاقية، ويعلق أهم ما في تلك الاختلافات بنوع المنازعات التي قد تحتاج إلى خبراء ومختصين في ميدان مصايد الأسماك، والحماية للبيئة البحرية والمحافظة عليها، والبحث العلمي البحري، والملاحة، كما يتضمن ذلك التلوث الذي ينشأ من تعرض السفن للإغراق<sup>(2)</sup>.

#### - أهمية التحكيم البحري:

يؤدي التحكيم اليوم دوراً كبيراً في التجارة الدولية<sup>(3)</sup>، وكثيراً ما يتم اللجوء إلى التحكيم إذا أبرم العقد وفقاً لشروط عامة تفضي عادة الإحالة إلى التحكيم لفض ما قد يثور بشأن تفسيرها من منازعات، والتحكيم ليس طريقاً خفياً للفصل في المنازعات؛ وإنما هو عكس ذلك، ففي كل الدول البحرية نجد أن المشرع قد نظم التحكيم وإجراءات تنفيذ أحكام المحكمين. إذ عمل المشرع الدولي على تطوير العمل بالتحكيم في المسائل التجارية الدولية، ففي دولة الإمارات العربية المتحدة أشار المشرع الإماراتي إلى التحكيم في المادتين (325، 339) من القانون التجاري البحري الإماراتي<sup>(4)</sup>.

ولا شك أن اتجاه الأطراف إلى التحكيم ليس مرده عدم الثقة في القضاء، وإنما مرده إلى ما للعادات والأعراف في المسائل البحرية من وزنٍ ثقيلٍ قد يفوق ما للقانون المكتوب، وعليه، فإن الأطراف يرغبون في أشخاص ملمين بهذا العرف، وعلى سبيل المثال: من المعروف أن مسؤولية الناقل البحري لا تبدأ إلا منذ تسلمه البضائع تحت الروافع، والحال كذلك بالنسبة لتسليم البضائع للمرسل إليه تحت الروافع، ومع ذلك

(1) نص المادة (1) من المرفق الثامن والمتعلق بالتحكيم الخاص.

(2) محمد، عبد القادر محمود. 2008. النظام القانوني للمنطقة الدولية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م. ص. 476.

(3) العلواني، فؤاد. 1992. صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشارطات الائجار. بغداد: الثقافة القانونية. ص. 14.

(4) المادتين (325) و (339) من القانون التجاري البحري الإماراتي لسنة 1995.

لا يوجد نص قانوني يُعرف المقصود بالرافعة، وعليه، فإن الاهتداء إلى معنى هذا الاصطلاح يكون بالرجوع إلى الأعراف في الموانئ المختلفة، ومثال آخر على ذلك: نجد أن على السفن المستأجرة بمشارطة زمنية غالبًا ما يتواجد وكيل للمستأجر، ولا يوجد نص قانوني أو أي نص في نموذج مشارطة إيجار يحدد دور هذا الوكيل، ومع ذلك، فإن هذا الوكيل يؤدي دورًا مهمًا ربما يصل إلى توقيع سندات الشحن، فتحدد دور هذا الوكيل يرجع فيه إلى الأعراف الدولية<sup>(1)</sup>.

كما يكتسب التحكيم أهمية من كونه يؤدي إلى حسم النزاعات بسرعة مقارنة بالقضاء، فقد وجد بعض الفقهاء أن هذه النزاعات تحتاج من (60 - 90) يومًا لحلها وهي فترة قليلة جدًا، إذا ما قورنت بإجراءات القضاء التي قد تستغرق بضع سنين أحيانًا، والسبب في ذلك أن المحكمين لا يقرون طلبات التأخير التي يتقدم بها الأطراف تقديرًا منهم لظروف التجارة، على عكس الحال في القضاء الذي يلزم القاضي أحيانًا بإعطاء مثل هذه التأجيلات، وتبرز أهميته كذلك في الاقتصاد في النفقات، فالقضاء المختص بالنظر في النزاعات المتعلقة بالتجارة الدولية كثيرًا ما يكون في بلد أجنبي، الأمر الذي يوجب على أحد الطرفين، أو كليهما صرف مبالغ كبيرة في توكيل خبراء قانونيين أو محامين لمعرفة إجراءات القانون في ذلك البلد، أو معرفة أحكام قانون ذلك البلد الذي يحكم ذلك النزاع فيه مما يجعل تكاليف حل النزاع باهظة، هذا فضلًا عن، ما يثيره تنازع الاختصاص القضائي وتنازع القوانين من مشاكل قد تطول<sup>(2)</sup>.

إلا أن الأمر يختلف في التحكيم، كذلك يتم تعيين خبير أو أكثر لحل النزاع تبعًا لإجراءات معينة يتفق عليها كلا الطرفين مسبقًا، الأمر الذي يجعل، أيا من الأطراف قادرًا على المثل أمام هيئة المحكمين لشرح موقفه دون الحاجة إلى خبراء قانونيين<sup>(3)</sup>.

وكذلك يتم الطعن في القرار القضائي بعدد من طرق الطعن وعلى درجات قضائية مختلفة وقد يسلكها أطراف النزاع جميعها، الأمر الذي يستغرق وقتًا قد يطول وسبب ذلك هو عدم ثقة الأطراف بالقرار الذي تصدره المحكمة لسبب من الأسباب، إلا أن هذا الأمر مستبعد نسبيًا في التحكيم، فالأطراف هم من يعين المحكم ابتداءً، ويفترض ذلك ثقتهم بما ستؤول إليه نتيجة التحكيم لذا ينفذ القرار

(1) ناجي عبد المؤمن. 2006. "الاتجاهات الكبرى في امتداد شرط التحكيم". القاهرة: بحث منشور في مجلة العلوم القانونية والاقتصادية. العدد الثاني. ص. 27.

(2) صادق، هشام علي. 2007. القانون الواجب التطبيق على عقود التجارة الدولية. الإسكندرية: منشأة المعارف. ص. 190.

(3) العلواني، فؤاد. 1992. صيغ التحكيم في سندات الشحن ومشارطات الإيجار. ص. 77.

حال صدوره، واستكمال إجراءات القانون دون الطعن فيه إلا إذا استحق البطلان لسبب من الأسباب<sup>(1)</sup>.

**ويرى الباحث:** أن زيادة النشاط البحري ونموه يجعله من الأنشطة الاقتصادية المهمة والتي لا تقوم الدولة فيها بالوقوف موقف الحارس أو القاضي فحسب، وإنما أصبح يمارس بواسطة الدولة وتتدخل فيه لأنها أصبحت الدولة التي تنقل والدولة التي تقوم بالشحن، وبهذا الشكل أصبحت الدولة تمارسه وتتدخل فيه، وأصبحت الأشخاص المعنوية العامة تزيد بشكل كبير تبعاً لزيادة الأنشطة البحرية التجارية، ونظرًا لهذا السبب وعدم وجود رغبة لدى الدول في المثل أمام القضاء الوطني التابع لدولة أخرى في وقت حدوث نزاع ما، وتبعاً لعدد من الاعتبارات السياسية أو السيادية، فقد اعتبر التحكيم البحري هو الملاذ الأخير الذي سوف يمنع أو يعفي الأشخاص المعنوية العامة من المثل أمام القضاء الوطني الذي يتبع دولة أخرى.

فالتحكيم البحري لو انعقد في دولة ما، فإن الحكم الذي سوف يصدر عنه سوف يكون بناءً على السلطة المخولة له من قبل أطراف الاتفاق التحكيمي، وليس بناءً على قضائه باسم الدولة التي يكون على أرضها التحكيم<sup>(2)</sup>.

#### – مثال يتعلق بقضايا التحكيم الدولي. (قضية تحكيم أبوظبي) عام 1951م:

لقد قام حاكم أبوظبي في سنة 1939م بتوقيع عقد الامتياز مع الشركة البريطانية للنفط "بتروليوم ديفيلومنت ليمتد" للتنقيب في جميع الأراضي والجزر والمياه عن النفط الواقعة تحت حكمه، وفي فترة لاحقة أعلن حاكم أبوظبي السيادة على الجرف القاري على امتداد سواحل أبوظبي في سنة 1949م، وقام بمنح امتياز التنقيب عن النفط في مناطق الجرف القاري لشركة أمريكية، وكان عقد الامتياز مع الشركة البريطانية ينص على اللجوء للتحكيم، ومن خلال الادعاء البريطاني بأن التربة المغمورة للجرف القاري هي جزء من عقد الامتياز، فقد أحيل النزاع للتحكيم وصدر قرار هيئة التحكيم عام 1951م في هذا الشأن. "إن فكرة الجرف القاري لم تكن معروفة عام 1939م، وعليه، فإن امتياز الشركة البريطانية للتنقيب يشمل التربة الواقعة تحت المياه الإقليمية فقط، وأن الحاكم أبوظبي له الحق المطلق والحرية في التصرف في التربة المغمورة للجرف القاري، ومنح امتياز ثان، بالإضافة أن ادعاء شركة النفط البريطانية بحق امتلاك امتياز التنقيب في موارد الجرف القاري يجب رفضه"<sup>(3)</sup>.

(1) تنص أغلب القوانين على ضرورة استصدار قرار قضائي يعطي لقرار المحكمين قوة التنفيذ في المادة ( 98 ) من قانون الإجراءات المدنية والإدارية والمادة ( 56 ) من قانون التحكيم المصري.

(2) الحوسني، عبد الحميد محمد. 2007. التحكيم البحري . الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة. ص. 49.

(3) شهاب مفيد. 2016. "التحكيم الدولي فاعل في تسوية المنازعات". جريدة البيان. دبي. 6 سبتمبر.



## الخلاصة:

تناول الباحث في هذا الفصل الحلول الدبلوماسية والقانونية البحرية المعتمدة في النزاعات الدولية البحرية، حيث استعرض الباحث الوسائل السياسية في حل النزاعات البحرية، فالمنازعات البحرية قد تكون منازعات دولية أو قانونية، أو خاصة أو تتضمن قواعد تسوية عامة وخاصة، ويتوافر أحياناً مبدأ حسن النية في تسوية المنازعات البحرية والمساواة بين الدول، وذلك يكون بالوسائل السلمية المقررة في القانون الدولي.

فالوسائل الدبلوماسية لتسوية المنازعات تتضمن المفاوضات الدولية في تسوية منازعات قانون البحار، والوساطة، وهي بمثابة عمل ودي يقوم به طرف محايد سواء كانت دولة أو مجموعة من الدول أو وكالة دولية أو فرد ذو مركز رفيع، بالإضافة إلى التحقيق الذي تقوم به لجنة مهمتها تقصى الحقائق المتعلقة بالنزاع بين دولتين، أما عن التوفيق، فهو بمثابة نزاع ناشب بين دولتين وتقوم لجنة مهمتها حل هذا النزاع بشكل نهائي بين الدول المتنازعة.

وعلى النحو الآخر، توجد الوسائل القضائية لفض المنازعات البحرية، حيث تتم بواسطة محكمة تفصل في النزاعات طبقاً لأحكام القانون الدولي، وتتم من قبل هيئة تختارها الأطراف المتنازعة يُطلق عليها التحكيم، وتتمثل في (محكمة العدل الدولية - المحاكم الإقليمية)، والهدف من التحكيم الدولي تسوية المنازعات بواسطة قضاة من اختيارهم على أساس احترام القانون.

كذلك لا غني عن التحكيم في تسوية المنازعات البحرية، ويعمل على حل المنازعات الخاصة بالتجارة الدولية بصورة سريعة مقارنة بالقضاء حيث تم تعيين خبير، أو أكثر لحل النزاع تبعاً لإجراءات معينة يتفق عليها كل من الطرفين مسبقاً.

كما يلعب القضاء الدولي دوراً محورياً في تسوية المنازعات الخاصة بالحدود الدولية، والتي غالباً ما قد تستنفذ الوسائل الدبلوماسية المتاحة لها، وفي الوصول لتسوية مرضية لجميع الأطراف.

كما تقوم المحاكم والوطنية في تسوية المنازعات البحرية الخاصة بمخالفة السفن الحربية، ومخالفة السفن الحكومية غير التجارية، وجرائم التصادم، وحجز سفينة، ونقل الرقيق، وجرائم القرصنة، والبهت الإذاعي غير المصرح به، وتلف الكابلات، وأخيراً حفظ الموارد الحية.

كما عرض الباحث أيضاً بعض الأمثلة ذات الصلة بالوسائل القضائية لفض المنازعات البحرية والمتعلقة بقضايا التحكيم الدولي، في الإقليم البحري الإماراتي وهي قضية تحكيم أبوظبي عام 1951م، والمتعلقة بعقد امتياز مع شركة النفط البريطانية للتنقيب عن النفط في جميع الأراضي والجزر والمياه، وصدر قرار هيئة التحكيم برفض ادعاء شركة النفط البريطانية بحق امتلاك امتياز التنقيب في موارد الجرف القاري.

## الفصل الخامس

### التطبيقات القانونية في الإقليم البحري الإماراتي

تمهيد.

المبحث الأول - نظام المرور البريء والقيود الواردة عليه في الإقليم البحري الإماراتي.

المطلب الأول - واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء المرور البريء في الإقليم البحري الإماراتي.

المطلب الثاني - الولاية الجنائية على ظهر السفينة الأجنبية في الإقليم البحري الإماراتي.

المبحث الثاني - حماية البيئة في الإقليم البحري الإماراتي.

المطلب الأول - التلوث في الإقليم البحري الإماراتي.

المطلب الثاني - الصيد الجائر في الإقليم البحري الإماراتي.

المبحث الثالث - دور الاتفاقيات الثنائية في حل المشاكل مع دول الجوار في الإقليم البحري.

المطلب الأول - اتفاقية ترسيم الحدود بين دولة الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان.

المطلب الثاني - اتفاقية جدة الحدودية بين السعودية والإمارات والتي وقعت عام 1974م.

الخلاصة.

## الفصل الخامس

### التطبيقات القانونية في الإقليم البحري الإماراتي

قصيد:

لما كانت البحار والمحيطات تمثل النسبة الغالبة من سطح الكرة الأرضية، حيث تبلغ حوالي 70% من مجموع ذلك المسطح الكلي، فلقد كان من الطبيعي أن تستأثر تلك المسطحات بالاهتمام، وأن يحظى تنظيمها القانوني بالعناية التي تتناسب مع تلك الأهمية البالغة<sup>(1)</sup>.

وسوف يتناول الباحث في هذا الفصل المرور البريء، حيث يجب الإشارة إلى أن المرور البريء حق معترف به في العرف والفقه الدوليين، ولا يعتبر رخصة، لذا لا يجب لممارسته وجوب النص عليه في اتفاقية دولية، كما أن السفن الأجنبية أيضاً ليست بحاجة إلى موافقة الدولة الساحلية، ويظهر ذلك جلياً في نص المادة (17) من اتفاقية 1982م<sup>(2)</sup> والتي نصت على أن جميع السفن لها الحق في المرور البريء عبر البحر الإقليمي.

كما يتناول الباحث أيضاً كيفية الحفاظ على البيئة البحرية ومنع الصيد الجائر في دولة الإمارات العربية المتحدة، حيث تقوم دولة الإمارات العربية المتحدة بوضع القوانين والتشريعات التي تحافظ على البيئة البحرية والصيد الجائر، وذلك محاولة لمحاربة الاستخدام غير المستدام للموارد البحرية الحية.

وأخيراً، يتناول الباحث الاتفاقيات التي أبرمت بين دولة الإمارات العربية المتحدة، وغيرها من الدول المجاورة لها، حيث قامت دولة الإمارات العربية المتحدة بعقد اتفاقيات مع سلطنة عمان، والمملكة العربية السعودية للحفاظ على الحدود البحرية المتاخمة لها.

وبناءً على ذلك، سوف يتناول الباحث في هذا الفصل في المبحث الأول، نظام المرور البريء والقيود الواردة عليه في الإقليم البحري الإماراتي، وفي المبحث الثاني، يتناول حماية البيئة وتنميتها في الإقليم البحري الإماراتي، فالقانون الدولي يرى أن سيادة الدولة على إقليمها البحري بمثابة أساس يتم تلقائياً؛ نظراً لأن الدولة الساحلية لها حقوق وواجبات يتم الحفاظ عليها.

أما المبحث الثالث فسوف يتناول الباحث فيه أهمية الاتفاقيات الثنائية في حل المشاكل بالنسبة لدول الجوار، ومثال على ذلك: اتفاقية جدة الحدودية بين السعودية والإمارات التي وقعت عام 1974م، والتطور التاريخي لاتفاقية ترسيم الحدود بين الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان.

(1) عامر، صلاح الدين. 1998. القانون الدولي الجديد للبحار. ص. 81.

(2) تقابلها المادة (15) من اتفاقية جنيف لسنة 1958.

## المبحث الأول

### نظام المرور البريء والقيود الواردة عليه في الإقليم البحري الإماراتي

يعد المرور البريء<sup>(1)</sup> حقًا لجميع سفن الدول، كما أنه يعد قيدًا على الإقليم البحري لسيادة الدولة<sup>(2)</sup>، وهذا ما أكدته اتفاقية قانون البحار ونظمتها بشكل يحمي مصالح الدول الساحلية والملاحة الدولية، حيث أضافت على هذا الحق مجموعة من القيود القانونية بحيث تهدف إلى حماية أمن ومصالح الدولة الساحلية، كما تسمح للدولة الساحلية بتنظيم ممارسته وفقًا لما ورد في اتفاقية قانون البحار وقواعد القانون الدولي وذلك ضمانًا لملاحة دولية آمنة في ظل سلطات الدولة الساحلية في مواجهة السفن الأجنبية.

ولقد أظهرت اتفاقية قانون البحار المقصود بالمرور، وما يتصف به من البراءة<sup>(3)</sup>؛ وذلك خوفًا من حدوث تعسف من قبل السفن الأجنبية في استخدام حقها في المرور البريء، فتم تعريف المرور بأنه الملاحة البحرية العادية<sup>(4)</sup> عبر المجال البحري<sup>(5)</sup> الذي يخضع لسيادة الدولة الساحلية، وذلك للعديد من الأسباب منها: المرور عبر البحار دون المرور في المياه الداخلية، أو الوقوف في ميناء يقع خارج نطاق المياه الداخلية، بالإضافة إلى التحرك من المياه الداخلية وإليها وكذلك الوقوف في مرفق أو مرسى معين أو مغادرته<sup>(6)</sup>.

ولقد عرّفت الفقرة الثانية من المادة (18) من اتفاقية 1982م المرور البريء بأنه: هو الملاحة خلال البحر الإقليمي لاجتياز هذا البحر بدون الدخول أو التوجه إلى المياه الداخلية، أو التوقف في مرفق مينائي يوجد خارج المياه الداخلية، أو التوجه إليه أو مغادرته. ومن ذلك يتبين أنه يتم المرور في ثلاث حالات: الحالة الأولى، عندما يكون المرور عبر البحر الإقليمي فقط بدون دخول المياه الداخلية للدولة الساحلية، والحالة الثانية، عندما يكون المرور خلال

(1) استقر العرف والفقه الدوليان على أن المرور البريء حق وليس رخصة، لذا لا تستلزم ممارسته النص عليه في اتفاقية دولية، ولا تحتاج السفن الأجنبية للتمتع به إلى موافقة الدولة الساحلية.

(2) يطبق المرور البريء على المجالات البحرية الآتية: المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المياه الأرخبيلية، المضائق التي تربط جزءًا من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة بالبحر الإقليمي.

(3) بخلاف ما كان عليه الحال في ظل اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

(4) لا تنطبق قواعد المرور البريء إلا على الملاحة البحرية ولا تتعلق بالملاحة الجوية، وهذا ما تأكده اتفاقية شيكاغو لعام 1944، التي تعترف بسيادة الدولة على المجال الجوي الذي يعلو إقليمها البحري.

(5) يكون المرور متواصلًا وسريعًا، ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو، ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن

أو طائرات في حالة خطر أو شدة، المادة 2/18 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(6) الفقرة 1 من المادة (18) من اتفاقية قانون البحار 1982.



البحر الإقليمي بهدف الدخول إلى المياه الداخلية كما يكون القدوم من أعلى البحار، بينما الحالة الثالثة، فتشمل الخروج من المياه الداخلية للدولة الساحلية والممر عبر البحر الإقليمي، وفي الثلاث حالات لا بد أن يقتصر المرور على المرور المجرد، بالإضافة إلى أنه يجب أن يكون متواصلًا وسريعًا، وبذلك فلا يسمح للسفن بالإقامة أو التوقف إلا في حالة الملاحه، أو حين يستلزم الأمر قوة قاهرة<sup>(1)</sup>، مثل حدوث عطل في محرك السفينة أو حدوث حريق، أو مساعدة سفن أخرى في خطر، وعندما تنتهي هذه الحالات الطارئة تقوم السفينة بمواصلة المرور مرة أخرى<sup>(2)</sup>.

