

الفصل الثاني

الإطار العام للنظام البحري في التشريع الإماراتي

قهيء:

لم يقم القانون الدولي للبحار بوضع تنظيم قانوني واضح للمساحات البحرية، وإنما قام بوضع تفريق واضح بين النظام القانوني الخاص بالمناطق البحرية، والتي تعتبر كجزء من إقليم الدولة، وتتحرك في ظل السيادة الإقليمية لها، وبين الحقوق السيادية والولاية، إلى جانب المناطق التي تقع في خارج الولاية الوطنية، أو ما يطلق عليها أعالي البحار.

وتتمثل المناطق البحرية التي كانت معروفة وقليلة، في المياه الداخلية والبحر العالي وكذلك البحر الإقليمي، وهي تعد الأقسام الثلاثة التقليدية للبحر، وقد حدث نتيجة للتطور الذي شهده المجتمع الدولي والتقدم في التكنولوجيا معرفة بعض من الأقسام الأخرى الجديدة بخلاف الأقسام التقليدية، ومنها: المنطقة المتاخمة أو ما يعرف بالمنطقة المجاورة، ومنطقة الجرف القاري، والتي نشأت وعرفت بشكل واضح طبقاً لاتفاقيات جنيف والتي حدثت في عام 1958م.

وقد قسمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في عام 1982م البحر إلى ثمانية أقسام: البحر الإقليمي، والمياه الداخلية، والمنطقة المتاخمة، والجرف القاري، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والبحر العالي، والمياه الأرخيلية، والمضائق التي تستخدم لأغراض الملاحة الدولية، وقد قامت اتفاقية قانون البحار والتي ترجع إلى عام 1982م بعمل إعادة لتحديد المناطق البحرية والنظر في المركز القانوني لها، كما قامت باستحداث أقسام جديدة، من بينها المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي لم تكن موجودة من قبل، وهذا ينطبق أيضاً على الحدود البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة.

وبناءً على ذلك، يتناول الباحث في هذا الفصل المبحث الأول، الذي يوضح الأهمية الجيوسياسية والاقتصادية للإقليم البحري الإماراتي، أما المبحث الثاني، يتناول فيه مكونات الإقليم البحري الإماراتي، وأخيرًا المبحث الثالث، الذي يعرض فيه التشريعات الإماراتية النوعية.

المبحث الأول

الأهمية الجيوستراتيجية والاقتصادية للإقليم البحري الإماراتي

يعد المجال البحري المجال الحيوي والاستراتيجي الأبرز للدولة، لما يلعبه هذا الأخير من دور جيوستراتيجي واقتصادي مهم، كونه مستودعاً للثروات البيولوجية واحتوائه على مخزونات معتبرة من الموارد المعدنية والطاقة، فضلاً عن ذلك كله؛ فالمجال البحري هو الواجهة التي تطل بها الدولة على العالم الخارجي، هذه الواجهة التي كانت بحكم التجربة - ولا تزال - مصدر كل التخوفات والمخاطر الأمنية التي تأتي من وراء البحار.

وإذا ما اقتضيت الفكرة في العناصر الجيوستراتيجية، والاقتصادية، والأمنية، نجد أن الدولة الساحلية - ومنذ أمد بعيد - اتخذت منهم مسوغاً لبسط سيادتها على جزء البحر الملاصق لشواطئها في سبيل الحفاظ على مصالحها وصيانة أمنها، حتى بات مثل هذا التصرف المضطرب، والشائع بين الدول الساحلية من الأعراف الدولية المستقرة.

ومن جهة أخرى، فإن البحر بمساحته الشاسعة ودوره النشط في حياة المجتمعات كان دوماً وسيلة الاتصال والتجارة الدولية بامتياز، فالملاحة البحرية الدولية لا سيما التجارية منها قد أسهمت في بناء اقتصاديات أمم بأسرها منذ أُنْخِرَ العصور⁽¹⁾.

وبناءً على ذلك، سوف يتناول الباحث في هذا المبحث، المطلب الأول: الأهمية الجغرافية للإقليم البحري الإماراتي، وكذلك سوف يتناول أيضاً، في المطلب الثاني: الأهمية الاستراتيجية للإقليم البحري الإماراتي، وفي المطلب الثالث: يعرض الأهمية الاقتصادية للإقليم البحري الإماراتي.

المطلب الأول- الأهمية الجغرافية للإقليم البحري الإماراتي.

تتميز دولة الإمارات العربية المتحدة بتنوع كبير في الجغرافيا فيما يوجد بها من تضاريس، وقد قسمت تضاريس دولة الإمارات العربية المتحدة إلى إقسام، وهي: (القطاع الساحلي - المنطقة الصحراوية الرملية - السهول الحصباء - المرتفعات الشرقية - السهول الحصباء بين المرتفعات وساحل البحر على بحر عمان)⁽²⁾.

وبناءً على ذلك يعرض الباحث الموقع الجغرافي وأهميته للإقليم البحري الإماراتي من خلال الآتي:

(1) آليات تسوية المنازعات البحرية الدولية وفق اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982: الملخص. ص. 3.

(2) محمد توهيل سعيد، يوسف محمد شراب. 2014. مجتمع الإمارات الأصالة والمعاصرة. الكويت: مكتبة الفلاح للنشر. ص ص . 64-65.

الفرع الأول - الموقع الجغرافي لدولة الإمارات العربية المتحدة:

تحتل دولة الإمارات العربية المتحدة الركن الشرقي من مدخل الخليج العربي في شبه الجزيرة العربية، وتقع دولة الإمارات العربية المتحدة ما بين خطي عرض 22 - 26.5 درجة شمال، وما بين خطي طول 51 - 56.5 درجة شرق، ليحدها الخليج العربي في الشمال والشمال الغربي، ودولة قطر والمملكة السعودية في الغرب، وبحر عمان في الشرق، أما في الجنوب فتحدها سلطنة عمان، والمملكة العربية السعودية.

وتمتد حدود دولة الإمارات العربية المتحدة بداية من حدود "إمارة أبوظبي" على الساحل الغربي من الخليج العربي وبحوالي 640 كيلو متر لتضم جوار "أبوظبي" الإمارات الأخرى، وهي: دبي، الشارقة، عجمان، أم القيوين، ورأس الخيمة وتنتهي حدودها في المنطقة الشرقية عند إمارة الفجيرة التي تمتد لمسافة 90 كيلومتر على بحر عمان⁽¹⁾.

وقد ترتب على هذا الموقع، الذي هو أقرب إلى الجهات المناخية الحارة منه إلى المنطقة المعتدلة، ندرة واضحة في كمية الأمطار الساقطة نتج عنها ندرة في الغطاء النباتي، وفي أنواع المحاصيل الزراعية التي يمكن زراعتها في البلاد، وأدى ارتفاع درجات الحرارة إلى سيادة ظاهرة الجفاف لمدة طويلة من السنة، حيث تؤثر هذه الظاهرة في نشاط الإنسان⁽²⁾.

وتطل دولة الإمارات العربية المتحدة على بحرين مهمين هما: الخليج العربي من الجهة الشمالية والشمالية الغربية، وبحر عمان من الجهة الشرقية، وهي بهذا تتمتع بموقع ساحلي⁽³⁾.

وتشغل دولة الإمارات العربية المتحدة مساحة تبلغ 77.700 كم²، وعند ضم الجزر إليها يصبح إجمالي المساحة 83.600 كم²، وللدولة الإمارات العربية المتحدة ساحلين، أحدهما ساحل طويل يطل على الخليج العربي، والآخر ساحل قصير يطل على بحر عمان، ويمتد طول هذين الساحلين لمسافة 90 كم⁽⁴⁾، وبداية الحدود هي إمارة أبوظبي بخور العديد وبمسافة بلغت 640 كم بطول الساحل الغربي للخليج العربي، وتتبعها أكثر من مائتي جزيرة، وتشكل الصحراء معظم مساحة الدولة حيث تشغل حوالي 65%، منها بالإضافة إلى بعض المناطق الجبلية التي تتركز في إمارتي الفجيرة ورأس الخيمة، أما الواحات

(1) مركز زايد للتنسيق والمتابعة. 2001. المياه في الخليج العربي. أبوظبي. أغسطس. ص. 25.

(2) العجيلي، محمد صالح. 2000. دراسات استراتيجية دولة الإمارات العربية المتحدة دراسة في الجغرافيا السياسية. أبوظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية. ص. 22.

(3) المصدر نفسه. ص. 23.

(4) أبو العلا، محمود. 1988. جغرافية دول مجلس التعاون الخليجي. الكويت: مكتبة الفلاح للنشر والتوزيع. ص. 85.

فإنها في مدينة العين، وليوا، والعوير، والذيد، وكلباء، ورأس الخيمة، وخورفكان، وتغطي السبخات حوالي 10% من المساحة⁽¹⁾.

الفرع الثاني - أهمية الموقع الجغرافي للإقليم البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة:

يلعب الموقع الجغرافي دوراً كبيراً في تحديد نوعية النشاط الاقتصادي للسكان، فموقع دولة الإمارات العربية المتحدة (وهي تطل بجمهة بحرية واسعة على الخليج العربي و بحر عمان على طرق التجارة العالمية)، قد حدد نمط حياة سكانه، هذا الموقع البحري جعل أهله من رواد البحار؛ وصناعة السفن الصغيرة والتي جابوا بها البحار والمحيطات؛ فوصلوا إلى الهند وشرق إفريقيا، وكانت تنقل التمور والأسمك واللؤلؤ وتعود إلى الإمارات محملة بالأقمشة والتوابل وغيرها⁽²⁾، وكانت موانئ الإمارات ولا تزال تمثل المنافذ البحرية التي تطل بها دولة الإمارات العربية المتحدة على العالم الخارجي، هذا بالإضافة إلى اتصالها البري بالدول العربية المجاورة. وكانت حرفة صيد اللؤلؤ، هي الحرفة الرئيسية لسكان السواحل، والتي استمرت تجارتها زمناً طويلاً حتى أوائل الثلاثينيات من هذا القرن، حينها بدأت الأزمة الاقتصادية العالمية فأثرت على تجارة اللؤلؤ الطبيعي، كما أصبح اللؤلؤ الصناعي منافساً خطيراً له⁽³⁾.

المطلب الثاني - الأهمية الاستراتيجية للإقليم البحري الإماراتي:

لا شك أن هناك أهمية استراتيجية للإقليم البحري الإماراتي سواء من الناحية العسكرية، أو الاقتصادية، وهذا بالطبع ينعكس على الاقتصاد العالمي، ويتضح ذلك من خلال الآتي:

الفرع الأول - تطور الاهتمام بالموقع الاستراتيجي للإقليم البحري الإماراتي:

يعبر الموقع الاستراتيجي عن المكان الذي تتواجد به مؤهلات ومزايا تؤمن وتتيح للدولة تحقيق ما تنشده من أهداف حضارية في أوقات السلم، ومن أهداف عسكرية في أوقات الحرب، فما تتمتع به دولة الإمارات العربية المتحدة من مؤهلات في الموقع يمثل في موقعها الساحلي، وطول السواحل والثروات النفطية التي يزخر بها هذا الموقع، فضلاً عن موقع الدولة وسط العالم وارتباطها معه بطرق مائية عديدة⁽⁴⁾.