وبناءً على ذلك، سوف يتناول الباحث في هذا المبحث، المطلب الأول: واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء المرور البريء في الإقليم البحري الإماراتي، أما المطلب الثاني: فيتناول الولاية الجنائية على ظهر السفينة الأجنبية في الإقليم البحري الإماراتي.

#### المطلب الأول - واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء المرور البريء في الإقليم البحري الإماراتي:

يُعدّ المرور بريئًا طالما أنه لم يمس سلم الدولة الساحلية أو حسن نظامها وأمنها بضرر، والضرر يكون من خلال قيام السفينة الأجنبية بأي من الأنشطة التالية أثناء وجودها في الإقليم البحري بأي نشاط من الأنشطة، وهذا ما ينطبق أيضًا على الإقليم البحري الإماراتي، ويتضح ذلك من خلال الآتي:

1. استخدام التهديد بالقوة أو استخدام هذه القوة ضد سيادة الدولة الساحلية أو استقلالها السياسي، مما يمثل انتهاكًا كبيرًا لمبادئ القانون الدولي المذكورة في ميثاق الأمم المتحدة.
2. حدوث مناورة أو أي نوع من أنواع التدريب.
3. القيام بعمل معين يهدف إلى جمع المعلومات التي من الممكن لها أن تضر أمن الدولة الساحلية.
4. القيام بأي عمل يهدف التعدي على أمن الدولة الساحلية.
5. القيام بإطلاق أي طائرة أو تحميلها.
6. إطلاق أي من الأجهزة العسكرية.
7. تحميل أو تنزيل سلع أو أشخاص مخالفين للقوانين الجمركية أو الضريبية.
8. القيام بأي عمل من أعمال التلوث الذي يخالف اتفاقية قانون البحار.
9. مزاوله أي نشاط من أنشطة صيد السمك.
10. القيام بعمل مسح بحري.

(1) المادة (18) فقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982.

(2) بوزيدي خالد، 2014. النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري. ص. 24.

11. القيام بأي عمل بهدف التدخل في شبكات المواصلات أو تحديد أمن المنشآت الخاصة بالدولة الساحلية.

12. مزاوله أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور<sup>(1)</sup>.

وقد بينت الاتفاقية حق السفن الأجنبية بدون استثناء في المرور البريء<sup>(2)</sup>، كما أنها خصصت سفن محددة ووضعت لها قواعد خاصة في المرور وفقًا لطبيعتها، وكذلك وفقًا لما تحمله لكي تحمي أمن الدول الساحلية، وتتمثل هذه السفن في الغواصات، وكذلك السفن النووية، بالإضافة إلى، السفن ذات الحمولة الخطرة، وكذلك السفن الحربية<sup>(3)</sup>.

#### الفرع الأول - ماهية المرور البريء:

قبل أن نشرع في الحديث عن أحكام المرور البريء في دولة الإمارات العربية المتحدة لعله من الأفضل الحديث بشكل موجز عن معنى المرور البريء في القانون الدولي العام، وذلك لتعريف القارئ بمعاني هذه المصطلحات، فقد عرفت المادة (18) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المرور بأنه هو الملاحة المستمرة والسريعة عبر البحر الإقليمي، التي لا تعترضها أي حالة من حالات الوقوف أو الرسو مادام هذا التوقف لا تقتضيه الملاحة العادية، أو يكون من أجل ظرف قاهري، أو من أجل تقديم المساعدة إلى أفراد في حالة خطر، بمعنى أن الملاحة غير المتواصلة أو البطيئة أو التي تتخللها حالات توقف تغير الحالات المذكورة تخرج عن نطاق مفهوم المرور البريء.

ويعتبر المرور البريء بمثابة ملاحة للسفن الأجنبية عبر البحر الإقليمي، أما الملاحة فيقصد بها عبور السفينة خلال البحر الإقليمي، أما بالنسبة للسفن الوطنية، سواء أكانت حكومية أو خاصة، فإن لها حق الملاحة في بحرها الإقليمي كحق من حقوق الدولة على أراضيها، والدولة حرة في تنظيم ملاحة سفنها الوطنية طبقاً لقوانينها الداخلية. وللسفن الأجنبية اجتياز البحر الإقليمي، دون الدخول للمياه الداخلية، ولا يجوز التوقف في مرسى، أو ميناء يقع خارج المياه الداخلية، غير أن هذا المرور يجب أن يكون ضروريًا لغرض الوصول إلى ميناء أو اجتياز البحر للخروج إلى منطقة بحرية أخرى؛ وليس لغرض استغلال هذا الحق من أجل المرور غير المثمر، أو التصرف باستعمال الحق.

إن السفن الأجنبية لديها إمكانية التوجه من المياه الداخلية أو إليها، بالإضافة إلى حرية السفن في الوقوف في المراسي أو الموانئ أو مغادرتها، والتوجه للمياه الداخلية للدولة الساحلية، ويجب أن يكون المرور

(1) المادة (19) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) تنص المادة (17) من اتفاقية قانون البحار على ما يلي: "وهنا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء.

(3) لعمامري عصاد. 1982. الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982. ص ص 103 - 104.

لغرض الوصول إلى ميناء الدولة الساحلية لأغراض الشحن وليس لأغراض استخدام هذا الحق، كما لا بد من ملاحظة طبيعة العلاقات بين الدولة الساحلية ودولة علم السفينة التي تريد الدخول للمياه الداخلية، ولا تسمح الدول باستخدام مياهها الداخلية، إلا إذا كان هناك اتفاق بين الدولتين باستخدام المياه الداخلية يسمح لها باستخدام هذه المياه، وإن كان هذا الاتفاق معقوداً قبل عقد اتفاقية قانون البحار عام 1982م، وينبغي أن يكون المرور متواصلًا وسريعًا، إلا إذا كان التوقف من مقتضيات الملاحة أو قوة القاهرة يتطلب وقف السفينة فيها<sup>(1)</sup>.

أما متى يكون المرور بريئًا ومتى يكون غير ذلك، فإن تحديده معتمد في الدرجة الأولى على نشاط السفينة في منطقة البحر الإقليمي، فارتكاب السفينة لأحد الأفعال المنصوص عليها في نص المادة (2/19) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م يترتب عليه اعتبار مرور السفينة مرورًا غير بريء مما يجعل الدول الساحلية تملك الحق في منع هذا المرور غير البريء؛ فهذه الأفعال تشمل التهديد باستعمال القوة- التدريب بالأسلحة- التجسس- التخريب- إطلاق الإشاعات- إنزال أو تحميل أي طائرة أو معدة عسكرية- إنزال أو تحميل أي سلعة أو عملة أو شخص، خلافًا لقوانين الجمارك أو الهجرة في الدولة الساحلية- التلوث المقصود- صيد السمك- البحث العلمي والمسح البحري- التدخل في عمل شبكات المواصلات أو غيرها من المرافق أو القيام بأي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور<sup>(2)</sup>.

ويعد مرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي بمثابة حق، أي أن مرورها لا يرضخ لسلطة الدولة الساحلية التقديرية كما أن أمر السماح به أو حجبها عن السفن الأجنبية يعد غير مهم، وبمعنى آخر، أنه يعارضه التزام الدولة الساحلية من الواجب على الدولة الساحلية أن تيسر سبل المرور ولا تعوقه. وقد جاء في المادة (14) من معاهدة جنيف أنه تتمتع جميع السفن التابعة للدول الساحلية وغير الساحلية بحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي في حدود هذه المواد.

وتتضح أشكال المرور البريء خلال البحر الإقليمي من خلال، إما المجيء من البحر العام وحتى الوصول إلى الموانئ الساحلية للدولة، وربما يحدث العكس أي يكون المجيء من المياه الداخلية وحتى البحر العام، ويتمثل ذلك في المرور في البحر الإقليمي دون القدوم من ميناء الدولة الساحلية أو الوصول إليه.

وإذا كان الحق السابق ذكره يتمثل في حق المرور، فيقصد من ذلك أنه غير مسموح أن يتم الوقوف في البحر الإقليمي إلا في حالة وجود ظروف ملاحية تتمثل في الأسباب التي تستدعي تنظيم مسألة عبور السفن في البحر الإقليمي، أو في حالة إذا كان التوقف ناجمًا عن ظروف جبرية تجعل السفينة

(1) الفتلاوي، سهيل حسين. 2009. القانون الدولي للبحار. ص ص. 202-203.

(2) رضوان، حسني موسى محمد. 2013. القانون الدولي للبحار. ص. 45.

مرغمة على الوقوف مثل قيام عاصفة تجعل مسألة الاستمرار في الملاحة أمرًا في غاية الخطورة، أو حدوث  
محنة معينة لحقت بالسفينة.

وقد جاء في الفقرة الثالثة من نص المادة (14) أن المرور يشمل الرسو والوقوف ولكن في حالة  
كونهم ناتجين عن الملاحة العادية، أو يعتبر وجودهما ضرورة ملحة مترتبة على محنة طارئة مثلًا.  
وحتى يتم إثبات حق السفينة الأجنبية في المرور البريء خلال البحر الإقليمي للدولة الساحلية  
لابد أن يكون مرورًا بريئًا، والمقصود من ذلك ألا يشمل المرور في البحر الإقليمي إخلالًا بالنظام العام أو  
بأمن الدولة<sup>(1)</sup>.

وقد جاء حق المرور البريء للدول في المادة (17) من اتفاقية عام (1982م)، حيث نصت  
المادة على أن: جميع الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية تخضع لهذه الاتفاقية، بالإضافة إلى شمول  
الاتفاقية أحكامًا تتعلق بمسألة المرور البريء، ويقصد، أن الغرض من مرور الملاحة هو المرور عبر هذا  
البحر بدون الدخول إلى المناطق التي ترسو فيها السفن أو المياه الداخلية، أو منافذ تقع خارج المياه  
الداخلية<sup>(2)</sup>.

#### الفرع الثاني- قواعد المرور البريء في دولة الإمارات العربية المتحدة:

في دولة الإمارات تختلف قواعد ومتطلبات المرور البريء باختلاف الوسائط المارة في البحر الإقليمي  
للدولة، وذلك على التفصيل التالي:

##### أ- السفن التجارية الأجنبية:

تمارس السفن الأجنبية حق المرور حيث يجب أن تلتزم بالقوانين والأنظمة التي سنتها الدولة  
الساحلية، وفقًا لهذا النظام الداخلي والقواعد الأخرى للقانون الدولي، وعلى وجه الخصوص، مع القوانين  
والأنظمة المتعلقة بالنقل والملاحة<sup>(3)</sup>.

وتنص القوانين على أن الدولة الساحلية يجب ألا تعوق المرور البريء في البحر الإقليمي، حيث  
يجب استخدام الوسائل المتاحة لها لضمان احترام المرور البريء في البحر الإقليمي، ويجب أن لا يسمح

(1) محمد السعيد الدقاق ومصطفى سلامة حسين. 1993. القانون الدولي العام. بيروت: الدار الجامعية. ص. 349.

(2) Ahmed, Arif. 2017. *International Law of the Sea: An Overlook and Case Study*. Department of Law and Justice. Southeast University: Dhaka, Bangladesh. p. 28.

(3) United Nations .2005 . *Articles concerning the Law of the Sea with commentaries 1956. Text adopted by the International Law Commission. pp. 273-274.*



باستخدام البحر في أعمال تتعارض مع حقوق الدول الأخرى، كما يجب على الدولة الساحلية إعطاء معلومات عن أي مخاطر للملاحة التي لديها معرفة بها<sup>(1)</sup>.

وقد أعادت المادة 1/5 من القانون الاتحادي الإماراتي التأكيد على حق السفن التجارية الأجنبية في المرور البريء خلال البحر الإقليمي للدولة. كما هو الحال في صياغة المادة (4)، فقد ارتأى المشرع عدم تضمين الصياغة تفاصيل كثيرة في شأن أحكام المرور البريء وإنما أثر الإحالة لأحكام هذا الحق المتعارف عليه في القانون الدولي العام، وفي هذه الحالة يمكن الرجوع للأحكام الواردة في القسمين (أ) و(ب) من الفرع الثالث من الجزء الثاني من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار باعتبار أن هذه الأحكام قد أصبحت، أو في طريقها إلى أن تصبح، جزءاً من العرف الدولي<sup>(2)</sup>.

ويرى الباحث: أن هذا التوجه من المشرع الإماراتي من شأنه أن يزيد من درجة التوافق بين القانون الاتحادي رقم (19) لسنة 1993 وبين الأحكام الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

ب- السفن الحربية الأجنبية.

لقد احتوت المادة (29) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على تعريف للسفينة البحرية حيث عرفتھا الاتفاقية بأنها سفينة تتبع القوات المسلحة لدولة محددة، ويكون واضحاً عليها من الخارج علامات تميزها وتميز جنسية الدولة، وتكون هذه السفينة تحت سلطة ضابط محدد قامت الحكومة بتعيينه بشكل رسمي، ويكون اسمه موجوداً في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يوافقها، ويعمل بها طاقم من الأفراد يخضعون لقواعد الانضباط والالتزام في القوات المسلحة<sup>(3)</sup>.

وقد نظمت اتفاقية قانون البحار لعام 1982م، حق السفن الحربية بالمرور بالمياه الإقليمية للدول وليس للدولة الساحلية، أن تمنع سفينة حربية من المرور بمياهها الإقليمية، إلا إذا خالفت قواعد القانون الدولي وقوانين الدولة الساحلية، وتطبق القواعد الخاصة بالمرور البريء على السفن التجارية نفسها على السفن الحربية، وتستطيع السفن الحربية من دخول البحر الإقليمي للدولة الساحلية بهدف المرور وتطبيق القواعد نفسها المتعلقة بمرور السفن التجارية، وعندما تمر السفن الحربية في البحر الإقليمي لدولة فإن عليها مراعاة الالتزام بقواعد المرور، ولا تدخل السفينة البحر الإقليمي لدولة إلا لغرض محدد، ولا يجوز

(1) United Nations. Articles concerning the Law of the Sea with commentaries 1956. p. 273.

(2) Shaw, M. 1997. International Law. 4th ed. Cambridge University press. Cambridge. at p. 402.

(3) محمد هواش وريم عبود. 2018. القانون الدولي للبحار. سوريا: منشورات الجامعة الافتراضية السورية. ص. 32.

الدخول غير المفيد أو المثمر، ويجب مراعاة، ما إذا كان هناك بين دولة السفينة والدولة الساحلية نزاع عسكري مسلح، ففي هذه الحالة لا يجوز للسفينة الدخول للبحر الإقليمي للدولة الساحلية<sup>(1)</sup>.

وقد عُلقت الفقرة الثانية من المادة (5) مرور السفن الحربية الأجنبية خلال البحر الإقليمي للدولة على حصولها على إذن مسبق من السلطات المختصة في الدولة، فالحديث عن موقف دولة الإمارات العربية المتحدة من هذه المسألة يدعونا للحديث عن حقيقة ثبوت أو عدم ثبوت حق المرور البريء للسفن الحربية في البحر الإقليمي، لعلها ليست مبالغاً في القول، إن مسألة المرور البريء للسفن الحربية تعد واحدة من أكثر المسائل خلافًا في القانون الدولي العام. ففي قضية قناة كورفو لعام 1949م بين المملكة المتحدة وألبانيا تجنبت المحكمة إعطاء رأي في هذا الخلاف، وقالت عن هذا الموضوع في سياق حكمها بأنه: ليس من الضروري في مثل هذه الظروف بحث السؤال العام، الأكثر اختلافًا بين الأطراف، بشأن مدى أحقية الدول في القانون الدولي في إرسال سفنها الحربية في وقت السلم خلال البحار الإقليمية التي لا تتضمن مضائق<sup>(2)</sup>.

ويمكن القول، أن ثبوت هذا الحق للسفن الحربية الأجنبية يتنازع في القانون الدولي اتجاهان. الاتجاه الأول: يقوم بعدم وجود حق للسفن الحربية بالمرور البريء خلال البحر الإقليمي ويشترط لمرورها الحصول على إذن مسبق من الدولة الساحلية. ففي هذا الصدد ذكر الأستاذ "روت" في سياق مرافعته في قضية مصائد الأسماك لعام 1910م بين المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية أن السفن الحربية لا يجوز لها أن تبحر في منطقة البحر الإقليمي بدون إذن مسبق من الدولة الساحلية؛ وذلك لأنها تشكل تهديدًا لسلامة وأمن الدولة الساحلية.

وبالمثل ذهب الأستاذ "جوسيب" إلى القول بأن القواعد الثابتة والمستقرة في القانون الدولي تشير إلى عدم تمتع السفن الحربية بحق قانوني مطلق بالمرور في البحر الإقليمي للدولة الساحلية أكثر من حالة قيام جيش لدولة ما بالمرور في إقليم دولة أخرى. بمعنى آخر أن الأستاذ "جوسيب" يرى ضرورة أن يتوقف مرور السفن الأجنبية في البحر الإقليمي على إذن من الدولة الساحلية. بالمثل ذهب القاضي "أزيفيدو" في رأيه المخالف في قضية قناة كورفو بأنه لا يوجد عُرف مستقر في القانون الدولي ينص على حق المرور البريء للسفن الحربية.

(1) الفتلاوي، سهيل حسين. 2009. القانون الدولي للبحار. ص ص. 207-208.

(2) النيايدي، مطر حامد حليس. 2001. المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص. 24.

أما الاتجاه الثاني: في هذه المسألة، فيرى بثبوت الحق في المرور البريء للسفن الحربية كثبوتها للسفن التجارية، وفي ذلك يقول كل من "ماكدو غال" و"بورك" بوجود عدم التمييز في قواعد المرور والإبحار بين السفن التجارية والسفن الحربية<sup>(1)</sup>.

**ويرى الباحث:** أن الخلاف بين فقهاء القانون الدولي ما هو إلا انعكاس للخلاف الدائر بين الدول في هذا الصدد، فالدول الصغيرة والدول التي كانت تشكل ما يسمى بالكتلة الشرقية ترى ضرورة الحصول على تصريح مسبق للسفن الحربية الأجنبية قبل مرورها في البحر الإقليمي. على النقيض من ذلك كان موقف الدول الكبرى ذات البوارج والأساطيل الحربية المتواجدة في مناطق مختلفة من العالم التي كانت ولا تزال تنادي بوجود المساواة بين السفن الحربية والسفن التجارية في أن كلا منهما يتمتع بحق المرور البريء بدون إذن أو حتى إشعار مسبق.

وهذا النقص التشريعي في الاتفاقيتين أدى إلى وجود ثلاثة آراء مختلفة في هذا الموضوع: الأول، يقضي بأن تعبير "جميع السفن" الوارد في نص المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة لعام 1958<sup>(2)</sup> يشمل كل السفن حربية كانت أو تجارية، وبالتالي تتمتع السفن الحربية مثل التجارية الحق في المرور البريء. أما الرأي الثاني، فيرى أن تعبير كل السفن يقصد به السفن التجارية فقط ولا يشمل في التفسير السفن الحربية. وذلك لأن تقرير منح السفن الحربية حق المرور البريء أمر في غاية الأهمية، وكان ولا يزال محل خلاف كبير من الدول، لذلك لا يتصور ثبوت الحق بالمرور البريء لهذا النوع من السفن بشكل ضمني، وإنما ينبغي النص عليه صراحة لمنع أي لبس أو غموض. أما الرأي الثالث والأخير، فنجد أن كلاً من اتفاقيتي عام 1958م وعام 1982م لا تتضمنان أي نص في المسألة، وبالتالي ينبغي الرجوع إلى أحكام العُرف الدولي في هذا الشأن. أن هذا الرأي صحيح عند كثير من فقهاء القانون الدولي ولكن المشكلة في قبوله؛ أنه لا توجد قواعد ثابتة ومستقرة في العُرف الدولي فيما يتعلق بمرور السفن الحربية في البحر الإقليمي والمسألة محل خلاف كبير بين الدول.

وفي ظل هذا الخلاف جرت العادة بين الدول على تجنب الدخول في نزاع مباشر عند رغبة إحدى القطع البحرية في البحر الإقليمي لدولة أخرى، فإذا كانت الدولة الساحلية لا تشترط إذن مسبق للمرور فإن السفينة الحربية تُبحر دون أن تحصل على إذن، أما إذا كانت الدولة الساحلية تشترط إذن

(1) النيايدي، مطر حامد حليس. 2001. المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة

لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص. 26 .

(2) المادة (17) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

مسبق قبل الدخول إلى بحرها الإقليمي فإن اتصالاً على مستوى منخفض عن طريق القنوات الدبلوماسية يتم لتأمين هذا الإذن الذي لا يرفض في العادة<sup>(1)</sup>.

وفي مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار لعام 1958م تجلّى الخلاف بوضوح بين الدول المشاركة حول ثبوت حق المرور البريء للسفن الحربية، حيث أدى هذا الخلاف إلى الفشل في التوصل إلى اتفاق أو صيغة توفيقية في هذا الموضوع أو اعتماد الاقتراح المعد من قبل لجنة القانون الدولي والذي بحكم أن يكون مرور السفن الحربية بناءً على إذن من السلطات في الدولة الساحلية، هذا الفشل الذي أصاب الدول التي شاركت في المؤتمر ترتب عليه عدم وجود نص يتعلق بهذا الأمر في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة الملاصقة، كذلك في مؤتمر الأمم المتحدة فضلت الدول المشاركة ترك الموضوع غامضاً دون الإقدام على إيجاد نص واضح يفصل في الخلاف الحاصل حول وجود حق للمرور البريء للسفن الحربية في منطقة البحر الإقليمي<sup>(2)</sup>.

وفي عام 1989م صدر التصريح الأمريكي - الروسي المشترك لعام 1989م في شأن المرور البريء، فقد نصت الفقرة الثانية من هذا التصريح على حق كل السفن - بما فيها السفن الحربية وبغض النظر عن الحمولة أو التسليح أو وسيلة الدفع - تتمتع بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي وفقاً لأحكام القانون الدولي، ولا يشترط لهذا المرور إشعار مسبق أو إذن مسبق<sup>(3)</sup>.

ويرى الباحث: أن هذا النص لا يشكل إضافة أو تعديل لأحكام العرف الدولي في هذا المجال، ولا يمكن الاعتداد به ضد أي دولة أخرى ما لم تعلن التزامها به.

وفي دولة الإمارات العربية المتحدة يتم الحصول على إذن بالمرور عن طريق وزارة الخارجية بموجب طلب يقدم قبل 15 يوماً<sup>(4)</sup> من موعد الوصول المتوقع للسفينة الحربية، حيث تقوم سفارة دولة العلم لدى الدولة بتقديم بيانات عن السفينة الحربية وفقاً للنموذج المعد من قبل وزارة الخارجية. من بين البيانات التي يتضمنها هذا النموذج بيانات عن جنسية ونوع البارجة واسم قائدها وعدد الضباط والملاحين على متنها ونوع الأسلحة التي عليها، وتتولى الجهات المختصة في الدولة التحقق من صحة هذه البيانات قبل إصدار الإذن بالمرور<sup>(5)</sup>.

(1) النبادي، مطر حامد حليس. 2001. المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص. 28.

(2) الهيتي، سهير ابراهيم حاجم. 2008. المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي. دمشق: دار رسلان. ص. 70.

(3) الترجمة للمؤلف. التصريح منشور بالكامل في:

28 International Legal Material 1992. at P.1444 Limit in Seas. No. 122. at P. 84.

(4) في الاحوال العادية أما الاحوال الاستثنائية فيكفي أن يقدم الطلب قبل 72 ساعة من موعد الوصول.

(5) النبادي، مطر حامد حليس. 2001. المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص. 28.



إن الاتجاه الذى سلكه المشرع الإماراتي متوافق مع الاتجاه السائد في منطقة الخليج العربي، فالمادة (9) من القانون الإيراني لعام 1993م في شأن المناطق البحرية علقت مرور السفن الحربية في البحر الإقليمي لإيران على حصولها على إذن مسبق من السلطات المختصة في إيران. كذلك أعلنت سلطنة عمان في عام 1989م عند تصديقها<sup>(1)</sup> على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م إن مرور السفن الحربية في بحرها الإقليمي يخضع لإذن مسبق من قبل السلطات العمانية. أضف إلى ذلك، لم تعترض أي من الدول الخليجية الأخرى<sup>(2)</sup> التي لم تتضمن تشريعاتها نصاً في هذا الخصوص على قيام كل من إيران ودولة الإمارات وعمان بتعليق مرور السفن الحربية على شرط الحصول على إذن مسبق هذا السكون من باقي الدول الخليجية ينم عن قبولها لموقف كل من إيران ودولة الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عُمان على نحو يكشف عن نشوء عُرف إقليمي في المنطقة يقضي بتعليق حق السفن الحربية بالمرور على حصولها على إذن مسبق<sup>(3)</sup>.

#### ج- مرور الغواصات وسفن الملاحه الغاطسة:

لقد نصت المادة (38) من اتفاقية 1982م على أن المرور العابر يقصد به حرية الملاحة، إذا دققنا في هذا المصطلح نجده عادة يستعمل لوصف الملاحة في أعالي البحار، وهو يتضمن مجموعة من الحقوق منها، حق إجراء المناورات العسكرية والأعمال القتالية، وأعمال البحث والتنقيب، وحق الصيد، مد الأسلاك، الأنابيب البحرية، حرية الطيران فوق أعالي البحار، وكذلك حق الملاحة الغاطسة. إذاً، فاستخدام مصطلح حرية الملاحة لوصف المرور العابر، يعني تمتع الغواصات بحق عبور المضائق غاطسة تحت الماء وفقاً لمفهوم المادة (38) من اتفاقية 1982م. وقد تم في المادة (1/31) من معاهدة فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969م التحدث عن تفسير المعاهدات يكون بحسن نية طبق المعنى العادي للألفاظ في إطارها الخاص، وتضيف الفقرة الرابعة من المادة نفسها أنه يفسر معنى اللفظ حسبما اتجهت إليه نية الأطراف، وبالتالي هنا يفسر تفسيراً ضيقاً، فهو لا يعني بالضرورة المدلول العام المقصود به الملاحة في أعالي البحار، وإنما إقرار لمبدأ عام وهو حرية الملاحة في المضائق الدولية التي في الوقت نفسه يجب أن تخضع لقيود وضوابط من المادة (39) إلى المادة (42) من اتفاقية 1982م، فالمرور العابر هو حق من نوع خاص يختلف عن المرور البريء المعمول به في المياه الإقليمية ويختلف عن حرية الملاحة المطبقة في أعالي البحار<sup>(4)</sup>.

(1) من الجدير بالذكر هنا أن بنود المرسوم السلطاني الصادر في 1981 لم تتضمن مثل هذا النص.

(2) باستثناء دولة قطر والتي احتجت على بعض مواد القانون الإيراني لسنة 1993، ومن هذه المواد كانت المادة (9) والتي تقضي بتعليق مرور السفن الحربية في البحر الإقليمي لإيران على حصولها على إذن مسبق من السلطات المختصة في إيران.

(3) علي، عبد الرحمن. 1999. القانون الدولي ومنازعات الحدود. القاهرة: دار الأمين للنشر والتوزيع. ص ص . 43-45.

(4) مناصرة زهرة. 2015. حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية. (رسالة ماجستير). جامعة قسنطينة. ص ص . 64-65.

إن عملية مرور سفن الملاحة الغاطسة وكذلك الغواصات في البحر الإقليمي لدولة الإمارات العربية المتحدة تستلزم الحصول على تصريح من السلطات التي تختص بهذا الشأن<sup>(1)</sup>، وعندما يتم إعطاء هذا التصريح تأتي الفقرة الثالثة من المادة (5) من القانون لتنص على ضرورة أن يكون إبحار السفن طافية وأن يكون علمها مرفوعاً أثناء عبور البحر الإقليمي للدولة، تطابق هذه الفقرة ما جاء في نص المادة (20) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م فيما عدا الجزء الخاص بوجوب الحصول على تصريح مسبق<sup>(2)</sup>.

إن شرط الحصول على إذن مسبق لهذه الوسائط جاء متناسقاً مع الاتجاه العام في القانون الاتحادي الذي قصر حق المرور البريء على السفن التجارية فقط، وإلزام غيرها من الوسائط البحرية بضرورة الحصول على إذن مسبق كشرط لإبحارها خلال البحر الإقليمي لدولة الإمارات العربية المتحدة. إن هذا التوجه من المشرع الإماراتي جاء متناسقاً مع التوجه الموجود لدى المشرع الإيراني<sup>(3)</sup> والمشرع العماني<sup>(4)</sup> وهذا الموقف - كما هو في الحال فيما يتعلق بمرور السفن الحربية لم يقابل بمعارضة من دول المنطقة<sup>(5)</sup> على نحو يتم كذلك عن نشوء عرف إقليمي في هذا الصدد.

#### د- السفن الأجنبية التي تدار بالطاقة النووية أو تلك التي تحمل مواد نووية أو سامة:

تمثل السفن التي تعمل باستخدام الطاقة النووية أو تحمل مواد نووية مشعة خطراً جسيماً على الدول الساحلية، بسبب القلق من حدوث تسريبات لهذه المواد، لذلك فإنه من الضروري بالنسبة لهذه السفن أن يكون لديها وثائق خاصة بها وتراعي التدابير الوقائية الخاصة بالحماية من هذه المواد. فجميع السفن التي تعمل، أو تحمل مواد خطرة يجب، أن تحمل من الوثائق ما يدل على ضمان السلامة والأمان من تسرب هذه المواد، والقدرة على مواجهة الحالات الطارئة، كما تحمل السفينة الوثائق التي تدل على عائدة المواد الخطرة التي تحملها ونوعيتها وخطورتها، وأن السفينة مؤهلة لحمل مثل هذه المواد. ولا يجوز لمثل هذه السفن رمي مخلفات نووية في المياه الإقليمية لأية دولة<sup>(6)</sup>.

وفي دولة الإمارات العربية المتحدة نصت الفقرة الأخيرة من المادة (5) من القانون الاتحادي رقم (19) على وجوب قيام السفن الأجنبية التي تدار بالطاقة النووية، أو تلك التي تحمل مواد نووية أو سامة

(1) المادة 2/5 من القانون الاتحادي رقم (19) لسنة 1993.

(2) نصت المادة (20) على أنه: "على الغواصات والمركبات الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها حين تكون في البحر الإقليمي"

(3) المادة (9) من قانون المناطق الإيرانية لسنة 1993.

(4) الإعلان الثاني الصادر من وزارة الخارجية العمانية عند التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

(5) باستثناء دولة قطر الاحتجاج الصادر من البعثة الدائمة لدولة قطر لدى الأمم المتحدة في 1996/8/20

(6) الفتلاوي، سهيل حسين. 2009. القانون الدولي للبحار. ص ص. 219 - 220.

بإشعار السلطات المختصة في الدولة مسبقاً برغبتها بالدخول والمرور في البحر الإقليمي لدولة الإمارات العربية المتحدة.

إن اشتراط الإشعار وليس الاستئذان يفيد أن المشرع الإقليمي الإماراتي يسمح بمرور هذا النوع من الوسائط من حيث المبدأ مسبقاً برغبتها بالمرور، فالحاجة إلى الإشعار قبل المرور في البحر الإقليمي يبرره أن مرور هذه الوسائط البحرية قد يشكل خطراً على البيئة في الدولة لما تحمله من مواد نووية أو سامة، لذلك ورغبة من المشرع الإماراتي في اتخاذ الإجراءات الاحترازية الضرورية لمنع وقوع أي حوادث لهذا النوع، من الوسائط من شأنه أن ينتج عنه أي تسرب إشعاعي في المنطقة ألزم القانون الاتحادي هذه الوسائط البحرية التي تدار بالطاقة النووية أو تلك التي تحمل مواد نووية أو سامة بوجوب إشعار السلطات المختصة في الدولة مسبقاً برغبتها في دخول منطقة البحر الإقليمي لدولة الإمارات العربية المتحدة.

ومن الإجراءات الاحترازية التي يمكن للدولة القيام بها تعيين ممرات مائية داخل منطقة البحر الإقليمي لتسلكها هذه الوسائط خلال إبحارها في البحر الإقليمي للدولة، كما أن اشتراط الإشعار المسبق يعطي الدولة كذلك القدرة على مواجهة أي طارئ قد يحدث لهذا النوع من السفن، كما أنه يمنح السلطات المختصة في الدولة الفرصة للدرد على الاستفسارات التي قد يثيرها أو الإشاعات التي قد يتناقلها الجمهور عند مرور مثل هذا النوع من السفن<sup>(1)</sup>.

وعلى من عدم وجود نص في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م يضاها ما تم ذكره في نص الفقرة الأخيرة من المادة (5) من القانون الاتحادي رقم (19)، إلا أنه من غير المقبول أن يُقال أن المشرع الإماراتي قد تعدى على الاتفاقية المذكورة، حيث أعطت المادة (22/2) من هذه الاتفاقية للدولة الساحلية كامل حقها في تحديد ممرات مائية معينة تقع داخل البحر الإقليمي لبحر منها السفن التي تعمل بالطاقة النووية، أو التي تحمل مواد نووية مشعة خطيرة، ومن الجدير بالذكر، أيضاً أن المادة (23) من الاتفاقية أوجبت على هذا النوع من الوسائط البحرية التي تحمل معها جميع الوثائق الخاصة بالمواد النووية والسامة وأن تلتزم بجميع الإجراءات الاحترازية التي تطبقها الدولة الساحلية على مرور هذا النوع من الوسائط<sup>(2)</sup>.

إن تطبيق المادتين 2/22 و 23 لا يمكن من الناحية العملية إذا لم يكن لدى الدولة علم مسبق برغبة إحدى هذه السفن التي تدار بالطاقة النووية أو تلك التي تحمل مواد نووية أو سامة بالمرور في بحرهما

(1) النيايدي، مطر حامد حليس. 2001. المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص ص 31-32.

(2) محمد السعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين. 1993. القانون الدولي العام. ص. 63.

الإقليمي، فدولة الإمارات العربية المتحدة لم تُنكر على هذه الفئة من السفن الحق في المرور، ولكن كإجراء احترازي طلبت إشعارها مسبقاً برغبة هذه السفن بالإبحار خلال بحرهما الإقليمي، وهذا التوجه من المشرع الإماراتي لا يشكل خرقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، بل هو محاولة لتطبيق أحكامها<sup>(1)</sup>.

أُضيف إلى ذلك، أن عددًا من دول الخليج العربي مثل إيران وعمان والمملكة العربية السعودية اتخذت موقفًا أكثر تشددًا مع هذا النوع من الوسائط البحرية عن الموقف الذي سلكه المشرع الإماراتي، في حين ألزمت المادة (9) من القانون الاتحادي رقم (19) لسنة 1993 السفن الأجنبية التي تدار بالطاقة النووية أو تلك التي تحمل مواد نووية أو سامة بإشعار السلطات المختصة في دولة الإمارات العربية المتحدة، أن الاتجاه الذي اتخذته السلطات الإيرانية<sup>(2)</sup> أو السعودية<sup>(3)</sup> أو العمانية<sup>(4)</sup> في هذا الصدد يقضي بوجوب الحصول على إذن مسبق وليس فقط إشعار مسبق<sup>(5)</sup>.

إن هذا الموقف من الدول الأربع يمكن حمله على عدة أسباب منها، أن الدول تمتلك سواحل طويلة في المنطقة وواقعة على بحر شبه مغلق، بالإضافة إلى، أن أي حادثة لإحدى هذه الوسائط قد يتسبب بكارثة بيئية لدول المنطقة<sup>(6)</sup>.

#### هـ - تحليق الطائرات فوق منطقة البحر الإقليمي لدولة الإمارات العربية المتحدة:

لعله لا يوجد جديد في تقرير هذه الحرية، فهي مسألة مسلم بها بين الدول قبل اتفاقية جنيف، ومع ذلك ففي تضمين الاتفاقية هذه الحرية ما يشير إلى أهمية الاعتراف بوحدة المبادئ التي تنظم وفقًا لها أنشطة الدول في المجالات المختلفة، وهنا يضع الفقه نفس القواعد الخاصة بالاختصاص في مناطق البحر العالي - من ذلك خضوع الأفعال والجرائم التي ترتكب على ظهر الطائرة لاختصاص الدولة المسجلة فيها الطائرة.

(1) لعله من الجدير بالذكر هنا إلى أن الوكالة الدولية للطاقة الذرية أصدرت دليلًا بشأن نقل وحركة المخلفات المشعة بين الدول. فالمادة 5/3 من هذا الدليل نصت على وجوب قيام الدولة باتخاذ الإجراءات الضرورية التي تضمن عدم انتقال المخلفات المشعة بين الدول بدون وجود إشعار مسبق بذلك للدول التي ستمر بها الشحنة والدولة التي ستتلقى الشحنة.

(2) المادة (9) من قانون المناطق البحرية رقم (19) لسنة 1993.

(3) الإعلان السادس الصادر من الحكومة السعودية عند التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

(4) الإعلان الثالث الصادر من وزارة الخارجية العمانية عند التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

(5) هناك بعض الدول مثل الفلبين وجزر سليمان ونيوزلندا والبهاما وباكستان اشتترطت وجود إشعارات ومشاورات مسبقة قبل مرور مغل هذا النوع من السفن في بحرهما الإقليمي.

(6) النيايدي، مطر حامد حليس. 2001. المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص. 33.



وقد تأكدت هذه القواعد بمقتضى اتفاقية طوكيو التي تعاقب على الأفعال التي ترتكب فوق الطائرات والمنعقدة في 14 سبتمبر عام 1972م والتي ألزمت الأطراف باتخاذ كافة التدابير الكفيلة بتأكيد ممارستها لهذه التدابير: ولم تجز الاتفاقية للدول الأخرى أن تتدخل في حرية الطيران المقررة للطائرات فوق البحار العالية، إلا في الحالات التي يكون الفعل فيها قد وقع من أو ضد أحد رعاياها، أو أحدث إضراراً بها، أو كان يحس التنظيمات المتعلقة بسلامة الطيران<sup>(1)</sup>.

ولا يوجد في القانون الدولي حق للطائرات الأجنبية تجارية كانت أو حكومية بالتحليق فوق منطقة البحر الإقليمي مماثل لحق المرور البريء المقرر للسفن التجارية<sup>(2)</sup>، فالمادة (17) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م قصرت هذا الحق على السفن دون الطائرات، وعليه، يتوقف تحليق الطائرات فوق منطقة البحر الإقليمي في الحصول على تصريح مسبق من السلطات المختصة في الدولة، وهذا يعني أنه في حالة دخول إحدى الطائرات المجال الجوي فوق البحر الإقليمي للدولة بدون الحصول على إذن مسبق تكون بذلك قد اخترقت المجال الجوي للدولة، وبالتالي، يحق للدولة التصدي لها وإرغامها على الهبوط في أحد مطاراتها لتحقيق معها عن أسباب اختراقها للمجال الجوي، ولها أن تستخدم القدر الضروري من القوة العسكرية لتحقيق ذلك، ولأغراض المرور يمكن إذن اعتبار الحدود الخارجية لمنطقة البحر الإقليمي على أنها الحدود التي يحظر على الطائرات الأجنبية تجاوزها بدون إذن مسبق من السلطات المختصة في دولة الإمارات العربية المتحدة.

ويستثنى من ذلك، ما قرره المادة (5) من اتفاقية شيكاغو للطيران المدني لسنة 1944م من حق الطائرات التجارية، التي لا تكون من ضمن جدول الرحلات المتفق عليه، للدولة الأعضاء في الاتفاقية في الهبوط لغير الأراضي التجارية أو بالمرور العابر فوق أقاليم الدول الأعضاء في الاتفاقية من غير الحاجة للحصول على إذن مسبق، وذلك بشرط انصياعها لأي طلب يصدر من سلطات الدول التي تعبر فوق أقاليمها بالهبوط. وعلى الرغم من وجود نص المادة (5) في اتفاقية شيكاغو إلا أن عدداً من الدول مثل الأرجنتين وأستراليا لا تلتزم وتُصير على طلب إذن مسبق للمرور أو التحليق للطائرات التجارية غير المنتظمة بجدول رحلات. في ظل هذا الموقف نجد أن كثيراً من الدول تلجأ إلى الدخول في اتفاقيات ثنائية، وعلى هذا الحق لضمان تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل.

وفي دولة الإمارات العربية المتحدة قامت وزارة المواصلات بعقد عدد من الاتفاقيات الثنائية بشأن النقل الجوي، والتي كان من بين بنودها نص يجيز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل طرفي الاتفاقية<sup>(3)</sup>

(1) عبد السلام، جعفر. 1996. مبادئ القانون الدولي العام. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 577.

(2) R. Y., Jennings. 1998. International civil Aviation and the Law. Collected writings of sir Robert Jennings: Kluwer Law International. p. 1104.

(3) وزارة المواصلات بالدولة بإصدار تصاريح العبور والهبوط لهذا النوع من الطائرات.

بعبور إقليم الطرف الآخر للهبوط فيه، وبالهبوط في إقليم الطرف الآخر لأغراض غير تجارية<sup>(1)</sup>، ودليل على ذلك الاتفاقية الموقعة في 1990/3/5 بين دولة الإمارات العربية المتحدة ومملكة بلجيكا في شأن الخطوط الجوية بين إقليميهما وما وراءهما<sup>(2)</sup>.