(1) ابتسام عبد الأمير حسون. 1983. دولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة في الأحوال السياسية والاجتماعية والاقتصادية. (رسالة ماجستير). جامعة بغداد. ص ص 7-8.

(2) للاطلاع على الموقع الجغرافي لدولة الإمارات العربية المتحدة أنظر الملحق رقم (1).

(3) عبده، سعيد أحمد . 1989. موانئ دولة الامارات العربية المتحدة: دراسة في جغرافية النقل البحري. الكويت. ص. 3.

(4) العجيلي، محمد صالح. 2000. دراسات استراتيجية دولة الإمارات العربية المتحدة دراسة في الجغرافيا. ص ص 24-25.

وترجع أسباب الخلافات والمشاكل التي تثيرها البيئة البحرية - في المقام الأول - إلى أهميتها الاستراتيجية من الناحية العسكرية، بالإضافة إلى أهميتها الاقتصادية بالنسبة للغالبية العظمى من الدول سواء أكان ذلك في وقت الحرب أم وقت السلم.

ويمكن القول أن هذه الأهمية الاستراتيجية هي الباعث الدافع، والعامل المحرك لظهور فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي، والتي بدأت منذ القرون الوسطى، وإن كانت في كل عصر تلبس ثوباً جديداً، وتتخفى بأقنعة وحجج تتلازم مع كل زمان⁽¹⁾.

وهناك العديد من الأهمية الجيوستراتيجية للأقاليم البحرية، حيث يتم الاستفادة منها في الشحن البحري، ومصادر الأسماك، بالإضافة إلى الترفيه، بينما أن من أهم الأدوار هو تنمية الاقتصاد العالمي⁽²⁾. ولقد أخذت هذه الأهمية الاستراتيجية مظهرًا متطورًا ومتغيرًا يسير جنبًا إلى جنب مع التقدم العلمي والتقني الذي حققه الإنسان عبر التاريخ، وتبعًا لهذا التطور اختلفت هذه الأهمية باختلاف أجزاء البيئة البحرية سواء بالنسبة لامتدادها الأفقي؛ ونعني به مسطحات البيئة البحرية، أو امتدادها الرأسي الذي يشتمل على أعماقها والقاع، لذلك سوف نحدد الأهمية الاستراتيجية لكل جزء من هذه الأجزاء⁽³⁾. لذلك نرى أن أهمية البيئة البحرية بالنسبة للحياة الإنسانية، بوصفها موردًا لا يبارى بالنسبة للبيئات الطبيعية الأخرى، سواء من حيث مدى الإمكانات الهائلة، وأوجه الاستغلال النافعة التي يمكن أن تستغل فيها هذه الموارد، بوصفها غذاء وشرابًا ودواءً وميدانًا للاتصال والنقل البحري، ومصدرة لأنواع مختلفة من الطاقات، والمواد الخام المتنوعة التي يمكن أن تعوض الإنسان ما يعانيه من نقص للطعام والغذاء والطاقات المستغلة على الأرض⁽⁴⁾.

وبالنسبة لدولة الإمارات العربية المتحدة، فلها أهمية استراتيجية حيث إنها لا تختلف عن غيرها من دول الخليج التي اعتمدت مبدأ (3) أميال بحرية كامتداد لبحرها الإقليمي قبل الاستقلال عن بريطانيا، والالفت للنظر أن دولة الإمارات العربية المتحدة لم تصدر بعد الاستقلال عام 1971م أي قانون أو مرسوم تحدد بموجبه اتساع بحرها الإقليمي⁽⁵⁾.

(1) الدغمة، إبراهيم محمد. 2005. أحكام القانون الدولي لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 35-36.

(2) Smith, Hange D. 2012. *The Oceans: Key Issues in Marine Affairs: University of Cardiff, UK*, p. 2.

(3) طراف، عامر محمود . 2002. إرهاب التلوث والنظام العالمي. بيروت: مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع. ص. 146.

(4) محمد سعيد عبدالله الحميدي. 2009. "الحماية القانونية للبيئة البحرية: دراسة مقارنة". مجلة الفكر الشرطي. الإمارات العربية المتحدة: مركز بحوث الشرطة. القيادة العامة لشرطة الشارقة. مجلد 18. عدد (1). ص. 49 - 50.

(5) عبد الحميد عبد المجيد القيسي. 2009. "مشاكل البحر الإقليمي والجرف القاري في الخليج العربي وطرق البحث فيه". مجلة كلية الآداب. جامعة بغداد، عدد (88). ص. 427.

الفرع الثاني- الجوانب الجيوستراتيجية للإقليم البحري الإماراتي:

من أهم الجوانب الجيوستراتيجية للأقاليم البحرية هو البترول، حيث إن جيوستراتيجية استخدام البترول البحري مشتركة مع التدفقات المنتظمة للشحن البحري التجاري، بما في ذلك الحاويات والشحنات الأخرى، وهناك مضيقان في غاية الأهمية، وهما: مضيق هرمز، ومضيق ملقا⁽¹⁾.