أما بالنسبة لتشغيل جدول رحلات مدنية بين بلدين لنقل الركاب والبضائع فيمكن للدول الاتفاق على تفاصيل مثل هذه الرحلات في اتفاقيات بينهما، كالاتفاقية الموقعة بين دولة الإمارات العربية المتحدة وسوريا في شأن النقل الجوي بينهما والتي تنص في المادة 1/2 ج على حق مؤسسة النقل الجوي بين كل من المتعاقدين في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بقصد إنزال وأخذ ما يشمل النقل الجوي الدولي من ركاب وشحن وبريد.

وتقوم وزارة المواصلات في الدولة بمنح الإذن بدخول المجال الجوي للدولة والهبوط في أحد المطارات المحددة في اتفاقية تشغيل جدول الرحلات، وإزاء مرور الطائرات الحكومية بما فيها العسكرية، فإن اتفاقية شيكاغو لا تشملها، وبالتالي، فإن عبورها للمجال الجوي لدولة الإمارات العربية المتحدة أو هبوطها في أحد مطاراتها يخضع لشروط الحصول على إذن مسبق من وزارة الخارجية<sup>(3)</sup>.

وتقوم قنصلية دولة تسجيل الطائرة بتقديم طلب لوزارة الخارجية وفق النموذج المعد لذلك، والذي يتضمن ضرورة الإدلاء ببيانات عن الطائرة من بينها تحديد المسار الجوي الذي ستسلكه الطائرة والارتفاع الذي ستكون عليه وتاريخ ووقت الدخول بأجواء دولة الإمارات العربية المتحدة، والقصد من الرحلة، وما إذا كانت الطائرة تحمل ذخائر أو أسلحة أو معدات إلكترونية تصويرية أو عسكرية<sup>(4)</sup>.

#### المطلب الثاني - الولاية الجنائية على ظهر السفينة الأجنبية في الإقليم البحري الإماراتي:

إن السفن الأجنبية لها حق المرور في البحر الإقليمي مروراً برياً، إلا أن تمتع هذه السفن بهذا الحق لا يعفيها من الخضوع إلى مجموعة قواعد والتعليمات التي تضعها الدولة الساحلية، والتي تكون غايتها حماية نفسها من الأخطار وضمان سلامة ملاحتها الدولية وضمان سيرها بصورة قانونية وصحيحة. وبناءً على ذلك، سوف نتناول الولاية الجنائية على ظهر السفينة الأجنبية في الإقليم البحري الإماراتي من خلال الآتي:

(1) يقصد به الهبوط لأسباب لا تتعلق بتحميل أو تنزيل الركاب أو البضائع أو البريد، أي لأسباب فنية أو لتلك المتعلقة بملائمة عملية الطيران. أنظر التعريف في نص المادة (96) من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944.

(2) نص المادة 1/3 من هذه الاتفاقية. نص الاتفاقية منشور في الجريدة الرسمية العدد رقم (223) لسنة 1991 . ص. 97.

(3) طبقاً لمبدأ المعاملة بالمثل هذا التصريح بالعبور أو الهبوط قد يكون بمقابل أو بدون.

(4) النياي، مطر حامد حليس. 2001. المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص ص. 35-36.

## الفرع الأول- نظام الإقليم البحري الإماراتي في ظل القانون الاتحادي:

جاء في القانون الاتحادي رقم (19) لسنة 1993م المادة 1/4 فيما يخص سيادة الدولة على إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى أنه: يمتد ليشمل البحر الإقليمي وقاع البحر وما تحت القاع بالإضافة إلى الحيز الجوي أعلاه، ووفقاً لهذا القانون وقواعد القانون الدولي تمارس الدولة سيادتها على البحر الإقليمي".

ويتبين من تلك المادة، أن المشرع الإماراتي لم يوضح بشكل تفصيلي سيادة الدولة على منطقة البحر الإقليمي، بل اكتفى بالمواد المذكورة في القانون الاتحادي وقواعد القانون الدولي العام التي تقر للدولة حق ممارسة سيادتها على بحرها الإقليمي، حيث تتمثل تلك الممارسة في أحكام القانون الدولي العام في الولاية التنفيذية والتشريعية، فالولاية التشريعية بالقانون الدولي هي حق الدولة الساحلية في أن تصدر القوانين والأنظمة التي تلتزم السفن بمراعاتها أثناء وجودها في البحر الإقليمي. كما جاء في المادة (21) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م مجموعة مسائل يمكن للدولة أن تصدر فيها عدة قوانين وأنظمة منها، حماية الكابلات وخطوط الأنابيب، التلوث، الملاحة، الجمارك، الثروة السمكية، الهجرة والصحة، والبحث العلمي، أما فيما يتعلق بتصميم السفن الأجنبية أو طاقمها أو بنائها أو معداتها، فتلك القوانين غير ملزمة للسفن الأجنبية إلا إذا كانت تهدف إلى تطبيق معايير دولية<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني- الولاية التنفيذية للسفن التجارية الأجنبية في دولة الإمارات:

صدر القانون التجاري البحري لسنة 1981م<sup>(2)</sup> لدولة الإمارات العربية المتحدة، بالإضافة إلى قانون تعيين المناطق البحرية<sup>(3)</sup>، والقانون الاتحادي رقم (6) لعام 1973م الخاص بالهجرة والإقامة<sup>(4)</sup>، والقانون الاتحادي رقم (13) لعام 1996م للدخول والإقامة للأجانب، والقانون الاتحادي رقم (23) لسنة 1999م بهدف استثمار وصيانة وتنمية الثروات المائية الحية والقانون الاتحادي رقم (24) لسنة 1999م لحماية البيئة وتنميتها<sup>(5)</sup>، وحظر استخدام الصنادل البحرية والعمق والناقلات كمستودعات عائمة لتخزين أو لنقل النفط ومشتقاته وذلك في قرار مجلس الوزراء، أيضاً أصدر وزير المواصلات بالدولة قراراً رقم

(1) الفقرة الأخيرة من المادة (21) أوجبت على الدولة الساحلية الإعلان عن مثل هذه القوانين قبل مطالبة السفن الأجنبية بالانصياع لها.

(2) المواد من (50) إلى (60) من القانون التجاري البحري لسنة 1981م بتاريخ 2001/1/21 أصدر وزير المواصلات قراراً بتشكيل لجنة لمراجعة أحكام القانون التجاري البحري. القرار منشور في جريدة الاتحاد بتاريخ 2001/1/22.

(3) المادة (95) من قانون تعيين المناطق البحرية رقم (19) لسنة 1993.

(4) المادة (23) من قانون الهجرة والإقامة.

(5) المواد من (21-34) من هذا القانون.

(110) عام 1998م يختص بالشروط التي تتعلق بإعطاء تصريح الملاحة لجميع السفن التي تعمل في البحر الإقليمي للدولة سواء أكانت هذه السفن وطنية أم أجنبية<sup>(1)</sup>.

لذلك فإن الولاية التنفيذية للدولة الساحلية أكثر تقييداً من الولاية التشريعية وذلك للحد من حالات التعدي والتدخل في ولاية الدولة علم السفينة بشكل يعرقل المرور البريء للسفن التجارية الأجنبية، وقد عدد القانون الحالات التي يسمح فيها للدولة الساحلية تنفيذ قوانينها الوطنية على ظهر السفن التجارية الأجنبية، كما تحظى السفن الحكومية والحربية الأخرى لأغراض غير تجارية بحصانة من الولاية التنفيذية للدولة الساحلية<sup>(2)</sup>، ولكن إذا لم تخضع تلك السفن لقوانين الدولة الساحلية فلها الحق أن تطالبها بمغادرة بحرها الإقليمي فوراً، ولها استعمال القوة بقدر ضروري إذا ما رفضت هذه السفن الخضوع لطلب الدولة الساحلية<sup>(3)</sup>.

وتنقسم الولاية التنفيذية للسفن التجارية الأجنبية في دولة الإمارات إلى ولاية مدنية وجنائية، تتمثل كل منهما فيما يلي:

- (أ) تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة حق الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية في حالة<sup>(4)</sup>:
  1. عدم السماح بالمرور غير البريء لأي سفينة أجنبية<sup>(5)</sup>.
  2. إذا قامت السفينة بالتعدي على قوانين وأنظمة الدولة بشأن منع وخفض التلوث من السفن والسيطرة عليه في منطقة البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة<sup>(6)</sup>.
  3. إذا تم انتهاك قوانين وأنظمة الدولة من قبل سفينة والخاصة بالموارد الحية واستكشافها واستغلالها وحفظ وإدارتها في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة<sup>(7)</sup>.
  4. إذا أثرت الجريمة المرتكبة على ظهر السفينة على وأخلت الجريمة بسلم أو بنظام البحر الإقليمي.
  5. إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي للدولة التي ترفع السفينة علمها تدخل السلطات المختصة في الدولة.

(1) عدل هذا القرار بالقرار الوزاري رقم (74) لسنة 2000.

(2) المادة (32) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

(3) المادة (30) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

(4) بمعنى أنه في غير هذه الأحوال ليس للدولة الساحلية أن تتخذ أي خطوات على ظهر سفينة تجارية أجنبية أثناء مرورها خلال البحر الإقليمي. أنظر المادة 5/27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

(5) لمزيد من التفاصيل فيما يتعلق بموضوع المرور البريء انظر. ص ص 94 - 97. من هذه الدراسة.

(6) على سبيل المثال أحكام الفصل الثاني من القانون الاتحادي رقم (24) في شأن حماية البيئة وتنميتها لسنة 1999.

(7) المادتين (9) و(15) من القانون الاتحادي رقم (19) لسنة 1993 وراجع كذلك أحكام القانون الاتحادي رقم (23) لسنة 1999 في شأن استغلال وحماية وتنمية الثروات المائية الحية في دولة الإمارات العربية المتحدة.



وقد احتوت المادة (18) من قانون العقوبات الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة لعام 1987م على بعض الحالات، أما الحالات الأخرى فقد تم فيها ذكر القوانين التي تتعلق بتحديد المناطق البحرية لسنة 1993م<sup>(1)</sup>، وقانون حماية البيئة وتنميتها لسنة 1999م<sup>(2)</sup> وقانون استغلال وحماية وتنمية الثروات المائية الحية لسنة 1999م<sup>(3)</sup>.

كما جاء في المادة (27/1 د) من اتفاقية قانون البحار، بالإضافة للحالات السابقة حالة مختلفة لم ترد في التشريعات الوطنية لدولة الإمارات العربية المتحدة، وهي حق الدولة الساحلية في إجراء تحقيق على ظهر السفينة إذا لزم الأمر لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد المؤثرة على العقل. فالدافع لتلك الفقرة في اتفاقية قانون البحار هو تعزيز الجهود الدولية لمكافحة المخدرات وكان الباحث يأمل من المشروع الإماراتي أنه من الأولى أن يضيف تلك الفقرة في التشريعات الوطنية. ولا يعني ذلك أن القانون في دولة الإمارات العربية المتحدة يقيد السلطات المختصة بالدولة في التحقيق على ظهر سفينة مارة في بحرهم الإقليمي إذا ما اعتقد أن هناك ممارسة لعملية الاتجار غير المشروع في المخدرات. فللدولة هذا الحق طبقاً لنصوص اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1989م، حيث تنص المادة 3/17 على أنه يحق لأي طرف لديه أسباب معقولة للاعتقاد في ممارسة أي من السفن الأجنبية التي لها حق الملاحة بالاتجار غير المشروع أن تتخذ التدابير اللازمة تجاه السفينة بعد أخذ موافقة دولة العلم<sup>(4)</sup>، وقد انضمت دولة الإمارات العربية المتحدة إلى تلك الاتفاقية عام 1990م<sup>(5)</sup>.

وللسطات المختصة بدولة الإمارات العربية المتحدة اتخاذ إجراءات تقرها القوانين الوطنية لإيقاف أو التحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة في البحر الإقليمي بعد مغادرة المياه الداخلية للدولة<sup>(6)</sup>، مثل إيقاف إيقاف سفينة أجنبية للتحقق من عدم نقلها لمادة النفط أو أي من مشتقاتها بشكل مخالف لقرار مجلس الوزراء رقم (5) لسنة 1998م.

(1) المادة (26) من هذا القانون.

(2) المواد من (21-34) من هذا القانون.

(3) المادة (40) من هذا القانون.

(4) نص الاتفاقية منشور في الجريدة الرسمية. العدد رقم (113) لسنة 1990 في الصفحة 187.

(5) بموجب المرسوم الاتحادي رقم (55) لسنة 1990. نص المرسوم منشور في الجريدة الرسمية. العدد رقم (113) لسنة 1990 في الصفحة 185.

(6) المادة 2/27 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(ب) تقتصر الولاية المدنية للدولة تجاه السفن التجارية الأجنبية على عدة أحوال منها:

1. أن لدولة الإمارات حق إجراءات التنفيذ على السفينة أو المسؤولين التي تفرض عليها بسبب الهدف من تلك الرحلة أو أثناء الرحلة عبر مياه الدولة الساحلية.

2. حق دولة الإمارات في تطبيق إجراءات التنفيذ تبعاً لقوانينها بهدف دعوى مدنية ضد أي سفينة تجارية أجنبية متواجدة في منطقة البحر الإقليمي<sup>(1)</sup>.

وليس للدولة الساحلية الحق في ممارسة ولايتها المدنية على سفينة أجنبية في غير تلك الأحوال، وقد جاء في نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بالمادة (1/28) عدم شرعية ممارسة الولاية المدنية على ظهر السفينة من خلال إيقاف أو تحويل اتجاه السفينة الأجنبية المارة في البحر الإقليمي للدولة. وتم الأخذ بهذا التقييد في ممارسة الولاية المدنية تجاه السفن التجارية الأجنبية من قبل التشريعات الوطنية لبعض الدول<sup>(2)</sup>، وعلى سبيل المثال، فقد نصت دولة الإمارات العربية المتحدة في المادة 1/115 من القانون التجاري البحري على قصر الحجز على السفينة في حالة الوفاء بدين بحري.

(1) المادة (28) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) خالف المشرع الإيراني هذا الاتجاه حين أورد نصاً عاماً في قانون المناطق البحرية لإيران يقضي بجواز ممارسة الولاية المدنية على أي سفينة تبحر في البحر الإقليمي لإيران، وبالتالي إيقافها أو تغيير اتجاهها أو القبض عليها أو على أحد أفراد طاقمها. المادة (11) من القانون الإيراني لسنة 1993.

## المبحث الثاني

### حماية البيئة في الإقليم البحري الإماراتي

تعمل القوانين والتشريعات الدولية بالحفاظ على البيئة البحرية والوقوف ضد التنمية الساحلية غير المخططة وعمليات التجريف وتدمير الشعاب المرجانية وتدمير مسطحات نمو الحشائش البحرية، كما عملت على محاربة الاستخدام غير المستدام للموارد البحرية الحية والتي تتمثل في الصيد الجائر، وذلك لتغطية طلب الأسواق المحلية وللتصدير أيضاً، كما عملت الوقوف ضد استخدام السلاحف وجمع البيض، بالإضافة إلى محاربة الصيادين الذين يقومون باستخدام شبك الصيد غير قانونية في صيد الساديات البحرية حتى ولو بدون قصد، وذلك بوضع شروط باستخدام الشباك المناسبة في عملية الصيد، فالموارد البحرية الحية تحتاج إلى قوانين وإدارة فعالة بما يكفل استدامة استخدامها على المدى البعيد نظراً للتخلص من مخاطر إضافية تهدد البيئة البحرية.

وذلك يتطلب تحسين التخطيط والإدارة البيئية وتطبيق القوانين والتشريعات البيئية، وقد يتم ذلك من خلال تعزيز القدرة على التخطيط والإدارة، وتعزيز القدرة على إدارة المنطقة الساحلية، بالإضافة إلى تقوية القدرة على تقييم التأثير البيئي، وتعزيز القدرة على فرض القوانين السائدة، وأخيراً، تعزيز أنظمة المعلومات البيئية الإقليمية من خلال توحيد وتحديث قواعد المعلومات بما فيها تلك الخاصة بأنظمة المعلومات الجغرافية، وذلك تسهيلاً لتبادل المعلومات<sup>(1)</sup>.

وبناءً على ذلك، سوف نتناول في هذا المبحث، المطلب الأول: الحفاظ على البيئة البحرية من وجهة القانون الدولي، والقانون البحري الإماراتي، أما المطلب الثاني: فسنتناول الصيد الجائر في الإقليم البحري الإماراتي.

#### المطلب الأول- التلوث في الإقليم البحري الإماراتي:

زادت أبعاد الصراع بين الدول المتقدمة والدول النامية منذ إبرام اتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحار 1958م وحتى إبرام الاتفاقية الجديدة في عام 1982م، فلقد ازدادت الهوة الاقتصادية بين الفئتين من الدول وبدأت حاجة الدول النامية الواضحة الحاجة إلى البروتين لدى الدول النامية التي اجتاحتها المجاعات، وبدأت تعاني أكثر من قبل من نقص الغذاء لديها، واتجهت على الفور إلى ثروات البحر لتعويضها عن بعض النقص الذي يواجهها في الطعام، ولعل هذا هو الذي يفسر محاولات هذه الدول في

(1) محمد عبد الرحمن فوزي. 2001. "الجهود العربية في مجال الحفاظ على البيئة البحرية والاستفادة من مواردها الطبيعية في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن". ندوة حماية البيئة البحرية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. السعودية: معهد الدراسات الدبلوماسية. ص . 68 - 70.

مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار إلى تدويل الثروة البحرية في أعالي البحار، وإنشاء منظمة دولية تُشرف على استغلالها لصالح المجتمع الدولي كله، ومحاولات بعضها الآخر إلى ضرورة إعطاء حقوق أفضلية للدول الشاطئية في المناطق البحرية القريبة من شواطئ الدولة، تُمكن هذه الدول من تنظيم وإدارة المخزون السمكي في هذه المناطق أو استغلاله بشكل قاصر عليها على خلاف بين الدول في هذا الشأن<sup>(1)</sup>.

وبناءً على ذلك، سوف نتناول في هذا المطلب: تشريعات تلوث البيئة البحرية في القانون الدولي، وكذلك مصادر التلوث وتجرىم التلوث البحري وفقاً لقانون حماية البيئة الاتحادي بدولة الإمارات العربية المتحدة:

### الفرع الأول- التلوث البحري طبقاً لقواعد القانون الدولي:

#### 1- تلوث البيئة البحرية من وجهة نظر القانون الدولي:

بعد التلوث البحري أقدم صورة من صور التلوث البيئي التي عرفها الإنسان، وقد بدأ التهديد الجاد بهذا النوع من التلوث مع ازدياد نشاط النقل البحري الدولي وظهور الناقلات العملاقة التي تحمل شحنات من المواد الضارة بالحياة البحرية بشكل خاص، والصحة العامة، بالمعنى الواسع، في الوقت الذي ظل فيه الخطأ البشري عاملاً أساسياً في معظم حالات التلوث لتلك المواد الملوثة في الماء المالح<sup>(2)</sup>.

وقد تم تحديد مفهوم التلوث البيئي في مؤتمر البيئة في ستوكهولم عام 1972م بأنه هو قيام الإنسان بإدخال مواد أو طاقة معينة في البيئة البحرية بشكل مباشر أو غير مباشر مما يترتب عليه أضرار جسيمة مثل الأضرار التي تلحق الأذى بالموارد الحية، أو تعرض حياة الأفراد للهلاك، بالإضافة إلى، إعاقه عدد من الأنشطة البحرية مثل الصيد وأيضاً إفساد خواص مياه البحار مما يؤثر على الإقلال من منافعه.

أما اتفاقية هيلسنكي عام 1974م فقد عرفت التلوث بأنه: "هو قيام الفرد بإلقاء الصرف في المياه البحرية: "قيام الإنسان- بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، بتصريف مواد أو طاقة في البيئة البحرية، ويترتب على ذلك آثار ضارة بصحة الإنسان أو بالموارد البحرية أو الأحياء البحرية أو عرقلة الاستخدامات المشروعة للبحار أو التأثير في خواص استخدام المياه البحرية أو التقليل من أوجه الاستفادة منها"<sup>(3)</sup>.

(1) عبد السلام، جعفر. 1996. مبادئ القانون الدولي العام. ص. 573 - 574.

(2) حسين فتحي. 1992. "التلوث البحري المعزو للسفن وآليات الحد من المسؤولية". المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين. القاهرة:

الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والاحصاء التشريعي. ص. 13.

(3) ميلوي زين. 2013. "التلوث البحري وأحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية". مجلة الندوة للدراسات القانونية. الجزائر. عدد الأول. ص. 39.



وقد حظي موضوع تلوث البيئة البحرية باهتمام كبير انعكس في العديد من الاتفاقيات الدولية، لعل أهمها اتفاقية لندن عام 1954م لمكافحة تلوث البحار بالنفط والتعديلات التي أدخلت عليها ثلاث مرات آخرها عام 1971م، واتفاقية بروكسل عام 1969م للتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالنفط. واتفاقية لندن عام 1973م لمنع التلوث من السفن، وغير ذلك من الاتفاقيات التي كان آخرها على الصعيد العالمي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السنة 1982م<sup>(1)</sup>.

وقد تم تعريف التلوث البحري في نص المادة (1)، من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار التي تم عقدها في 10 ديسمبر 1982 م بمدينة مونتيجوي في جامايكا، بأنه: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار"<sup>(2)</sup>.

ومن المعروف أن سلطة الدولة الساحلية على المناطق البحرية تزداد كلما قربنا من الساحل وتقل كلما بعدنا عنه، فأعالي البحار لا تخضع لسلطة أي دولة، والبحر الإقليمي خاضع تمامًا لسيادة الدولة الساحلية. أما المناطق الواقعة بين هذا وذاك فتترواح سلطة الدولة عليها باختلاف الغرض الذي أنشئت من أجله<sup>(3)</sup>.

وطبقًا لقواعد القانون الدولي يجوز للدولة الساحلية حالة ما إذا كانت سفينة أجنبية لحظة تواجدها بالمنطقة الاقتصادية الخالصة قد تعمدت ارتكاب انتهاك للقواعد والمعايير الدولية بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث<sup>(4)</sup>.

وتطبيقًا لأحكام القانون الدولي يتم اللجوء إلى توجيه طلب إلى هذه السفينة لتقديم معلومات تتوخى السلطات البحرية الحصول عليها، ولا يهم ما إذا كانت تتواجد لحظة توجيه الطلب لتقديم المعلومات بالمنطقة الاقتصادية الخالصة أو داخل البحر الإقليمي، ويجب تقديم طلب الإدلاء بالمعلومات المطلوبة أن تتوافر الدولة الساحلية على أسباب ودوافع جديفة ومعقولة من شأنها تأكيد أن هذه السفينة قد انتهكت القواعد والمعايير الدولية - المادة 220/5-6 من قانون البحار، أو القواعد الوطنية - المادة

(1) هبة زامل صابر. 2017. المسؤولية الجنائية عن التلوث البحري بالنفط: دراسة مقارنة. (رسالة ماجستير). جامعة الملك عبد العزيز. ص. 43.

(2) ميلوي زين. 2013. "التلوث البحري وأحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية". ص. 39.

(3) محمد رضا الديب. 1990. "التلوث النفطي للبحار والقانون الدولي". مجلة الدراسات الدبلوماسية. السعودية: العدد (7). ص ص . 139-140.

(4) المادة 220/3 في اتفاقية قانون البحار 1982.

(6) بتاريخ 8 أبريل 1981م، والمادة (19) الصيد البحري وهي مقتضيات المطبقة في ميدان التلوث داخل الولاية البحرية الوطنية.

ويهدف إجراء تقديم طلب المعلومات ضبط هوية السفينة وتحديد ميناء ربطها وجنسياتها وحمولتها، والميناء الذي كانت راسية به قبل إبحارها، وكذا تحديد الوجهة النهائية للسفينة التي تقصدها، إلى غير ذلك من المعلومات المرتبطة بالسفينة وطبيعة النشاط الذي تتعاطاه وكل المعلومات التي لها علاقة بالانتهاك موضوع التحقيق، وهي المعطيات التي تكون مطلوبة للتحقق من حدوث انتهاك ما، ويمكن استنتاج على ضوء صياغة هذه المادة أن أحكام اتفاقية قانون البحار قد اعترفت للدولة الساحلية بسلطة إخضاع تطبيق هذا التدبير بناءً على مجرد سلطاتها التقديرية، ومن أجل العمل على نقل هذه السلطات الجنائية التي أنيطت بالدولة الساحلية إلى واقع ملموس خاصة تلك الجوانب المرتبطة بضبط الممارسات المخالفة للقواعد التي تحظر التفريغ العمدي للمواد الملوثة من طرف السفن الأجنبية العابرة بالمجالات الوطنية بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، عمدت الاتفاقية بحثاً عن تيسير أنجح السبل لإنجاح هذه المهام إلى إلزام<sup>(1)</sup> دولة العلم بأهمية وضرة اتخاذ مختلف التدابير التي من شأنها إرغام هذه السفن على الامتثال والاستجابة لطلب المعلومات الذي تتقدم به الدولة الساحلية وتنفيذ مضمونه بطريقة فورية<sup>(2)</sup>.

وبالنسبة إلى إخضاع السفن الأجنبية العابرة لإجراءات التفتيش تم إجراءات وتدابير التفتيش حالات تفريغ المواد الملوثة طبقاً لما قضت به المادة 220/5-6 وانتهاك أحكام الصيد من طرف السفن العابرة في إطار المرور السالم - المادة 73/1، ودائماً ولكي يكون بمستطاع الدولة الساحلية الاقتناع مما إذا كانت السفينة الأجنبية العابرة في إطار حق المرور البريء قد انتهكت بشكل ما التشريعات الوطنية أو الدولية الخاصة بمنع الصيد غير المشروع أو التفريغ العمدي لمواد ملوثة أو سامة عندما تكون متواجدة بالبحر الإقليمي، فإنه يحق للدولة الساحلية بموجب المادة 73/1 بالنسبة لممارسة أنشطة الصيد والمادة 220/5-6 بالنسبة لتفريغ المواد الملوثة، أن تقدم على اتخاذ قرار يقضي بإخضاع السفينة العابرة لتدبير التفتيش، وذلك كلما كان هناك إزاء وجود قرائن قوية على حصول الانتهاكات التي طالت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية أو المعايير الدولية المنظمة، إما للصيد البحري أو للتلوث، بحيث يحق للدولة الساحلية إخضاع هذه السفينة لحظة مرورها بالبحر الإقليمي لإجراءات التفتيش المادي وذلك بمجرد وجود شكوك حول هذه الممارسات.

(1) المادة 220/4 من قانون البحار. معاهدة مونتيجويباي. 1982.

(2) محمد أحداف. 2016. "السلطات الجنائية للدولة الساحلية في تفتيش ومحكمة السفن العابرة لولايتها البحرية". المجلة المغربية للقانون الجنائي والعلوم الجنائية. جدة: مركز الدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية. عدد (3). ص. 156.

وعلى ضوء مقتضيات التي تنص عليها أحكام معاهدة قانون البحار، فإن الدولة الساحلية لا يمكنها اللجوء إلى تطبيق تدبير التفتيش إلا في حالات رفض السفينة تقديم المعلومات المطلوبة من طرف سلطات الدولة الساحلية، أو أن هذه المعلومات التي قدمت هي مما يتعارض بشكل بارز مع الوقائع والمعطيات التي تتوفر عليها هذه السلطات، أو أن الظروف المادية أو الخارجية تبرر كما تحتم بالفعل إجراء التفتيش. وبسبب عدم التحديد الدقيق لهذه الوضعيات فقد اعترف القانون الدولي للبحار للدولة الساحلية بسلطات تقديرية واسعة للغاية، وقد تولت مقتضيات المادة (224) من معاهدة قانون البحار من جهة أخرى تحديد شروط ممارسة الدولة الساحلية لتدبير التفتيش<sup>(1)</sup>، بحيث شددت على أهمية ممارسة الدولة الساحلية لهذه السلطات التنفيذية من طرف أجهزتها الرسمية، وباستعمال سفن عامة أو تابعة للبحرية العسكرية أو الطائرات العسكرية أو غيرها مما يندرج في خانة المعدات والأجهزة العامة الحاملة لشعارات أو علامات تدل بكل وضوح على أنها مرخص لها للقيام بعمل حكومي، كما حددت كيفية ممارسة هذا النوع من التفتيش بمقتضى أحكام المادة (226) الفقرة الأولى من المعاهدة.

### 3 - مصادر التلوث البحري:

لا نستطيع أن نقوم بتحديد وحصر للمصادر التي يمكن أن تسبب التلوث البحري في إطار ما يوجد اليوم من تطور تكنولوجي وتقدم في وسائل الصناعة والتجارة، والتي قام الإنسان فيها بعدد من الوسائل منها الظاهر ومنها الخفي للتخلص من الملوثات في مياه البحار والمحيطات وقد استغل في ذلك ما يتواجد من عدم اهتمام ولا مبالاة بهذا الأمر.

وقد أشارت التقديرات والإحصائيات إلى أن اليابسة مسئولة عن نسبة حوالي 44% من المصادر التي تؤدي لتلوث البحر، بينما تسهم التأثيرات الجوية بنسبة قدرت بحوالي 33% من نسب التلوث، أما قطاع النقل البحري فيسهم بنسبة قدرت بحوالي 12% من نسبة التلوث.

وهناك عدد من المصادر التي تسبب في التلوث الإشعاعي في البحر، منها ما يتم من خلال التجارب للأسلحة النووية، كما أن ما يتم به من عمليات تشغيل تتم بشكل عادي لمحطات الطاقة النووية، ويؤدي إلى تلوث البحر، غير أن القدر الأعظم من التلوث الإشعاعي الذي يحدث للمحيطات يصدر عن مصانع تقوم بمعالجة للوقود النووي، وقد أسفرت تلك النفايات إلى نشر التلوث الإشعاعي على نطاق واسع داخل مناطق يسكن بها عدد متنوع من الأنواع البحرية.

كما أن المخلفات الكيميائية الصناعية التي يتم إلقاؤها في المحيطات قد تحتوي على عدد ضخم من المواد مختلفة الأنواع، فمن بين 63 ألف نوع من الكيماويات التي يعرفها العالم، يمثل 3000 نوع من

(1) محمد البزاز، 2001، حماية البيئة البحرية: دراسة في القانون الدولي. (رسالة دكتوراه). جامعة الحسن الثاني. ص. 96.

بينها نسبة 90% من إجمالي الإنتاج ، ويتم الطرح في الأسواق لعدد حوالي 1000 نوع جديد من هذه المنتجات الكيميائية.

ويمكن أن نحصر مصادر التلوث البحري في الآتي:

- ما ينتج من تلوث ينجم عن عمليات النقل البحري للنفط.
- ما يحدث من عمليات تسرب النفط أثناء عمليات شحن وتفريغ النفط من حوادث.
- حوادث انفجار الآبار النفطية البحرية.
- التنقيب عن البترول في البحار والمحيطات.
- عمليات التنقيب والبحث عن البترول التي تتم في البحار والمحيطات.
- بعض من الحوادث التي تؤدي إلى التسرب والانفجار في داخل معامل تكرير البترول ومصانع البتروكيماويات على السواحل.
- بعض المخلفات الصناعية والمنزلية التي ينتج عنها التلوث.
- التلوث الإشعاعي بسبب النشاط النووي المقام في البحار.
- التلوث الذي ينتج عن طريق الإشعاع نتيجة الأنشطة النووية التي تتم في البحر.
- عدم احترام قواعد الصيد البحري الذي ينتج عنه تلوث (1).

#### الفرع الثاني - تجريم التلوث البحري وفقاً لقانون حماية البيئة وتنميتها بدولة الإمارات:

وقد وضعت دولة الإمارات العربية المتحدة عدداً من الإجراءات والتشريعات القانونية لما يمثلته موضوع معالجة آثار التلوث البحري من أهمية داخل البيئة الإماراتية، وقد نشأ ذلك الاهتمام بدافع تحقيق توازن ما بين عنصري التنمية والبيئة، وكذلك العمل على الحفاظ على حق الإنسان في أن يتمتع ببيئة نظيفة وآمنة.

وضع القانون الاتحادي لدولة الإمارات رقم (24) لسنة 1999م في شأن حماية البيئة وتنميتها وكذلك التشريعات الأخرى المساعدة والمكملة لها، جزاءات على مخالفة الأحكام القانونية الخاصة بحماية عناصر البيئة المختلفة بقصد ضمان احترام الأوامر والعواهي التي نصت عليها هذه القوانين. وذلك على النحو الآتي:

جرّم القانون الاتحادي لحماية البيئة وتنميتها غالبية الأعمال والأنشطة التي تشكل تعدياً على البيئة ومواردها برصد عقوبات جنائية تدور بين الاعدام والسجن والحبس والغرامة والمصادرة عند تجاوز المقاس والمستويات المحددة لنوعية وجودة البيئة بعناصرها المختلفة - الماء والهواء التربة والغذاء والسكينة

(1) محمد رضا الديب. 1990. "التلوث النفطي للبحار والقانون الدولي". ص. 9.



العامة - أو الاعتداء على موارد البيئة البرية من حيوانات وطيور وغابات وغيرها. وخصص الباب الثامن منه المواد من (73-90) لمواجهة جزاءات الإخلال بأحكامه<sup>(1)</sup>.

وفي دولة الإمارات العربية المتحدة تقع مسؤولية التعامل مع كارثة تسرب نفطي كبير على كاهل الهيئة الوطنية لإدارة الطوارئ والأزمات، وهذه الجهة الاتحادية المسؤولة عن وضع السياسات والإجراءات الوطنية للتدريب والتدقيق لإدارة كافة الأزمات والطوارئ المتعلقة بالأنشطة على المستوى الوطني، إلا أن الهيئة الوطنية لإدارة الطوارئ والأزمات لاتزال فتية جداً، إذ إنها لم تتأسس إلا منذ سنوات، كما أن خبرتها التنظيمية في التعامل مع الكوارث الكبيرة كتسرب نفطي هائل في منطقة مضيق هرمز تعد ضئيلة، وتقع معظم المنشآت والمرافق الحيوية الوطنية في دولة الإمارات العربية المتحدة بالقرب من مياه الخليج العربي، وبما أن محطات تحلية المياه التي تعتمد عليها الدولة بشكل كبير تقع على الشواطئ فإن، حدوث تسرب نفطي كبير قد يهدد بسرعة مصادر المياه العذبة في الدولة. ومع تطور البرنامج النووي السلمي الإماراتي، سيتم بناء مفاعلاته النووية الأربعة على شاطئ (براقة) قرب الحدود مع المملكة العربية السعودية لتزويد محطات الكهرباء بكميات المياه الهائلة اللازمة للتبريد، ومن المتوقع تزويد المفاعل الأول بالوقود النووي في شهر يوليو 2016، وعندئذ سيكون تأثير الهجوم في المحطات أكبر بكثير<sup>(2)</sup>.

ولقد كان لمؤسس دولة الإمارات العربية المتحدة دور مهم في الحفاظ على البيئة، ولم يغفل الشيخ "زايد" رحمه الله تعالى عن البيئة أو يهملها، بل كان كل اهتمامه موجهاً إلى حماية البيئة، لذا جاءت جهود الشيخ "زايد" رحمه الله تعالى في مجال البيئة مرتكزة على ركيزتين أساسيتين، وهما:

- الاهتمام بزيادة المساحات الخضراء والعمل على القضاء على ظاهرة التصحر.
  - القيام بإنشاء المحميات وتدعيم جهود المحافظة على البيئة المحلية وحماية ما يوجد بها من حيوانات.
- ففي فبراير 1998م ألقى الشيخ "زايد" رحمه الله خطاباً بمناسبة يوم البيئة الوطني الأول في دولة الإمارات العربية المتحدة، وقد عبر فيه عن رؤيته قائلاً:
- "نحن شغوفون ببيئتنا لأنها جزء لا يتجزأ من وطننا، وتاريخنا، وإرثنا. لقد عاش أجدادنا في البر والبحر، واستطاعوا الصمود في هذه البيئة على الرغم من جميع تحدياتها، وبالطبع، ما كانوا ليفعلوا ذلك لو

(1) كنعان، نواف سالم. 2010. قانون حماية البيئة وتنميتها. شرح القانون الاتحادي (24) لسنة 1999. ص. 312.

(2) بول بيرك. 2018. "التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة". سلسلة محاضرات رقم 141. مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية أبوظبي. ص. 28.

لم يدركوا ضرورة المحافظة على البيئة بأن يأخذوا منها حاجتهم فقط من مقومات البقاء، ويحموها من أجل الأجيال القادمة".

وقد حصل الشيخ "زايد" على عدد كبير من الأوسمة والجوائز الدولية والتي كانت ثمرة جهده الفعال في حماية البيئة والمحافظة عليها، ومن بين تلك الجوائز: جائزة الباندا الذهبية والتي نالها في عام 1995م، وكان هو أول رئيس دولة يحصل على مثل تلك الجائزة، كما تم منحه جائزة ( بطل الأرض) والتي منحت له بعد وفاته تكريمًا لما قام به من مجهودات والتي قدمت له من برنامج الأمم المتحدة للبيئة، كما تم تقليده وسام المحافظة على البيئة الباكستاني، بالإضافة إلى منحه في عام 1996م جائزة أعمال الخليج، وقد تأسست جائزة زايد الدولية للبيئة لتخليد دوره الرائد في المحافظة على البيئة، كما تم تأسيس جائزة زايد في طاقة المستقبل<sup>(1)</sup>.

#### المطلب الثاني- الصيد الجائر في الإقليم البحري الإماراتي:

يعرف الصيد الجائر بأنه الصيد الذي يتم بشكل عشوائي وغير منظم ويتم فيه قتل واصطياد أعداد كبيرة من الحيوانات زائد عن حاجة الإنسان مما يسبب تناقص أعداد الحيوانات وانقراض بعض الأنواع الأخرى، بالإضافة إلى العديد من الأضرار الأخرى على الإنسان والبيئة على حد سواء. ويأتي الصيد الجائر في مقدمة الممارسات التي تسهم بشكل كبير في التأثير بالسلب على التنوع البيولوجي ضمن ممارسات أخرى منها انتشار المزارع الحيوانية والتلوث البيئي والتوسع الحضاري، والصيد بشكل عام هو نشاط مارسه الإنسان منذ قديم الزمان، ولم يسبقه إليه إلا الحيوان الذي ربما كان المعلم الأول له في اللجوء إلى الصيد، وهو نشاط يقوم على اقتناص الحيوانات والأسماك والطيور. وإن كان الإنسان قد مارس الصيد في البداية بدافع الضرورة، وبالتحديد طلبه للطعام، فقد تعددت الأغراض من الصيد على مدار تاريخ الإنسان إلى أن أصبح بغرض الترفيه، وذلك مرورًا بالدفاع عن النفس والاتجار غير المشروع.

وتعد مشكلة الصيد الجائر وتأثيرها على التنوع الحيوي أحد أهم الأخطار التي لم يأخذها الإنسان على محمل الجد، على الرغم من تأثيرها على وجوده، غير أن الانتباه لهذه المشكلة كثيرها من مشكلات بيئية عديدة، كان من نصيب العلماء الذين أخذوا على عاتقهم التصدي لها بالبحث والدراصة من ناحية وتوجيه أنظار المسؤولين لخطرها من ناحية أخرى<sup>(2)</sup>.

(1) ب.م. 7 سبتمبر 2018. "جائزة زايد الدولية للبيئة". بلدية دبي. مركز البيئة للمدن العربية. - <https://www.env>

news.com/cm-business/ جائزة-زايد-الدولية-للبيئة.

(2) العنزي، فيصل بن حوري. 2012. حماية الحياة البرية من الصيد الجائر في محافظة حفر الباطن. المملكة العربية السعودية: وزارة التعليم.

وبناءً على ذلك، سوف نتناول الجهود التشريعية لدولة الإمارات العربية المتحدة لمكافحة الصيد الجائر.

#### - الجهود التشريعية لدولة الإمارات العربية المتحدة لمكافحة الصيد الجائر:

تعددت التشريعات الإماراتية بشأن مكافحة الصيد الجائر والعمل على الحد منه، وذلك بوضع العديد من التشريعات التي تقوم بتنظيم الثروة السمكية، فقد تناول المشرع الإماراتي في القانون الاتحادي رقم (23) لسنة 1999م في شأن استغلال وحماية وتنمية الثروات المائية الحية، وما تضمنه في المواد (51-55) من جزاءات الإخلال بأحكامه، وبذلك نجد أن القانون قد وضع قواعد لمكافحة الصيد الجائر ومحاولة التصدي لهذه المشكلة<sup>(1)</sup>.

وقد قامت جمعية الإمارات للحياة الفطرية بدعوة المستهلكين لعدم تناول الأسماك التي تكون معرضة للصيد الجائر، وقد أوضحت غير دليل وزعته على المنافذ التي تقوم ببيع الأسماك وجود 13 نوعاً من الأسماك لا يفضل القيام بعملية شرائها، وأن يقوم المستهلك باستبدالها بأنواع أخرى، وذلك لأنها تتعرض لعمليات الصيد الجائر، أو لأن استخدامها مخزونها قد وصل إلى الدرجة المثلى.