ونظرًا لطبيعة تكون الاتحاد من الإمارات السبعة، وتشابك المصالح النفطية بين تلك الإمارات، حيث إن الحكومات المحلية هي المسيطرة على الموارد النفطية، ونظرًا لانتشار الجزر القريبة من الساحل وتداخل تبعية هذه الجزر بين الإمارات السبع، وحرص دولة الإمارات العربية المتحدة على تجنب المشاكل التي قد يسببها تحديد البحر الإقليمي، لذا فقد بقي عرض بحر الإقليمي ثلاثة أميال بحرية فقط⁽²⁾.

في هذا الصدد، ينبغي الإشارة إلى أن إمارة الشارقة قد أصدرت قبل قيام الاتحاد وبتاريخ 5/ نيسان عام 1970م مرسومًا تضمنت الفقرة الأولى منه توسيع البحر الإقليمي لإمارة الشارقة إلى (12) ميلًا بحريًا يبدأ من خط الأساس على ساحل الأرض الرئيسية والجزر التابعة للإمارة. وكان الهدف من هذا المرسوم هو فرض سيادة إمارة الشارقة الإقليمية على المناطق المحيطة بجزيرة "أبو موسى"، ومما يؤكد هذا القول هو انفراد إمارة الشارقة بمد بحر الإقليمي إلى (12) ميلًا بحريًا بعد ظهور احتياطي ضخم من النفط في منطقة تبعد (5) أميال عن جزيرة "أبو موسى"⁽³⁾.

وتتميز دولة الإمارات العربية المتحدة بموقع استراتيجي مهم، حيث تقع في وسط المسافة تقريبًا بين أوروبا وآسيا وإفريقيا، وهي "معبر بحري وجوي وبري مهم بين الشرق والغرب، مما جعل دولة الإمارات العربية المتحدة مركزًا مهمًا للأنشطة التجارية والبحرية منذ أقدم العصور. إلى أن تم اكتشاف النفط في هذا القرن، ونتج عنه حركة نشطة تتعلق باستخراجه ونقله وتصنيعه، وما صاحب ذلك من طفرة اقتصادية واجتماعية شهدتها منطقة الخليج بصفة عامة، ودولة الإمارات بصفة خاصة⁽⁴⁾.

إن إشراف دولة الإمارات العربية المتحدة على الخليج العربي منحها موقعًا مهمًا من الوجهة الاستراتيجية والاقتصادية، فقد استفادت من البحر باعتباره سبيلًا للمواصلات والاتصال الحضاري مع شعوب العالم ومصدرًا للثروة، ودعمًا لاقتصادها الوطني عن طريق التجارة البحرية، وبخاصة أن للدولة

(1) Straits, Jean-Paul Rodrigue. 2004. *Passages and Chokepoints A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution*. Hofstra University, Hempstead. *Cahiers de Géographie du Québec*. Volume 48. N. 135. p. 365.

(2) عبد الحميد عبد المجيد القيسي. 2009. "مشاكل البحر الإقليمي والجرف القاري في الخليج العربي وطرق البحث فيه". ص. 427.

(3) سكر، جنان جميل. 1980. تحديد المجالات البحرية للدول الساحلية في الخليج العربي. ص. 289.

(4) إسماعيل عبد الرحيم الحوسني. 1990. حماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث البحري بالبترول في سواحل دولة الإمارات العربية المتحدة. (رسالة ماجستير). الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. ص. 6.

ساحلين، أطولهما يطل على الخليج العربي، وأقصرهما يطل على بحر عمان، ويبلغ طول هذين الساحلين 730 كيلو متر. وتظهر أهمية استراتيجية الموقع البحري الذي تتمتع به دولة الإمارات العربية المتحدة حيث يعمل البحر كعازل طبيعي فيما بين الحدود بينها وبين إيران، والذي حماها من أخطار الزحف العسكري عن طريق البر والذي قد تواجه به عن طريق إيران وإن لهذا الموقع أبعادًا جيوبوليتيكية بناءً لدولة الإمارات العربية المتحدة، محليًا من حيث انعكاساته الاقتصادية والحضارية، وإقليميًا كبعد استراتيجي يعزز الأمن القومي العربي، ودوليًا متمثلًا في تقوية الروابط والعلاقات مع شعوب العالم.

علاوة على ذلك، فيعد ما تتمتع به دولة الامارات العربية المتحدة من موقع جغرافي حيوي بين دول الجوار، هو ذاته ما أكسبها بعدًا أمنيًا يتمثل في عروبة دول الجوار، وهي تعد ميزة جيواستراتيجية تفتقر إليها العديد من الدول في العالم، فقد ساعدها ذلك على توفير الجهد في جانب الانشغال بالحدود، وما تتمتع به الدول المجاورة من حجم وأعداد سكان أو توجه سياسي، وتوجيه كل جهودها لسبل التعاون وتبادل المنافع مع الدول العربية المجاورة، والذي يؤدي بدوره إلى تحقيق القوة السياسية، والسير في ركب التطور الاقتصادي والحضاري⁽¹⁾.

المطلب الثالث - الأهمية الاقتصادية للإقليم البحري الإماراتي:

إن البحار والمحيطات والمجاري المائية ذات أهمية كبيرة من حيث الموارد، والبيئة، بالإضافة إلى المحافظة على البيئة، والتجارة والصناعة أيضًا، وأخيرًا العلوم البحرية، والاستراتيجية البحرية التي تتعلق بكل شيء عن البحر وإدارة الأقاليم البحرية بأفضل طريقة ممكنة. وإن الذي يتعلم ويطبق هذه المهارات يمكن أن يجمع الثروات للدولة، لما تتأثر به البيئات السياسية والاقتصادية والتكنولوجية تأثيرًا مباشرًا على الاستراتيجية البحرية للأمة⁽²⁾.