ومن ناحية أخرى، تكشف جمعية الإمارات أن ما يوجد من مخزون سمكي تجاري داخل دولة الإمارات العربية المتحدة يواجه انخفاضاً كبيراً بنسبة 80% منذ حلول عام 1987م، مما يؤكد ضرورة العمل على مكافحة الصيد الجائر للأسماك والعمل على الحفاظ على الموارد الطبيعية وحفظها للأجيال القادمة، كما ذكر تقرير الجمعية الذي صدر مؤخراً أن الصيد الجائر يتم تعريفه بأنه عمليات صيد للأسماك بكميات كبيرة تزيد عن قدرة البحر أن يحافظ على تواجدتها، مما يقلل من أعداد مثل هذه الأسماك ويقضي على مخزونها، والدليل بالذکر هنا، أن الصيد الجائر يمثل مشكلة كبيرة داخل دولة الإمارات العربية المتحدة.

وفي دراسة قامت بها جمعية الإمارات للحياة الفطرية بالمشاركة بينها وبين الصندوق العالمي لصون الطبيعة، أظهرت الدراسة أن أعداد الأسماك التجارية في الإمارات قد انخفضت نسبته بـ 80% في الخمسة والثلاثون عام الماضية، كما أن هناك نسبة 60% من إجمالي الصيد السمكي داخل دولة الامارات تستهدف بعض الأنواع التي يحدث لها صيد جائر يتعدى مستوى الحفاظ على تواجدتها، كما أوضحت الدراسة أن بعض الأنواع مثل: أسماك الشعري، والكنعد، والفرش، والهامور يتم صيدها بصورة تفوق سبع أضعاف إمكانية الحفاظ على تواجدتها، مما يجعلها تمثل أكثر الأنواع المعرضة لعمليات فرط الصيد<sup>(2)</sup>.

(1) القانون الاتحادي رقم (23) لسنة 1999م في شأن استغلال وحماية وتنمية الثروات المائية الحية.

(2) الكعبي، حمد. 2013. "الإمارات للحياة الفطرية تحدد 13 نوعاً من الأسماك تتعرض للصيد الجائر". جريدة الاتحاد - أبوظبي.

### المبحث الثالث

#### دور الاتفاقيات الثنائية في حل المشاكل مع دول الجوار في الإقليم البحري

برزت مشكلة ترسيم الحدود البحرية في دول الخليج العربي في وقت مبكر يرجع إلى بدايات القرن العشرين، فقد حظيت مشكلة تخطيط الحدود البحرية بالأولوية الأولى نظرًا لامتيازات التنقيب عن النفط التي تولتها الشركات الأجنبية في البحر الإقليمي لدول المنطقة. غير أن عمليات ترسيم الحدود البحرية بدأت تنشط في كافة دول المنطقة بعد صدور معاهدة الأمم المتحدة الخاصة بقوانين البحار في عام 1982م، كما كانت تتم ببطء شديد، وقد نجم عنها بعض الخلافات حول الحدود البحرية وحول الجزر ومصائد الأسماك، خاصة حينما يقترب بتحديد الحدود البرية المتنازع عليها، الأمر الذي يثير الكثير من الحساسيات في هذا السبيل غير أنه في النهاية ستنتهي الأمور إلى بلورة كافة الحدود بأنواعها المختلفة، الأمر الذي سينجم عنه خرائط سياسية جديدة تظهر سيادة كل دولة على مناطقها البحرية المجاورة خاصة بعد تطبيق قوانين البحار التي أقرت من قبل الأمم المتحدة بهذا الخصوص<sup>(1)</sup>.

وقد دارت بعض الاتفاقيات الثنائية لحل المشاكل الحدودية البحرية بين دولة الإمارات العربية المتحدة من جهة، وسلطنة عمان والمملكة العربية السعودية من جهة أخرى. وبناءً على ذلك، يتناول الباحث في هذا المبحث، المطلب الأول: موضوع الحدود البحرية بين دولة الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان، وفي المطلب الثاني: الحدود بين دولة الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية.

#### المطلب الأول- اتفاقية ترسيم الحدود بين دولة الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان:

إن توقيع اتفاقية ترسيم الحدودية بين دولة الإمارات وسلطنة عمان، ما هي إلا عملية تنظيمية لترسيم الحدود بين الدولتين الأكثر تجاور، والتي لن تضيف إلى رصيد العلاقات التاريخية بين ودولة الإمارات والسلطنة، في ظل المصير المشترك والحدود المتداخلة والدم الواحد، والأخوة والنسب والمصاهرة، وتقدم العلاقات الثنائية بين الإمارات وشقيقتها سلطنة عمان وعلى امتداد أكثر من ثلاثة عقود نموذجاً يحتذى لما ينبغي أن تكون عليه العلاقات بين الأشقاء سواء على الصعيد الثنائي أو في إطار مجلس التعاون لدول الخليج العربية.

(1) السرياني، محمد محمود. 2001. الحدود الدولية في الوطن العربي نشأتها وتطورها ومشكلاتها. ص. 83.



والجدير بالملاحظة، أن سلطنة عمان تطالب بمساحة أرض طولها 16 كم إلى جنوب غرب "المسندم" ما بين قريتي دورا والرمس في رأس الخيمة، كانت تابعة لسلطنة عمان منذ عدة قرون، وتحول هذا الطلب إلى مصدر نزاع طويل. وآخر حادث له وقع في نوفمبر عام 1992م كما نشأ نزاع على الحدود البحرية من رأس الخيمة المجاورة لهذه المنطقة، وفي سنة 1977م - 1987م أثناء البدء بالتنقيب عن النفط في الشريط الساحلي.

ولم تحدد الحدود بعد ما بين أراضي عُمان الرئيسية والإمارات العربية المتحدة بالضبط، وهناك مساحة من الأرض تقع على طول وادي حدف على الحدود بين عُمان وعجمان تدار بشكل مشترك من قبل البلدين، ومنطقة أخرى تقع إلى الغرب من الحجر، سلسلة جبال تدار أيضاً من قبل كل من عُمان والشارقة، فضلاً عن ذلك، فإن كل من عُمان وأبوظبي تطالبان بالسيادة على واحة البريمي، وهي عبارة عن دائرة مساحتها 9.85 كم، وتتكون من ست قرى تابعة لأبوظبي وثلاث قرى عمانية قريبة مباشرة من بلدة العين، وهي منطقة مرتبطة تقليدياً بأسرة آل نهيان الحاكمة في أبوظبي.

وتنوع أهمية البريمي في أنها تضم المصدر الرئيسي للمياه العذبة، فضلاً عن وقوعها في مفترق الطرق التي تصل ساحل الإمارات بعمان، ويبدو أن كلا من عُمان وأبوظبي ترغبان بالحفاظ على الوضع الراهن للواحة وما حولها، على الأقل في الوقت الراهن<sup>(1)</sup>.

وإذا تناولنا تسلسل أحداث ترسيم الحدود بين الدولتين سنجد أن الاتفاقيتين الحدوديتين الدوليتين الموقعيتين بين كل من سلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة في الأول من مايو 1999م، وبتاريخ 22 يونيو 2002م لم تكن بداية المساعي لترسيم خط الحدود بين إقليميهما فقد سبقتهما عدة اتفاقيات لتنظيم مسألة الحدود، وخاصة تلك التي بين السلطنة وحكومة أبوظبي، حيث وقعت اتفاقيتان حدوديتان في عامي 1959م و1960م، كما كانت هناك العديد من محاضر الاجتماعات والاتفاقيات الفردية الأخرى مع إمارة أبوظبي. أما بالنسبة للإمارات الأخرى في منظومة اتحاد دولة الإمارات العربية المتحدة التي ترتبط مع سلطنة عمان بحدود سياسية فقد سبق الاتفاقية الحدودية الثانية الموقعة في الثاني والعشرين من يونيو لعام 2002م عدة اتفاقيات حدودية بينها وبين سلطنة عمان بحيث كانت المباحثات تجري مع كل منها على حدة. ورغبة في رصد قراءة تسلسل تلك المساعي لترسيم الحدود الدولية بين البلدين، فإننا سنتطرق إلى اتفاقيتي 1959م، و1960م الحدوديتين، وإلى الاتفاق الذي تم بين الطرفين في 26 يناير 1987م، وإلى محضر الاجتماع الذي عقد بتاريخ 1979/9/1م<sup>(2)</sup>،

(1) المخادمي، عبد القادر رزيق. 2004. نزاعات الحدود العربية. القاهرة: دار الفجر للنشر والتوزيع. ص ص . 172 - 173.

(2) العيسائي، علي بن سالم. 2006. اتفاقيات الحدود العمانية الدولية. دراسة مقارنة. بيروت: دار العلوم العربية للطباعة والنشر. ص ص . 185 - 186.

وسوف نتناول كيفية سير الاتفاقيات الثنائية في حل المشاكل بشكل عام بين دولة الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان من خلال الآتي:

### الفرع الأول- الاتفاقيات الحدودية الموقعة بين الإمارات وعمان من عام 1952م- 1960م:

على الرغم من أن الدولتين قد سبق وأن واجها تهديدات وأزمات مختلفة سواء حدودية أو غيرها، إلا أنها قد استطاعا أن يتعاملا معها بأسلوب دبلوماسي يحقق الاستقرار ويعزز من الأمن، وبالتالي، فإنه من الطبيعي أن مثل هذه الأزمات أكسبت الدولتين خبرة ودراية في القدرة على استيعاب هذه الأزمات والعمل على وضع استراتيجية مشتركة لمواجهتها، وبالتالي فإن مثل هذه الأزمة الحدودية التي استمرت على مدار فترات من الزمن وضعت أمام مستقبل الدولتين العديد من المشاكل واختبرت مدى الصلابة في مواجهة التحديات المحلية، والإقليمية، والدولية، وكانت نموذجًا لعلاقات التعاون وحسن الجوار.

وقضية الخلاف الحدودي بين دولة الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان تعتبر قضية متشابكة تخص أكثر من دولة خليجية تتضمن السعودية، وحتى يمكن فهم هذه الأزمة الحدودية بين كل من الإمارات عمان سيتم إلقاء نظرة تاريخية على بداية هذه الأزمة وكيفية تطورها، حيث تعود الأزمات الحدودية بين دول الخليج المتمثلة في الإمارات وعمان إلى ما قبل القرن الماضي، وتبلورت بشكل واضح في ثلاثينيات القرن الماضي، إلا أن محاولة حل مثل هذه الأزمات لم تظهر بشكل واضح إلا في فترة نهاية الخمسينيات إلى السبعينيات من القرن الماضي، وسوف نتناول ذلك بمزيد من الإيضاح فيما يلي:

#### 1- الاتفاقية الموقعة بين سلطان مسقط وعمان وحاكم إمارة أبوظبي في 2/5/1959م:

جاءت هذه الاتفاقية لتحديد الحدود الفاصلة للمناطق الخاضعة لتبعية عدد من قبائل سلطنة عمان القاطنة على المنطقة الحدودية تلك، أمثال بني كعب، النعيم، آل بوشامس، والظواهر، وتلك الأجزاء التابعة لإمارة أبوظبي، وقد تم إدراج هذه الاتفاقية، إضافة إلى الاتفاقيات والمساقي الحدودية الأخرى في صدر الاتفاقية الحدودية الدولية الموقعة بين الجانبين في الأول من مايو 1999م بمدينة صحار العمانية.

#### أ- الأهمية القانونية للاتفاقية:

لقد جاءت الاتفاقية لتضع حدًا للمنازعات القبلية القائمة آنذاك، خاصة وأنها جاءت بعد نزاع طويل حول قضية البرمي، فحددت سيادة بعض القبائل على أجزاء معينة من تلك المناطق حسبما أشارت إليه الاتفاقية في الفقرة الثانية منها بأن الخط يبتدأ من الوادي الفاصل ما بين السبخ والرميل شرقي العقيدات ويتجه جنوبًا بالجرية إلى هزح الظبي وغربًا إلى شرقي الزبارة وجنوبًا إلى ما بين الجفارين - الجفار الغربي راجعًا إلى الظواهر والجفار الشرقي لبني كعب - إلى رأس وادي سنبل من الغرب وجنوبًا إلى رملة

جربي، وجنوبًا إلى العظامية التابعة لبني كعب وجنوبًا ما بين قرون الصلايخ، وهكذا توالى صياغة الاتفاقية على سرد المواقع المتفق عليها، وتبعيتها للقبائل حتى نهاية المواقع الفاصلة لحدود الجانبين، وبخصوص التصديق على الاتفاقية فإنها كانت موقعة من قبل أعلى سلطتين في الجانبين آنذاك، إلا أنه لم يؤخذ بالتصديق لهذه الوثيقة خلال تلك الفترة بنفس الطابع القانوني المعمول به اليوم، كما أنه لا يتوقع أن تكون نسخة من الاتفاقية قد تم إدراجها في الهيئات الدولية، نظرًا لكون كلا البلدين لم يكونا عضوين في جامعة الدول العربية أو هيئة الأمم المتحدة خلال تلك الفترة.

#### ب- الخطوات التنظيمية والإجرائية للاتفاقية:

جاءت الاتفاقية في ضوء المخاطبات التي تمت بين الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان ممثل الحاكم في المنطقة الشرقية (مدينة العين) آنذاك، وبين مشايخ القبائل العمانية القاطنة بتلك المنطقة (بنو كعب، النعيم، وآل بو شامس).

ومن المعلوم أن تخطيط الحدود الدولية يتم بإحدى وسيلتين: إما باستخدام الظواهر الطبيعية، أو باستخدام الحدود الاصطناعية التي هي من صنع الإنسان مستخدمًا في ذلك المراصد الفلكية، وإذا تم قياس هذا الأمر على الاتفاقية الموقعة في 1959/5/21م، فسنجد أنه تم استخدام الظواهر الطبيعية كوسائل لتحديد مسار الخط الحدودي المتفق عليه، حيث استخدمت التلال الرملية كعلامات حدودية، وكذلك بعض الأشجار ومجاري الأودية والشعاب والمرتفعات والمنحدرات، وطالما أن تلك الظواهر الطبيعية التي تم تنصيبها على أنها علامات حدودية تبين مسار الخط، فلا شك أنها ستكون ماثرة إشكاليات كبيرة عند تطبيق بنودها، حيث إن أغلبها يعتبر عرضة للاندثار بسبب أعمال التجوية والتعرية التي قد تؤثر على المنطقة، فمثلاً عند تنصيب شجرة على أنها إحدى العلامات ينبغي أن ندرك أن تلك الشجرة قد تكون عرضة للموت بسبب قلة الأمطار، ولذلك فقد ظهرت إشكاليات عدة عند الشروع في تطبيق بنود الاتفاقية، علاوة على أن أسماء المواقع المستخدمة لتحديد مسار الخط أصبحت عائقاً آخر نظراً لاختلاف المسميات، فقد يكون هناك طرف يطلق على أحد المواقع المسمى المتعارف عليه، فيما يطلق الطرف الآخر على نفس الموقع مسمى آخر. غير أن الوسيلة الوحيدة التي اعتمد عليها لتحديد المواقع الصحيحة هي الاستعانة بالمشايخ والأعيان للمناطق التي خضعت للتقسيم<sup>(1)</sup>.

ويرى الباحث: أن الخرائط التي ترفق عادة باتفاقيات الحدود تحظى بأهمية بالغة من حيث استخدامها كوسائل للدعاء لتصحيح مسارات خطوط الحدود، واستخدامها ضمن المستندات التي تقدم لتفسير المعاهدات الحدودية، شريطة أن تتمتع تلك الخرائط بالدقة والموضوعية، وبذلك فإنها تعتبر جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية، وتكرن ملزمة لأطراف الاتفاقية وتحوز على القوة القانونية.

(1) العيسائي، علي بن سالم، 2006. اتفاقيات الحدود العمانية الدولية. ص. 187.



ومن هذا المنطلق نجد أن اتفاقية 1959م الموقعة بين حاكم أبوظبي والسلطان سعيد بن تيمور آنذاك قد افتقدت إلى وجود خارطة مرفقة بها أو إحداثيات معينة، وإنما اعتمدت في الوصف على الظواهر الطبيعية القائمة حسبما أشير إليه آنفاً، وعليه، فهذا الأمر يعتبر من أهم العيوب المأخوذة على تلك الاتفاقية، وبالرغم من الملاحظات المقيدة على تلك الخارطة إلا أنها اعتبرت أطلساً لأقاليم المنطقة، ودليلاً يرجع إليه في حال التوصل إلى اتفاق أو حل نزاع قائم بين القبائل خلال تلك الحقبة من الزمن.

## 2- اتفاقية 1960م الحدودية بين إمارة أبوظبي وسلطنة عمان:

إن كانت الاتفاقية الموقعة بتاريخ 21 مايو 1959م بين أعلى سلطتين في كل من إمارة أبوظبي وسلطنة مسقط وعمان وجاءت لتكرس سلطة القبيلة على الأرض، فإن الاتفاقية الموقعة عام 1960م بين كل من السلطان سعيد بن تيمور سلطان مسقط والشيخ شخبوط بن سلطان حاكم إمارة أبوظبي آنذاك جاءت لتحديد إحرامات الطرفين في المنطقة الحدودية التي تفصل بين إقليمي بلديهما.

### أ- موضوع الاتفاقية:

اتفاقية عام 1960م الموقعة بين حاكم إمارة أبوظبي آنذاك الشيخ شخبوط بن سلطان والسلطان سعيد ابن تيمور آل سعيد سلطان مسقط جاءت لتؤكد على أن الطرفين اتفقا على أن الخط الذي رسمه المستر "جوليان ووكر" على الخارطة الموضحة للحدود الطبيعية الفاصلة بين الجانبين هو نفس الخط الذي يفصل بين إقليمي البلدين، وقد تم اعتماد مسميات بعض المواقع كعلامات حدودية توضح مسار الخط.

### ب- الطبيعة القانونية لاتفاقية 1960م:

إن هذه الاتفاقية قد تم اعتمادها من قبل أعلى سلطتين في البلاد آنذاك، حيث اختلف موضوعها عن سابقتها (اتفاقية عام 1959م) فالأولى، وضعت لتحديد سلطة بعض القبائل العمانية في المنطقة الحدودية الفاصلة بين طرفيها، في حين أن اتفاقية عام 1960م وردت لتحديد مسار الخط الحدودي الفاصل بين الجانبين، معتمدين في ذلك على اتباع الوسائل البدائية كعلامات طبيعية تحدد مسار الخط، ولا شك أن النقد الذي سبق وأن وجه لاتفاقية عام 1959م الحدودية ينطبق على هذه الاتفاقية من حيث الاعتماد على الظواهر الطبيعية كعلامات للحدود، واستخدام الأدلاء المحليين للتعرف على المسميات المستخدمة لديهم للمواقع التي شملها الوصف والتي استخدمت كعلامات حدودية، علاوة على استخدام خارطة المستر "جوليان ووكر" التي هي في الأساس كانت تشوبها الشكوك حول صحتها.

### ج- الاستثناء الوارد في الاتفاقية:

على الرغم من بدائية هذه الاتفاقية إلا أنها راعت ظروف السكان المحليين للمنطقة الحدودية الفاصلة بين طرفي الاتفاقية، حيث أفردت ملاحظة مفادها إعطاء هؤلاء السكان الحرية التامة والشاملة في



التنقل في تلك المنطقة لأجل ممارسة أعمال الرعي واستخدام الموارد الطبيعية تبعاً للأعراف القبلية السائدة آنذاك<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني - محاضر الاجتماع والاتفاق الحدودي بين دولة الإمارات وسلطنة عمان:

### 1- محضر الاجتماع الحدودي الموقع في 12/9/1979م:

ضمن المساعي التي بذلت بين كل من دولة الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان لترسيم خط الحدود الفاصل بينهما، عقد في الثاني عشر من سبتمبر عام 1979م اجتماع بمدينة العين حضره وفدا البلدين، وذلك لغرض التباحث حول تحديد خط الحدود بين إمارة أبوظبي وسلطنة عمان في الشريط الحدودي الممتد من قمة جبل حفيت إلى منطقة أم الزمول، ومن أهم المبادئ التي اتفق عليها في هذا الاجتماع ما يلي:

أ. اتفق الجانبان على مسار خط الحدود الفاصل بين طرفي الاجتماع على أن يكون من شعاب الغاف إلى دوار مديسيس، ويكون مساره شرقي الطريق المعبد وعلى بعد نصف كيلو متر منه ومحاذياً له، ومن دوار مديسيس إلى أم الزمول، حيث ورد وصف الخط في هذا القطاع بأنه سينحرف بزاوية قائمة من دوار مديسيس حتى يلتقي مع خط (بكماستر) ليتبع نفس اتجاهه استناداً في ذلك إلى الاتفاقية الموقعة بين الشيخ شخبوط بن سلطان حاكم إمارة أبوظبي والسلطان سعيد بن تيمور سلطان مسقط وعمان في عام 1960م، وكذلك الحال على جبل حفيت فقد تم اعتماد ما تم الاتفاق عليه في نفس الاتفاقية وتفسيرها.

ب. ضمن بنود الاتفاقية، تعهدت دولة الإمارات العربية المتحدة بتمويل إنشاء طريق مُعبد يمتد من منطقة القابل إلى شعاب الغاف وحتى أم الزمول داخل الحدود العُمانية.

ج. وحول التنفيذ الفعلي لموضوع هذا الاجتماع فقد ورد بند يشير إلى اتفاق الطرفين على أن تقوم دولة الإمارات العربية المتحدة بالتعاقد مع إحدى الشركات العالمية المتخصصة في تخطيط الحدود وفقاً للأساليب العلمية الحديثة المتبعة في هذا الشأن، على أن تخضع أعمال الشركة للإشراف المباشر من الطرفين.

د. اعتمد وفدا البلدين أحكام اتفاقية عام 1960م لتكون المرجع لتفسير أي اختلاف، حتى يتم تخطيط الحدود بين الجانبين وفق الأسس التي اتفق عليها والتي ستقوم الشركة المنفذة للمشروع بوضعها على الأرض.

(1) الزهراني، حسين بن عطية. 2013. القانون الدولي لتسوية المنازعات الدولية. ص. 335.

هـ. وفي البند الأخير من هذا المحضر الذي وقعه نيابة عن حكومة أبوظبي الشيخ سرور بن محمد آل نهيان رئيس ديوان رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة، وعن الجانب العماني معالي السيد بدر بن مسعود بن حارب وزير الداخلية آنذاك. واتفق الجانبان على أن يكون هذا المحضر أساساً للمخاطبات التي ستتم بين الطرفين حول موضوع الحدود بينهما<sup>(1)</sup>.

## 2- محضر الاتفاق على النقاط الحدودية في منطقة جبل حفيت:

على ضوء ما أسفرت عنه المهام المكلف بها الفريق الفني المشكل من عُمان والإمارات بخصوص معاينة تحديد نقاط خط الحدود الفاصلة بين البلدين في منطقة حفيت، عُقد بتاريخ 26 يناير 1987م في مدينة مسقط اجتماع مثل فيه عُمان معالي السيد بدر بن سعود بن حارب البوسعيدي وزير الداخلية آنذاك، ومثل الجانب الإماراتي الشيخ سرور بن محمد آل نهيان رئيس ديوان الرئاسة بأبوظبي.

### أ. موضوع الاتفاق:

ثم التأكيد في البند الأول من المحضر الذي تم توقيعه على الطبيعة من قبل الفريق الفني المكون من البلدين بتاريخ 22 ديسمبر 1986م على أن هذا المحضر يعتبر "جزءاً لا يتجزأ" من هذا الاتفاق الذي اعتمد لغرض تحديد الخط الحدودي الفاصل بين الجانبين في منطقة جبل حفيت، وكذلك في البند الثاني تم اعتماد الصور الجوية المرفقة بطي مذكرة الاتفاق والمعدة بمقياس 1:15000 المرسوم عليها نقاط الحدود في هذا القطاع، وذلك بعد أن تم التوقيع على كل صورة منها.

### ب. تفسير أحكام الاتفاق:

أشارت مذكرة الاتفاق الحدودي الموقع بتاريخ 26 يناير 1987م بين البلدين في البند الرابع منها على أنه في حال وجود اختلاف بين نقاط الحدود الموضحة بالصور الجوية المشار إليها في البند الثالث وبين تلك التي جرى تحديدها على الطبيعة وتم إثباتها في المحضر الفني المعتمد من الجانبين في 12 ديسمبر 1986م، فإن المرجع الواجب اتباعه هو النقاط والمواقع المعتمدة على الطبيعة. علماً بأن هذا الاتفاق كان ضمن المراجع التي اعتمد عليها عند التوقيع على الاتفاقية الحدودية الدولية بين الجانبين الموقعة بتاريخ 1 مايو 1999م في القطاع الحدودي الممتد بين أم الزمعل إلى شرقي العقيدات.

### ج. ترسيم الحدود في قطاع منطقة جبل حفيت:

لأجل تنفيذ ووضع ما تم الاتفاق عليه على الطبيعة فقد ورد بالبند الخامس من مذكرة الاتفاق أن الجانبين قد اتفقا على تسليم الشركة التي ستباشر هذا العمل وفق محضر تسليم مشترك من الجانبين<sup>(2)</sup>.

(1) العيسائي، علي بن سالم. 2006. اتفاقيات الحدود العمانية الدولية. ص ص. 190 - 191.

(2) الزهراني، حسين بن عطية. 2013. القانون الدولي لتسوية المنازعات الدولية. ص. 337.

### الفرع الثالث - تعيين الحدود العمانية الإماراتية طبقاً لاتفاقيتي 1999م و2002م:

إن الاتفاقيتين الحدوديتين الموقعيتين بين كل من سلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة جاءتا لترسم الخط الحدودي الفاصل بين إقليمي البلدين، حيث جاءت الاتفاقية الأولى الموقعة بتاريخ 1 مايو 1999م لتؤكد ثبات الحدود الفاصلة بين الإقليم العماني المحاذي للأراضي التابعة لإمارة أبوظبي في القطاع الممتد من نقطة الالتقاء الحدودي بين كل من عُمان والإمارات والسعودية المسماة بأَم الزمول إلى شرقي العقيدات. فيما حددت الاتفاقية الثانية الموقعة بين البلدين الخط الحدودي الفاصل بين إقليميهما ابتداءً من شرقي العقيدات إلى آخر نقطة حدود في المنطقة الدارة وكان توقيعها في مدينة أبوظبي بتاريخ 22 يونيو 2002م.

#### 1- تعيين الحدود طبقاً لاتفاقية عام 1999م:

قامت اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات بتعريف الاتفاقية: "بأنها اتفاق دولي يعقد بين طرفين دوليين أو أكثر في شكل مكتوب ويخضع للقانون الدولي سواء تم في وثيقة واحدة أو أكثر، وأياً كانت التسمية التي تطلق عليها"، وعليه، فهذه الاتفاقية وقعت بين طرفين من أطراف القانون الدولي لهما حقوق السيادة على إقليميهما ولهما حرية التصرف في حقوقهما الشرعية. وقد جاءت الاتفاقيات مكتوبة باللغة العربية وفقاً لما اقتضته المادة (102) من ميثاق الأمم المتحدة<sup>(1)</sup>، وموقعة من أعلى سلطتين في الجانبين<sup>(2)</sup> هما جلالة السلطان قابوس بن سعيد سلطان عمان، وصاحب سمو الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان رئيس دولة الإمارات، ولذلك فالوضع لا يستدعي أن يقدم أي منهما أوراق تفويض على الإطلاق إلى الطرف الآخر.

#### أ. ديباجة الاتفاقية:

في العادة تبدأ المعاهدات والاتفاقيات بديباجة أو مقدمة تتضمن أهداف وبواعث إبرامها، وذلك خدمة لأغراض التفسير لها في حالة الاختلاف بين أطرافها، وهذا ما اشترطته المادة 31/2 من اتفاقية فيينا المتعلقة بقانون المعاهدات لسنة 1969م، ولذلك فقد أوردت افتتاحية اتفاقية الحدود الدولية الموقعة بين كل من سلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة أن صاحب الجلالة السلطان قابوس بن سعيد سلطان عمان وأخاه صاحب السمو الشيخ زايد بن سلطان آل نهيان رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة قد اتفقا على توقيع هذه الاتفاقية؛ انطلاقاً من عمق الروابط التاريخية والأخوة التي تجمع بين بلديهما وشعبيهما الشقيقين تعزيزاً لروابط المودة والإخاء والمصالح المشتركة، وذلك رغبة من البلدين في تخطيط

(1) طه، فيصل عبد الرحمن علي. 1999. القانون الدولي ومنازعات الحدود. القاهرة: دار الأمين. ص. 77.

(2) إبراهيم، علي. 1995. القانون الدولي العام. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 358.

الحدود بينهما بصفة نهائية بالقطاع الممتد من أم الزمول إلى شرقي العقيدات، وأشارا إلى الاتفاقيتين الموقعيتين بين البلدين عامي 1959م و1960م، وكذلك يمكن الإشارة إلى المحاضر والمراسلات المتبادلة بين الطرفين بشأن تحديد الحدود بينهما في ذلك القطاع الحدودي<sup>(1)</sup>.

#### ب. موضوع الاتفاقية:

نصت المادة الأولى من الاتفاقية على تحديد مسار الخط الحدودي الفاصل بين إقليمي البلدين في القطاع الحدودي الممتد من النقطة الرئيسية رقم (1) إلى النقطة رقم (110) الواقعة بشرقي العقيدات، وذلك على ضوء الخط المرسوم على الأرض والمرصود ضمن الإحداثيات الموقعة بين ممثلي البلدين المرفق بنص الاتفاقية واعتبارها جزءاً لا يتجزأ منها.

وبخصوص تحديد إحرامات خط الحدود الفاصل بين البلدين، فقد جاء هذا الأمر مختلفاً بعض الشيء عما تم عليه بين سلطنة عمان، وكل من المملكة العربية السعودية والجمهورية اليمنية في الاتفاقيتين الحدوديتين الموقعيتين معهما كل على حدة، حيث اتفق بينهما على أن تكون إحرامات خط الحدود في الاتفاقيتين بمسافة عشيرة كم (أي بمسافة خمسة كم باتجاه كل دولة من خط الحدود إلى الداخل)، وخصصت تلك المساحة لنشاطات حرس الحدود، بما فيها حقوق الرعي والتنقل بين سكان المناطق الحدودية التي تمتد لتصل إلى مسافة حددت بملاحق الاتفاقيتين، ولا يجوز لأي من طرفي الاتفاقيتين القيام بإنشاء أو الاحتفاظ بأية استحكامات عسكرية أو مخيمات أو ما شابهها، وتستثنى من ذلك المنافذ الرسمية ومنشآت قوات الحدود في تلك المناطق<sup>(2)</sup>.

أما بالنسبة للاتفاقية العمانية الإماراتية الموقعة بتاريخ 1999/5/1م، فقد جاءت المادة الثالثة من الاتفاقية الحدودية لتحديد الإحرامات بين الطرفين في البند الأول منها بمسافة (50) خمسين متراً داخل إقليم كل دولة منهما، واستثنت في البند الثاني أن تكون المسافة الفاصلة بين الإقليمين (10) أمتار فقط اعتباراً من النقطة الرئيسية رقم (89) المحددة بفلج البرقي إلى النقطة الرئيسية رقم (98) المسماة بأم الشطرين، وفيما عدا المنشآت المستثناة وأمهاث الأفلاج ومساراتها والمنافذ الرسمية القائمة، حيث أشير إلى ذلك في المادة الخامسة من الاتفاقية كما جاء الملحق الثاني المرفق بالاتفاقية ليحدد بالاسم في المادة الثانية منه، فقد قضت هذه المادة بإزالة كافة المنشآت الواقعة داخل الإحرامات المشار إليها، على أن يتم ذلك خلال فترة سنة من تاريخ دخول الاتفاقية حيز التنفيذ. أما بخصوص إقامة المنشآت والاستحكامات العسكرية الجديدة لأغراض القوات المسلحة فقد اتفق الطرفان على عدم القيام بذلك في حدود الخمسة

(1) طه، فيصل عبد الرحمن علي. 1999. القانون الدولي ومنازعات الحدود. ص ص. 79 - 82.

(2) العيسائي، علي بن سالم. 2006. اتفاقيات الحدود العمانية الدولية. ص. 60.



كيلو مترات الأولى بدءًا من مسار خط الحدود إلى عمق الطرفين، واستثنت المادة الرابعة من هذه الاتفاقية المنشآت العسكرية التي قد تقام بصورة مؤقتة لمواجهة حالات الطوارئ والكوارث الطبيعية أو الصناعية أو اضطرابات الأمن الداخلي في كلا الطرفين.

كما استثنى البند (2) من نفس المادة المنشآت العسكرية القائمة، وكذلك أحقية الطرفين في إنشاء المنافذ الحدودية الرسمية أو إقامة نقاط أمنية للمحافظة على الأمن والنظام العام.

## 2- تعيين الحدود طبقاً لاتفاقية عام 2002م:

إن الاتفاقية الحدودية الدولية الثانية الموقعة بين حكومتي سلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة في الثاني والعشرين من يونيو 2002م جاءت مكتملة للهدف الذي بدأته الاتفاقية الحدودية الأولى بين البلدين، حيث أُريد لها أن تضع الحد الفاصل بين إقليمي الدولتين في القطاع الحدودي الممتد من شرقي العقيدات عند النقطة الحدودية رقم (110) وحتى منطقة الدارة وهي آخر نقطة التقاء للحدود بين الجانبين في أقصى الشمال. وبهذا الاتفاق يعتبر ملف الحدود بين الطرفين قد تم إغلاقه في القطاع البري، ولم يبق في هذا الجانب سوى القطاع البحري حيث أشارت المادة الرابعة عشر من هذه الاتفاقية إلى أن الحدود البحرية بين البلدين في القطاعات المشاطئة للبحر سيتم تحديدها من آخر نقطة واقعة على اليابسة اتهاءً باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، وسيتم في مرحلة لاحقة التوقيع على اتفاقية بهذا الشأن بين البلدين.

### أ- موضوع الاتفاقية:

إن هذه الاتفاقية جاءت لترسيم خط الحدود الدولي الفاصل بين إقليمي البلدين في القطاع الحدودي الممتد من آخر نقطة حدود قد تم اعتمادها في الاتفاقية الأولى وهي النقطة رقم (110) الواقعة بشرقي العقيدات وحتى منطقة الدارة<sup>(1)</sup> وفقاً لما أشارت إليه المادة (1) من الاتفاقية، حيث انصب هذا الاتفاق على أربعة محاور هي على النحو التالي:

الأول - قطاع شرقي العقيدات إلى خطمة ملاحه.

الثاني - قطاع مدحا.

الثالث - قطاع النحوة.

الرابع - قطاع دبا إلى الدارة.

### ب- حجية الوثائق المرفقة بالاتفاقية:

(1) للإطلاع على المرسوم السلطاني رقم 10/ 2003 بالتصديق على اتفاقية الحدود بين سلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة في القطاعات الحدودية من شرقي العقيدات إلى الدارة. أنظر الملحق رقم (6).

لا شك أن الاتفاقيات الحدودية الدولية التي يتم إبرامها بين الأشخاص الدولية وفق ضوابط معتمدة تأتي لتعبر عن إرادة أعضائها، والوثائق المرفقة بتلك الاتفاقيات ما هي إلا وسائل إثبات تحوز على نفس القوة القانونية التي تتمتع بها الاتفاقيات. وعند دراسة الاتفاقية الحدودية الموقعة بين سلطنة عمان وشقيقتها دولة الإمارات العربية المتحدة بتاريخ 2002/6/22م نجد أنها لم تهمل الإشارة إلى القوة القانونية للوثائق المرفقة بها، حيث أكدت المادة (2) من الاتفاقية على أن قوائم الإحداثيات الأولية المشار إليها في بنود المادة الأولى منها والموقعة من طرفيها "تعتبر جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية" وكذا الحال بالنسبة للخرائط الأولية المشار إليها في البنود الأربعة من المادة الأولى وحددت الفترة الزمنية للعمل بها منذ التوقيع عليها من قبل ممثلي البلدين بذلك حتى الانتهاء من إعداد الخرائط وقوائم الإحداثيات النهائية المنصوص عليها في المادة الخامسة من نص الاتفاقية. وقد حددت المادة الثانية في فقرتيها الأخيرتين حالة تعارض قوائم الإحداثيات الأولية المرفقة بالاتفاقية مع العلامات الحدودية المثبتة على الطبيعة، حيث تكون العلامات الحدودية هي المرجع القانوني لتفسير التعارض، وفي حال عدم وجود علامات مثبتة على الطبيعة فيعتد بخط الحدود الموضح على الخرائط الأولية حتى يتم العمل على تنفيذه على الأرض.

وفي حال أن مواقع نقاط الحدود المشار إليها في المادة الأولى قد تم اعتمادها بعد تثبيتها على الأرض وفقاً لما نص الاتفاق عليه من طرفي الاتفاقية، وتم إدراج إحداثيات تلك النقاط في قوائم نهائية بعد التأكد من اتباع النظام الجيوديسي 84 واعتماد هذه القوائم من ممثلي البلدين، فتعتبر قوائم الإحداثيات نهائية وتعتبر جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية ويحتفظ كل طرف بنسخة منها. أما بالنسبة للخرائط النهائية لخط الحدود فقد صنفها البند 2 من المادة (5)، وتم التأكيد على أنها تعتبر جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية بعد التوقيع عليها من ممثلي البلدين، وأعطت الحق لكل طرف أن يحتفظ بنسخة من كل منها، وإذا ظهر اختلاف بين قوائم الإحداثيات النهائية لمواقع نقاط خط الحدود الرئيسية منها والفرعية وخط الحدود الموضح في الخرائط النهائية فيعتد بأن تكون قوائم الإحداثيات النهائية هي المرجع.

وحول تنظيم وحماية الموارد المائية الممتدة عبر الحدود فقد أكدت المادة التاسعة من الاتفاقية على وجوب أن يتم الاتفاق على ملحق إضافي تعده الجهات المختصة في البلدين، وبعد التوقيع عليه من قبل ممثلي البلدين "يعتبر جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية"، وأخيراً أجازت المادة السادسة عشر من هذه الاتفاقية إضافة ملاحق أخرى يتم الاتفاق عليها من قبل الطرفين لغرض تنظيم جميع الشؤون ذات الصلة بهذه الاتفاقية، وذلك تقديرًا لطبيعة المناطق الحدودية المتجددة<sup>(1)</sup>.

(1) العيسائي، علي بن سالم. 2006. اتفاقيات الحدود العمانية الدولية. ص. 201.

### ج- إحرادات خط الحدود والاستحكامات العسكرية:

في المادة السادسة من هذه الاتفاقية تم تحديد إحرادات خط الحدود بمسافة (50) متراً، مع ورود بعض الاستثناءات في بعض المناطق تقديراً للوضع الديموغرافي هناك، حيث حددت المسافة بعشرة أمتار في منطقة مزيرع من النقطة الرئيسية رقم (127) إلى النقطة رقم (130)، وفي منطقة مدحا من النقطة الرئيسية رقم (99) إلى النقطة رقم (1) مروراً بالنقطتين الرئيسيتين رقمي (100) و(101)، وكذلك في منطقة نحوه من النقطة الرئيسية رقم (1) إلى النقطة الرئيسية رقم (38)، وفي منطقة الدارة بين النقطتين الرئيسيتين رقمي (85) و(86)، وفي منطقة دبا حددت إحرادات خط الحدود بمسافة ثلاثة أمتار من النقطة الرئيسية رقم (1) إلى النقطة الرئيسية رقم (10)، وبمسافة (5) أمتار من النقطة الرئيسية رقم (10) إلى النقطة رقم (13)، وبمسافة عشرة أمتار من النقطة رقم (13) إلى النقطة الرئيسية رقم (16)، وقد ألزم البند الرابع من المادة السادسة الدولتين بإزالة الممتلكات والمنشآت المقامة ضمن منطقة إحرادات الخط الحدودي، واستثنى من ذلك المنافذ الرسمية القائمة وبرج الاتصالات المقام فوق جبل أم النسر عند النقطة الرئيسية رقم (130) وخطوط الكهرباء والمياه والغاز من النقطة الرئيسية رقم (100) إلى النقطة رقم (1) مروراً بالنقطة الرئيسية رقم (101) بقطاع مدحا، وحددت فترة سنة من تاريخ دخول الاتفاقية حيز التنفيذ لإزالة تلك المنشآت في المناطق المقام عليها العلامات الحدودية، أما المناطق التي لم تبين العلامات الحدودية فيها بعد فتمت الإزالة بعد إنشائها.

أما بالنسبة للمنشآت والاستحكامات العسكرية فقد تم الاتفاق بموجب المادة الحادية عشرة على عدم استحداث أية منشآت أو استحكامات جديدة لأغراض القوات المسلحة على جانبي الخط الحدودي لمسافة خمسة كيلومترات داخل إقليم أي من الطرفين، واستثنى من ذلك المنشآت التي تدعو الضرورة لإقامتها لمواجهة حالات الطوارئ والكوارث الطبيعية والصناعية أو اضطرابات الأمن الداخلي، واستثناءً من هذه الأحكام فقد أجاز لدولة الإمارات العربية المتحدة إقامة موقع عسكري في رؤوس الجبال يتم الاتفاق على تحديده بين الطرفين.