ويعرض الباحث من خلال الآتي: أسباب تميز سواحل دولة الإمارات العربية المتحدة في الخليج العربي وبحر عمان، بالإضافة إلى أهم الموارد الاقتصادية للإقليم البحري الإماراتي.

الفرع الأول - أسباب تميز سواحل دولة الإمارات العربية المتحدة في الخليج العربي:

تتميز سواحل الإمارات دون غيرها من دول المنطقة الخليجية بكثرة ما يوجد بها من أخوار⁽³⁾ وخاصة الساحل الغربي، ولقد لعبت هذه الأخوار دورًا رئيسًا في حياة السكان، فعلى سواحلها ازدهرت

(1) العجيلي، محمد صالح. 2000. دراسات استراتيجية دولة الإمارات العربية المتحدة دراسة في الجغرافيا. ص. 24.

(2) Ahmad, Azhar. 2014. "Maritime Power and Strategy". NDU Journal. p. 24-30.

(3) الأخوار عبارة عن أسنة في البحر تتوغل في الأراضي اليابسة لبضعة كيلومترات مثل خور دبي وخور الشارقة وخور فكان.

كثير من مراكز العمران، والموانئ التجارية، وفي مياهاها الضحلة وجد الرواد الأوائل الحماية التي ينشدونها سواء من أمواج البحر العاتية أو غارات القبائل⁽¹⁾.

وقد مهدت السواحل التي تتمتع بها دولة الإمارات العربية المتحدة السبيل لإنشاء عدد من الموانئ البحرية التجارية، وكانت سبباً أساسياً في نشاط الحركة التجارية بينها وبين مختلف الدول في العالم، سواء عن طريق الاستيراد أو التصدير⁽²⁾، حيث يمثل ذلك أحد المكاسب الاستراتيجية التي أسهمت في تسهيل عمليات تصدير ما تتمتع به دولة الإمارات العربية المتحدة من ثروات نفطية، كما مكنها موقعها الاستراتيجي المتوسط بين دول العالم من امتياز آخر، وهو وجود اتصال حضاري وثقافي واجتماعي مع مختلف شعوب العالم.

وتشغل دولة الإمارات العربية المتحدة مساحة تبلغ 77.700 كم²، وتبلغ تلك المساحة 83.600 كم² إذا أضيفت لها مساحة الجزر، وهي بذلك تقع ضمن تصنيف الدول الصغيرة جداً في الحجم طبقاً لما قدمه "نورمان باوندز" في تصنيفه، وهي تصنف بحسب تصنيف " هارم دبليه" كدولة صغيرة⁽³⁾.

وفي مجال تأثير الوزن السياسي للدولة بالمساحة التي تشغلها، فإن معطيات مساحة دولة الإمارات قد منحتها إمكانات اقتصادية هائلة، وضعت شعبها في مصاف الدول المتقدمة من حيث المستوى المعيشي والحضاري. وتحقيق ذلك بفعل الاستغلال الرشيد لثروات البلاد، وبما يكفل تلبية حاجات الدولة الاقتصادية والاجتماعية، وهي بهذا قد انتزعت رهان المساحة الكبيرة للدولة التي تكتنز علامات العظمة والقوة، ويظهر ذلك بوضوح في البرازيل وكندا وأستراليا، فإن في كل منها عناصر أو عوامل حدثت حتى الآن من تنظيمها الداخلي إلى درجة أنه ليس من بينها واحدة يمكن أن تعد دولة عظمى.

ولم تعد المساحة الصغيرة للدولة الإمارات العربية المتحدة ذات مؤشر سلمي من الجانب العسكري لعدم مجاورتها لدولة برية ذات أغراض عدوانية كي تستفيد من عامل المساحة كميزة دفاعية (العمق الاستراتيجي)، إلا أن هذا الجانب لا غنى عنه في كل الأحوال⁽⁴⁾.

وفي إطار المقارنة بين مساحة هذه الدولة مع عدد سكانها وتوزيعهم ومرونة المواصلات بالقدر الذي يحقق الخدمات المناسبة، فإن مساحة دولة الإمارات تضطلع بقيمة فعلية عالية متمثلة في الكثافة السكانية المعتدلة، وترتبط جميع إمارات الدولة بطرق مواصلات جيدة، إلا أن حقيقة المقاييس الدولية

(1) عبده، سعيد أحمد. 1989. موانئ دولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة في جغرافية النقل البحري. ص ص. 23-24.

(2) للاطلاع على الموانئ البحرية بدولة الإمارات العربية المتحدة أنظر الملحق رقم (4).

(3) العجيلي، محمد صالح. 2000. دراسات استراتيجية دولة الإمارات العربية المتحدة دراسة في الجغرافيا السياسية. ص. 25.

(4) إسماعيل، محمد صادق. 2017. التجربة الإماراتية: قراءات في التجربة الاتحادية. القاهرة: العربي للنشر والتوزيع. ص. 24.

تؤكد أن الدول الصغيرة المساحة ذات حظ ضئيل في مضمار القوة والعظمة مهما نضجت فيها عناصر القوة الأخرى.

ويمكن لدولة الإمارات العربية المتحدة تجاوز ذلك في الركون إلى مقاييس القوة الحضارية الحديثة (العلمية والتقنية والاقتصادية) مثلما تتمتع به اليابان وألمانيا اليوم، بعيداً عن مقاييس القوة العسكرية، وهو ما أدبت عليه دولة الإمارات العربية المتحدة في الوقت الحاضر، ويمثل هذا بحمد ذاته انقلاًباً على مواطن الضعف الجيوبوليتيكي في جغرافية الدولة⁽¹⁾.