### د- حفظ الأمن وحماية البيئة:

لأغراض حماية الأمن ضمن مناطق إحرادات خط الحدود فقد أشارت المادة الثانية عشرة من هذه الاتفاقية إلى أن الطرفين قد اتفقا على سريان أحكام الملحق الأول للاتفاقية الحدودية الدولية الموقعة بين البلدين في الأول من شهر مايو لعام 1999م المتعلق بتنظيم سلطات الحدود على جميع المناطق التي شتمتها الاتفاقيتان بدءاً من أم الزمول ومراراً بشرقي العقيدات وإلى منطقة الدارة.

وبخصوص حماية البيئة ومكافحة التلوث في المناطق الحدودية فقد تعهد الطرفان على التعاون في هذين المجالين وذلك وفقاً لما تضمنته المادة العاشرة من هذه الاتفاقية، والجدير بالذكر أن سلطنة عمان قد

أصدرت قانون المحميات الطبيعية وصون الأحياء الفطرية، وذلك بموجب المرسوم السلطاني السامي رقم 2003/6 الصادر بتاريخ 8 يناير 2003م<sup>(1)</sup>.

### المطلب الثاني- اتفاقية جدة الحدودية بين السعودية والإمارات عام 1974م:

إن الحدود بين السعودية والإمارات لم تحددها اتفاقيات 1915م، 1928م بين السعودية (نجد) وانجلترا، كما أن الحكومة البريطانية لم تعن بإيضاح حدود الإمارات في معاهدات الحماية التي أبرمتها مع مشايخ هذه الإمارات.

وسبب ذلك، أن الحكومة البريطانية لم تكن تهتم سوى بتأمين الملاحة في الخليج، كما يدل على ذلك الوثائق الرسمية العديدة، ولتحقيق هذا الهدف كان يهم بريطانيا أن تحافظ على الوضع الراهن في الخليج، وتمنع أي قوة خليجية أو أجنبية من المساس به. وكان الوهابيون ثم السعوديون تحت أنظار بريطانيا، حيث رصدت تحركاتهم بدقة خاصة نحو الشرق، ولذلك تعد مشاكل الحدود ومنازعاتها بين السعودية والإمارات، منازعات سعودية بريطانية بالدرجة الأولى، وليست بين السعودية والإمارات. وسوف نتناول ذلك بالشرح والإيضاح من خلال الآتي:

### الفرع الأول- موقف السعودية من ترسيم الحدود مع دول الخليج:

في عام 1848م حاولت بريطانيا عقد حلف بين عرب ساحل الهدنة رغبةً في اقضاء الوهابيين عن المنطقة، وكان الوهابيون منظورهم يقومون بغارات مستمرة على قطر في نطاق جهودهم المناهضة لبني خالد، بل أمكنهم عام 1810م توحيد البحرين وقطر والقطيف في مقاطعة واحدة. وكانت البحرين في فترات متقطعة تخضع لسيطرة السعوديين، وتدفع الجزية لهم، مقابل حمايتها من هجمات الفرس ومسقط ضدها، لذلك حرص الإنجليز على استخلاص تعهد من السعوديين عام 1866م بعدم الإضرار أو الاعتداء على الإمارات العربية المتحالفة مع الحكومة البريطانية وخاصة مسقط، كما أنهم لاشك كانوا ينظرون بعين الرضا تجاه الحملات المصرية ضد السعوديين في النصف الأول من القرن الماضي. ولم يفت بريطانيا انسجامًا مع هذا الاتجاه، أن تضمن معاهدة دارين التي وقعت مع ابن سعود في 1915/12/26م، والتي اعترفت فيها بالاستقلال وتعهدت له بالحماية، إلزامه بالألا يعتدي على تلك الإمارات، وأوردت ذلك أيضًا في معاهدة جدة لعام 1927م، ويمكن القول: إن محور

(1) الجريدة الرسمية. العدد رقم 735. مسقط. الصادر بتاريخ 15 يناير 2003م.



النزاع الحدودي بين السعودية والبحرين كان يدور حول (فيشت أبو سعفة) التي تقع بها جزيرتان هما جزيرة لبنينة الكبرى وجزيرة لبنينة الصغرى<sup>(1)</sup>.

وحيث إنه لا توجد حدود بين السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة، ولم يكن هناك ما يدعو إلى ذلك في الماضي، فقد أعلنت السعودية تبعية المنطقة الفاصلة بينها وبين دولة الإمارات العربية المتحدة لها وهي الساحل الجنوبي للخليج غرباً من نقطة تقع بين المغيرة والمرفأ على شاطئ الظفرة، حتى نقطة تقع على الشاطئ الجنوبي الشرقي لشبه جزيرة قطر. ولذلك ثارت المشاكل حول الحدود العامة بين السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة، كما ثارت حول مشاكل بذاتها، ونعني بها على وجه التحديد قضية البريمي التي تمس السعودية من ناحية وكلا من أبوظبي وعمان من ناحية أخرى.

فقد كانت السعودية ترى أن سيادتها تمتد إلى شبه جزيرة قطر، عدا مدينة الدوحة وأراضي الرعي المتاخمة لها مباشرة، وبدأت السعودية منذ عام 1932م (وهو تاريخ منح امتياز التنقيب لشركة النفط الانجليزية الفارسية)، تثير مسألة الحدود مع المعتمد البريطاني في بوشهر، وفشلت المفاوضات السعودية البريطانية عام 1934م لتخطيط الحدود القطرية السعودية. نظراً لمغالاة السعودية في مطالبها ودعاؤها الإقليمية حتى شمل الادعاء السعودي أربعة أخماس أراضي أبوظبي بما فيها واحة ليوا الموطن الأصلي لأسرتها الحاكمة.

وما يلاحظ للقراءة التاريخية لهذه المشكلة، أن مسألة الحدود كانت تزداد حدة وتنافساً كلما لاحت في الأفق بشائر اكتشافات بترولية جديدة في المنطقة، الأمر الذي جعل مسألة حل هذه الخلافات مرهوناً ببعض الاعتبارات الخارجة عن إرادة الدولتين<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثاني- طبيعة الخلاف بين السعودية والإمارات حول منطقة البريمي:

تعددت الخلافات حول الحدود العامة بين السعودية وأبوظبي، فقد جرت محادثات سعودية بريطانية بشأنها في جدة في 1937/3/19م ولم ينته الجانبان إلى اتفاق محدد في هذا الصدد<sup>(3)</sup>.

#### أ- النزاع الدولي على منطقة البريمي:

لقد كانت منطقة البريمي محل نزاع بين أبوظبي وسلطنة عمان، وبين السعودية من ناحية أخرى، فالحدود البرية والبحرية ما بين السعودية وجاراتها الإمارات العربية المتحدة. والبريمي تقع في داخل منطقة تتميز بالاتساع وهي تمثل فاصلاً ما بين الخليج العربي وبحر عمان، وهي مرتبطة بمنطقة وادي الجزى الذي

(1) الهزاعمة، محمد عوض. 2010. قضايا دولية. تركة قرن مضى وحمولة قرن آتي. عمان: دار الحامد. ص. 127.

(2) الجاسور، ناظم عبد الواحد. 2001. إشكالية الحدود في الوطن العربي. دراسة في الصراعات السياسية والخلافات الحدودية العربية.

عمان: دار مجدلاوي للنشر والتوزيع. ص. 87.

(3) الأشعل، عبد الله. 1978. قضية الحدود في الخليج العربي. القاهرة: مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام. ص. 49.

يقطعه جبل الحجر ليقوم بالربط ما بين ساحل الباطنة وميناء صحار في منطقة الظاهرة، وقد ظهر النزاع على حدود البريمي يطفو على السطح مرة أخرى في عام 1947م، عندما كانت شركة أرامكو الأمريكية تقوم بعمليات التنقيب عن البترول داخل مناطق: العقل، والمجن، وبينونة والتي تعدها بريطانيا داخل حدود أبوظبي.

وقد قامت الشركة الأمريكية بإصدار بريطانيا بأن تنسحب بشكل فوري من تلك المناطق، وبدأت بعدها عدد من المفاوضات على منطقة البريمي والتي استمرت بداية من عام 1949م وحتى عام 1968م، ولكنها لم تؤد لأي نتائج، إلى أن أصدرت بريطانيا مع بداية التسعينيات القرار بأن تقوم بالانسحاب من داخل منطقة الخليج.

وقد توصلت السعودية وأبوظبي في عام 1974م إلى عقد اتفاق يعمل على وقف النزاع الحدودي داخل منطقة البريمي، والذي تضمن تنازل السعودية عن الواحات الست في البريمي لأبوظبي في مقابل أن تقوم أبوظبي بالتنازل عن بعض أجزاء من مثلث أرض غرب أبوظبي وجنوب شرق قطر والتي تعرف باسم "سبخة مطي"، كما شملت بنود الاتفاق القيام بإنشاء ممر بري حتى السعودية يربط بينها وبين خور العديد في الساحل الغربي لأبوظبي، وبذلك أصبحت السعودية تمتلك منفذاً لها على الخليج العربي في شرق قطر<sup>(1)</sup>.

وكانت السعودية قد اقترحت خطأ للحدود بين السعودية والإمارات المجاورة عام 1935م، ورفضته بريطانيا التي تقدمت باقتراح آخر مضاد يعطي قطر مزيداً من الأراضي وتؤكد تبعية خور العديد لأبوظبي. ويتلخص نزاع البريمي في أن أبوظبي تدعى السيادة على ست قرى، وتطالب مسقط بالثلاث الأخرى. بينما ترى السعودية أن الواحة كلها ملك لها، وكانت بريطانيا تقف في مواجهة السعودية باعتبارها حامية لمصالح أبوظبي، وعلى أساس تفويض من سلطان عمان لها في ذلك، ومن ناحية أخرى، يشتمل النزاع أيضاً على تحديد الحدود الشرقية للسعودية الفاصلة بينها وبين قطر وأبوظبي فترى الحكومة البريطانية أن الاتفاق التركي- الإنجليزي لعام 1913م الذي وضع يعرف بالخط الأزرق، هو أساس تخطيط الحدود استناداً إلى أن الممتلكات التركية شرقي هذا الخط محدودة ولم يحدث تغيير في شرق السعودية منذ ذلك التاريخ، بينما ترفض السعودية الخط الأزرق، وخط ريان لعام 1935م وتتمسك بأن يتم تخطيط حدودها الشرقية وفقاً لأوضاع عام 1949م.

أما فيما يتعلق بمدى صحة الأسس التي استندت إليها كل من السعودية ومسقط وأبوظبي فلا يهمنا أن نتعرض لها هنا تفصيلاً، بقدر ما يعيننا أن نوضح أن كل طرف حاول أن يثبت سيطرته على الواحة، وخضوع قبائلها له أطول فترة ممكنة، وممارسته السيادة عليها، وتقول سجلات التاريخ إن

(1) المخادمي، عبد القادر رزيق. 2004. نزاعات الحدود العربية. ص ص 173-174.

الأطراف الثلاثة اختلفت على الواحة في فترات مختلفة في ظروف تاريخية معينة، ومارست عليها أقداراً متفاوتة تاريخياً وموضوعياً من السيطرة. غير أنه يلاحظ أن الجانب السعودي أكثر اقناعاً في هذا الصدد من الجانبين الآخرين إذ سيطر السعوديون على الواحة أطول من غيرهم سيطرة مستمرة وهادئة لما يقرب من سبعين عاماً، وكانت قبائل الواحة فيما خلا هذه الفترة أقرب إلى الاستقلال منهم إلى الخضوع بنفس الدرجة لطرفي النزاع الآخرين، ومع ذلك فإنه لا يمكن الجزم بالأحقية المطلقة للسعودية في الواحة، فلكل من الأطراف الثلاثة حقوق متفاوتة بقدر فترة وفعالية وجود كل منهم فيها، وهذه النتيجة جعلت من المستحيل تلمس حل النزاع بالوسائل القانونية، بل دفعت البعض إلى القول بأن أفضل الحلول هو وجود كشافه عُمان فيها<sup>(1)</sup>.

#### ب- تطور النزاع من 1955م-1974م وتسويته:

بعد تعثر التوصل إلى حل عن طريق التحكيم ظل النزاع ساكناً بشكل بؤرة توتر في العلاقات السعودية البريطانية، وازداد توتراً بالمؤازرة السعودية لمصر خلال أحداث السويس 1956م، وفي عام 1960م أعلن أنه تم الاتفاق على اختيار أمين عام الأمم المتحدة مراقباً محايداً يشرف على بعثة لتقصي الحقائق في البريمي. وكانت البعثة برئاسة سفير السويد لدى إسبانيا. ولكن السعودية اشترطت للبدء في تسوية النزاع بهذا الأسلوب، أن تقوم بريطانيا بإعادة السكان الفارين من البريمي إلى الواحة، وهكذا تعثر عمل البعثة، غير أنه في عام 1962م، وبعد استئناف العلاقات الدبلوماسية بين السعودية وبريطانيا في 1963/1/16م، اتفق على استئناف الجهود لتسوية النزاع تحت الإشراف الشخصي للأمين العام.

وفي عام 1971م قام السلطان قابوس سلطان عمان بزيارة السعودية، وصدر بيان مشترك عقب الزيارة في أكتوبر 1971م يتضمن اعتراف السعودية بالقرى الثلاث من واحة البريمي إلى عُمان.

وفي عام 1974م حلت مشاكل الحدود بين السعودية وأبوظبي باتفاق تضمن أن تتنازل السعودية عن الواحات الست التي توجد في البريمي لأبوظبي، في مقابل تنازل مماثل من أبوظبي عن بعض من الأجزاء من مثلث أرض غرب أبوظبي وجنوب شرق قطر والتي أطلق عليها "سبخة مطي"<sup>(2)</sup>.

كما شمل الاتفاق القيام بإنشاء ممر بري حتى السعودية ليصل بين السعودية وخور العديد على الساحل الغربي لأبوظبي. ومقابل ذلك تتنازل السعودية عن آبار النفط التابعة والمستثمرة حالياً من قبل أبوظبي والواقعة في الجرف القاري المقابل لخور العديد للإمارات العربية المتحدة لأبوظبي كإمارة وتعطي أبوظبي مراً برياً إلى خور العديد<sup>(3)</sup>، ومن هناك إلى حدودها الجنوبية الشرقية.

(1) الأشعل، عبد الله. 1978. قضية الحدود في الخليج العربي. ص ص . 54-55.

(2) للاطلاع على اتفاقية جده الحدودية بين دولة الإمارات العربية المتحدة والسعودية 1974 أنظر الملحق رقم (7).

(3) للاطلاع على الحدود بين دولة الإمارات العربية المتحدة والسعودية حسب اتفاقية 1974 يظهر خور العديد حيث يشير السهم الأحمر أنظر الملحق رقم (5).

وهكذا حققت السعودية بهذا الاتفاق كل مطالبها في غرب أبوظبي، حيث حصلت على أجزاء من سبخة مطي الغنية بالبترول، وخور العديد مقابل تنازلها عن مطالبها بواحة البريمي، وبذلك أصبح لها نافذة على الخليج إلى الشرق من قطر. أما الحدود الجنوبية لأبوظبي فقد تم إعادة تخطيطها وضم المثلث الجنوبي منها إلى السعودية، وتركت آبار زرارة البترولية إلى أبوظبي لاستثمارها<sup>(1)</sup>.

لم تقف دولة الإمارات كثيراً أمام الصعوبات والمعوقات في إيجاد حل لمشكلاتها الحدودية مع دول الجوار، حيث قام صاحب السمو الشيخ "خليفة بن زايد آل نهيان" رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة بإصدار مرسوم اتحادي يحمل الرقم 98 لعام 2009م لإنشاء "مجلس شؤون الحدود" وتعيين تشكيله وما يختص به من أعمال، والذي رأسه الفريق أول صاحب سمو الشيخ "محمد بن زايد آل نهيان" ولي عهد أبوظبي ونائب القائد الأعلى للقوات المسلحة، ويعد هذا المجلس بموجب ذلك المرسوم بمثابة الجهة الرسمية التي تختص بالنظر في قضايا الحدود.

وتظهر الأهمية التي يتمتع بها ذلك المجلس داخل دولة الإمارات العربية المتحدة من علو منزلة الأسماء القائمة على إدارته وخاصة بعد ما حدث من أزمة في الحدود مع المملكة العربية السعودية، والذي جاء بعد قرار قامت الرياض باتخاذ من جانب واحد بوقف التنقل من قبل المواطنين الإماراتيين إلى داخل وخارج السعودية باستخدام البطاقة الشخصية، فقد قامت السعودية بالإعلان عن توقف الانتقال بـ "الهوية الوطنية" فيما بينها وبين دولة الإمارات العربية المتحدة، حيث إن الخريطة التي ظهرت على بطاقة "الهوية الوطنية" التي يحملها الإماراتيون لا تتوافق مع ما تم عقده في عام 1974م من اتفاقية لتعيين الحدود ما بين دولتي السعودية والإمارات العربية المتحدة<sup>(2)</sup>.

#### الخلاصة:

قامت دولة الإمارات بوضع التدابير والتشريعات القانونية التي تحافظ من خلالها على حدودها البحرية، حيث حددت واجبات السفن والطائرات الأجنبية أثناء المرور البريء في الإقليم البحري الإماراتي سواء كانت هذه السفن حكومية أو خاصة، فدولة الإمارات لها الحق في تنظيم الملاحة في بحارها طبقاً لقوانينها الداخلية والتي لم تختلف عن قواعد القوانين الدولية، وطبقاً لذلك قام المشرع الإماراتي بوضع قواعد للمرور البريء للسفن التجارية الأجنبية، وكذلك للسفن الحربية الأجنبية أيضاً، بالإضافة إلى مرور الغواصات وسفن الملاحة الغاطسة والسفن الأجنبية التي تدار بالطاقة النووية أو تحمل مواد نووية أو

(1) الأشعل، عبد الله. 1978. قضية الحدود في الخليج العربي. ص 55-65.

(2) "إنشاء مجلس شؤون الحدود برئاسة محمد بن زايد". جريدة الإمارات اليوم. أبوظبي. 25 نوفمبر 2009. ص. 5.



سامة، فالسفن الأجنبية لا تمر دون الحصول على إذن من وزارة الخارجية، كذلك وضع قواعد لتحليق الطائرات فوق منطقة البحر الإقليمي.

وقد تناول الباحث أيضاً الولاية الجنائية على ظهر السفينة الأجنبية في الإقليم البحري الإماراتي، وأكد على أهمية سيادة دولة الإمارات على إقليمها البحري، وذلك من خلال قواعد القانون الدولي.

أما عن حماية البيئة في الإقليم البحري الإماراتي فتم تناول القوانين التي تقوم بالحفاظ على البيئة البحرية وتحافظ على ثروات البحار، وتعمل على إدارة تنظيم المخزون السمكي؛ لأنه يشكل أهمية اقتصادية لدولة الإمارات العربية المتحدة، وقد قامت دولة الإمارات بوضع لجنة لها سلطات مختصة وواجبات تهدف إلى الحفاظ على البيئة البحرية وتنميتها.

كما تم وضع قوانين تعمل على مكافحة الصيد الجائر في الإقليم البحري الإماراتي، وتسهم بشكل كبير إيجابياً بالحفاظ على الأسماك والحيوانات النادرة وذلك بالتنسيق مع السلطات المختصة وتحديد أنواع الأسماك والكائنات البحرية التي يحذر صيدها.

ولم تقف دولة الإمارات العربية المتحدة أمام العقبات والمعوقات التي برزت ومثلت مشكلات في ترسيم الحدود البحرية مع الدول الأخرى خاصة المشاكل التي تدور بين الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان حول واحة البريمي، فقد تم وضع اتفاقيات ذات طابع قانوني اتخذت خطوات تنظيمية منها الاتفاقية الحدودية الموقعة عام 1959م، واتفاقية 1960م الحدودية بين إمارة أبوظبي وسلطنة عمان، وكذلك تم تعيين الحدود العمانية الإماراتية طبقاً لاتفاقيتي 1999م-2002م، والتي حافظت على خط الحدود والاستحكامات العسكرية بين البلدين، وعملت على حفظ الأمن وحماية البيئة.

ومن ناحية أخرى، كانت هناك بعض المشكلات الحدودية بين الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية، ولحل هذه المشكلة تم توقيع اتفاقية جدة الحدودية بين السعودية والإمارات عام 1974م، وقد تطور النزاع حتى تم حل المشاكل بين الطرفين باتفاق تضمن تنازل السعودية عن واحات البريمي الست لأبوظبي، وتنازل أبوظبي عن أجزاء من مثلث أرض غرب أبوظبي وشرق جنوب قطر المعروف باسم "سبخة مطي"، وبذلك نجد أن الطرق الدبلوماسية تعمل على حل المشكلات الحدودية الناجمة بين الدول بشكل عام.