الفرع الثاني - أهم الموارد الاقتصادية للإقليم البحري الإماراتي:

تعد البيئة البحرية مصدراً لملح الطعام ومستودعاً للأحجار الكريمة والإسفنج، وكذلك متعة الاستحمام ومادة تشد قرائح الكتاب والشعراء⁽²⁾.

وقد ظل كل ما يكتنف البحار بمثابة لغز غامض لفترات طويلة من الزمن، وشغل ما تتمتع به من غموض جزءاً كبيراً من تفكير الإنسان وجهوده، حتي يحاول اكتشاف سر هذا اللغز، بالرغم من أن الانسان كان ينظر للبحار أثناء فترة طويلة من حياته على أنها مصدراً للغذاء فقط لا غير، وأنها من الوسائل التي يمكن أن تسهم في توصيله من مكان لآخر، وظل كونها مصدر ثروات كامنة في أعماقها خافياً عليه، حتى ساعده العلم، وعرفه الطريق لاستغلال ما بها من ثروات، ومنذ ذلك التاريخ ظهرت أهمية ما تتمتع به البيئة البحرية في الجانبين الحيوي والاقتصادي⁽³⁾.

ومع تطور الموارد البترولية لدولة الإمارات العربية المتحدة، أصبحت هناك قاعدة للتنمية الحضارية والتجارية والصناعية للدولة على امتداد سواحلها الخليجية، وهذه القاعدة تحتاج إلى المزيد من إنشاء الموانئ البحرية، وتصميم الأرصفة البحرية، وحواجز الأمواج، وغيرها من المنشآت البحرية والساحلية، مما يتطلب دراية كاملة بطبيعة سواحل دولة الإمارات العربية المتحدة ومياهها الإقليمية.

وقد كانت دولة الإمارات ولا زالت، في موقع استراتيجي مهم وحيوي بالنسبة للتجارة العالمية، فهي تربط عبر البحر والبر، آسيا والشرق الأدنى والأوسط، وبين دول الشمال إلى أوروبا شرقها وغربها، ودول الجنوب في القارة الآسيوية والإفريقية، وتربط بين باقي العالم، ودول شرق وجنوب أفريقيا.

ولقد قام أهل الإمارات، بالعمل في مجال صيد اللؤلؤ منذ العصور القديمة، والعمل في إعادة تصدير المنتجات التي تجلبها القوافل البرية والبحرية، من شتى بقاع الدنيا، ومع اختراع اليابانيين للؤلؤ

(1) العجيلي، محمد صالح. 2000. دراسات استراتيجية دولة الإمارات العربية المتحدة دراسة في الجغرافيا السياسية. ص. 26.

(2) عبد العليم، أنور. 1967. ثروات جديدة من البحار. القاهرة: دار الكتاب العربي. ص ص. 15 - 16.

(3) محمد سعيد عبدالله الحميدي. 2009. "الحماية القانونية للبيئة البحرية". ص. 48.

الصناعي في عام 1934م، تعرضت تجارة اللؤلؤ الطبيعي للكساد، ونتيجة لذلك تأثرت المنطقة من الناحية الاقتصادية، حتى تم اكتشاف النفط في بداية الخمسينيات، حتى تم تصديره عام 1962م. وتطورت الأوضاع السياسية بعد ذلك، نحو ضرورة الوحدة بين الإمارات السبعة (أبوظبي - دبي - الشارقة - عجمان - أم القيوين - رأس الخيمة - الفجيرة)، والمتزامنة مع إعلان استقلالها في 12/2/1971م، فتطورت المدن الساحلية التي كانت هي في حقيقة الأمر الموانئ التقليدية لإمارات الخليج العربي، وتطورت بشكل منتظم، فأصبحت موانئ عصرية نشطة تضج بالحركة التجارية البحرية واستطاعت أن تلعب دوراً محورياً في مجال التجارة العالمية، وخصوصاً بعد وصول ناقلات شحن البترول العملاقة، إلى كل من موانئ أبوظبي ودبي والشارقة وعجمان ورأس الخيمة والفجيرة، وقد نشأت العديد من الصناعات المهمة والأساسية، حول هذه الموانئ خاصة المنطقة الحرة في "جبل علي" ومدينة أبوظبي والشارقة، مثل الصناعات البتروكيميائية والغاز الطبيعي، وصناعات الألمونيوم ومواد البناء وصناعة التغليف المرتبطة بإعادة التصدير، ونشطت التجارة، ونقلت العديد من الشركات العالمية رئاستها، بمنطقة الشرق الأوسط إلى جبل علي بإمارة دبي، وكذلك إلى إمارة أبوظبي⁽¹⁾.

وتتمتع دولة الإمارات العربية المتحدة بسواحل طويلة تتطل على الخليج العربي، وبالتالي فهي تمتلك مياه إقليمية تمتد بطول هذه السواحل، وتتميز هذه السواحل بكثرة حقول البترول البحرية، بالإضافة إلى صناعة صيد الأسماك والغوص والبحث عن اللؤلؤ، وتنتشر على هذا الساحل الطويل محطات تحلية المياه، والصناعات البتروكيميائية وغيرها من الصناعات المختلفة⁽²⁾.

والخليج العربي نفسه الذي تطل عليه دولة الإمارات، ومعها سبعة دول أخرى، والخليج عبارة عن كتلة مائية شبه مغلقة على نفسها منفتحة على بحر عُمان عبر مضيق هرمز، ولها خصائص معينة بحكم وجودها في هذه المنطقة المدارية التي تحف بها الصحاري من معظم جوانبها، فقد خص الله عز وجل الخليج بثروة سمكية هائلة بفضل الظروف الطبيعية، والمناخية، والتضاريس الموجودة على شواطئه، وأيضاً بفضل الوفرة الهائلة للكائنات والمواد المعدنية، والحشائش التي تنغذي عليها تلك الأسماك وغيرها من الحيوانات البحرية.

ويمتاز الخليج العربي كذلك بوفرة الأماكن التي تحتوي على اللائئ الطبيعية؛ مما شجع صناعة الغوص التي ظلت تشتهر بها منطقة الخليج منذ أقدم العصور، كما تم اكتشاف العديد من حقول البترول

(1) إسماعيل عبد الرحيم الحوسني. 1990. حماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث البحري بالبترول في سواحل دولة الإمارات العربية المتحدة. ص ص. 15 - 16.

(2) المصدر نفسه. ص. 4.

في قاع الخليج؛ التي يستخرج منها البترول الخام بأحدث الوسائل والتقنيات المتقدمة مع الحرص المتزايد على عدم تلويث مياه الخليج أثناء تدفق زيت البترول إلى الناقلات العملاقة أو الأنابيب.

وتنشط حركة السفن التجارية وغيرها فوق هذه الرقعة المائية الحيوية، وبذلك استطاعت دولة الإمارات العربية المتحدة أن تحدد لها دورًا فعالًا ونشطًا وملحوظًا في مجال التجارة العالمية؛ نتيجة لتعدد مجالات الصناعة وانفتاح أسواقها على العالم.

ولقد شاركت منطقة الخليج العربي منذ فجر التاريخ الإنساني في النشاط التجاري والملاحي الذي نشهده اليوم في الخليج؛ وتعداه إلى المناطق المجاورة وباقي بلاد العالم شرقًا وغربًا، وهكذا صارت منطقة الخليج العربي لاسيما المنطقة التي تألفت منها الإمارات العربية المتحدة، وأصبحت مركزا تجاريا وملاحيا دوليًا نشطًا.

لأجل هذه الأسباب استطاعت هذه المنطقة الاحتكاك بالدول المتقدمة في التجارة، والملاحة منذ أقدم العصور، فبدأت بالاتصال بالبرتغال في القرن السادس عشر الميلادي إبان الاكتشافات التي تمت لقارات، مثل: أستراليا عبر رأس الرجاء الصالح، ثم ظهرت منافسة على هذه المنطقة من قبل الدول الأوروبية الأخرى، مثل: هولندا وفرنسا وبريطانيا إلى أن وقعت. بريطانيا اتفاقية الإمارات المتصالحة عام 1820م، وفي عام 1892م عقدت حكومة الهند البريطانية مع الإمارات المتصالحة (الاتفاقية المانعة) التي درست من خلالها بريطانيا العلاقات الخارجية لهذه الإمارات بالإجابة عنها بغرض عزلها عن مناطق النفوذ الاستعمارية الأخرى، ولكن على إثر انسحاب بريطانيا من الخليج العربي عام 1968م أعلنت دولة الإمارات العربية المتحدة استقلالها التام.

وفي يوم 2 / 12 / 1971م أعلن عن قيام الاتحاد الذي ضم إمارة أبوظبي ودي والشارقة وعجمان والفجيرة وأم القيوين، ثم رأس الخيمة التي انضمت عام 1972م، ولقد تدفق البترول في منطقة الخليج منذ بداية هذا القرن، ثم في الإمارات المتصالحة منذ عام 1963م، وفي "أبوظبي" عام 1969م، والشارقة عام 1970م ورأس الخيمة عام 1976م، كما احتلت الإمارات العربية المتحدة المرتبة الثامنة بين الدول المنتجة للبترول، وانضمت إلى منظمة الأوبك وفي عام 1974م.

وبازدياد الإنتاج البترولي في دولة الإمارات، بالإضافة إلى الغاز الطبيعي الذي يعتبر مخزونة من أضخم الاحتياطات في العالم حيث بلغ 6243 مليار متر مكعب سنة 1997م، ازدهرت بعد ذلك الحركة العمرانية، ونشطت تجارة الصادرات والواردات، وأنشئ العديد من الصناعات في المناطق المطلة على الخليج العربي، مثل الصناعات البتروكيميائية والمصنوعات البلاستيكية والإسمنت وخلافه.

وسرعان ما زادت الكثافة السكانية على طول سواحل الإمارات، وتضخمت صناعة صيد الأسماك، وهكذا شهدت الرقعة المائية المسماة بالخليج العربي أنشطة متعددة ومكثفة، ومتصاعدة، مما

تسبب في وجود آثار سلبية في بيئتها ناجمة عن الفضلات والنفايات ومخلفات المصانع التي باتت تشق طريقها إلى الخليج لتتأثر بالتلوث (1).

وتعد الموانئ البحرية هي نوافذ الاتصال بين دولة الإمارات العربية المتحدة والعالم الخارجي بحسب ما تلعبه من دور كبداية ونهاية لوسائل النقل البحري في التجارة الدولية وخدمات الركاب، ويوجد عدد كبير من الموانئ التجارية التي تعمل في دولة الإمارات العربية المتحدة، وتتمثل في الموانئ الآتية: ميناء زايد، وميناء خليفة، جبل علي، وميناء راشد، وميناء خالد، وعجمان، وأم القيوين، وصقر، والفجيرة.

وهناك عدد من الأرصفة لتلك الموانئ يزيد عن 310 رصيف، يبلغ إجمالي طولها 45 كم، وبطاقة بلغت 80 مليون طن، وتسهم الإدارة الحديثة لتلك الموانئ بدور مهم في تدعيم ما تتمتع به هذه الموانئ من مكانة، كمرفق حيوي يساعد في تحقيق التنمية والازدهار في الحركة التجارية والاقتصادية داخل دولة الإمارات العربية المتحدة، هذا بجانب ما يجري باستمرار من مشروعات تطوير لتلك الموانئ حتي تتناسب مع النمو الاقتصادي الذي تشهده الدولة (2).

(1) إسماعيل عبد الرحيم الحوسني، 1990. حماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث البحري بالبتروول في سواحل دولة الإمارات العربية المتحدة. ص ص . 7 - 8.

(2) موسوعة زايد. 1989. الكتاب الثالث. الإمارات والتنمية.

المبحث الثاني

مكونات الإقليم البحري الإماراتي

تظهر المناطق البحرية التي كانت معروفة وقليلة، في المياه الداخلية والبحر العالي وكذلك البحر الإقليمي، وهي تعد الأقسام الثلاثة التقليدية للبحر، وقد حدث نتيجة للتطور الذي شهده المجتمع الدولي والتقدم في التكنولوجيا إلى معرفة عدد من الأقسام الأخرى الجديدة بخلاف الأقسام التقليدية، ومنها: المنطقة المتاخمة أو ما يعرف بالمنطقة المجاورة، ومنطقة الجرف القاري، والتي نشأت بشكل واضح طبقاً لما نصت عليه اتفاقيات جنيف في عام 1958م⁽¹⁾.

وقد أعمدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في عام 1982م إلى تقسيم البحر إلى ثمانية أقسام، تتمثل في: البحر الإقليمي، والمياه الداخلية، والمنطقة المتاخمة، والجرف القاري، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والبحر العالي، والمياه الأرحبية، والمضايق التي تستخدم لأغراض الملاحة الدولية، وقد قامت اتفاقية قانون البحار والتي ترجع إلى عام 1982م بعمل إعادة لتحديد المناطق البحرية والنظر في المركز القانوني لها، كما قامت باستحداث أقسام جديدة، من بينها المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي لم تكن موجودة من قبل⁽²⁾.

كما أن القانون الدولي للبحار لم يرقم بوضع تنظيم قانوني واضح للمساحات البحرية، وإنما قام بوضع تفريق واضح بين النظام القانوني الخاص بالمناطق البحرية، والتي تعتبر كجزء من إقليم الدولة وتحرك في ظل السيادة الإقليمية لها، وبين الحقوق السيادية والولاية، إلى جانب المناطق التي تقع بخارج الولاية الوطنية، أو ما يعرف بأعالي البحار⁽³⁾.

فقد أصدرت دولة الإمارات العربية المتحدة في 17 أكتوبر 1993م قانون لتعيين المناطق البحرية يتضمن خمس مناطق بحرية هي: (المياه الداخلية - البحر الإقليمي - المنطقة المتاخمة - الجرف القاري - المنطقة الاقتصادية الخالصة)، تبرز أهمية هذا القانون في أنه الأول من نوعه الذي يتضمن نصوفاً لتعيين وتنظيم المناطق البحرية في الدولة، كما بين هذا القانون الطبيعة القانونية لكل منطقة، وحقوق وصلاحيات الدولة فيها، وواجبات الدول الأخرى في كل منطقة من هذه المناطق⁽⁴⁾.

وبناءً على ذلك سوف يعرض الباحث في هذا المبحث مكونات الإقليم البحري الإماراتي من خلال الآتي، المطلب الأول: المياه الداخلية، والمطلب الثاني: البحر الإقليمي، أيضاً المطلب الثالث:

(1) عيبر أبو دقة. 2012. مشكلة تحديد حدود المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية: حالة الجرف القاري. ص. 11.

(2) محمد سامي عبد الحميد وآخرون. 2015. القانون الدولي العام. ص ص. 394-400.

(3) عيبر أبو دقة. 2012. مشكلة تحديد حدود المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية: حالة الجرف القاري. ص. 11.

(4) القانون الاتحادي رقم (19) لسنة 1993 في شأن تعيين المناطق البحرية في دولة الإمارات العربية المتحدة.

المنطقة المتاخمة، بالإضافة إلى المطلب الرابع: الجرف القاري، وأخيراً المطلب الخامس: المنطقة الاقتصادية الخالصة.

المطلب الأول - المياه الداخلية:

سوف يتناول الباحث من خلال الآتي: ماهية المياه الداخلية، بالإضافة إلى سيادة دولة الإمارات العربية المتحدة، والولاية القضائية على المياه الداخلية.

الفرع الأول - ماهية المياه الداخلية:

المياه الداخلية تعرف بأنها مجموعة المياه التي تنحصر بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والساحل، وتبدأ الحدود التي تحد المياه الداخلة من اتجاه اليابس من بداية خط انحسار الماء عند الجزر، ويمثل الحد الخارجي لها خط الأساس للبحر الإقليمي⁽¹⁾.

ويتم تعريفها أيضاً بأنها "المياه المجاورة للدولة والموجودة بداية من خط الأساس وحتى البحر الإقليمي"⁽²⁾.

وقد عرفت المادة (4) الواردة ضمن اتفاقية جنيف عام 1958م المياه الداخلية بأنها "المياه الواقعة داخل الخط الذي من بدايته يتم قياس البحر الإقليمي"⁽³⁾.

وقد قامت المادة (8) من اتفاقية عام 1982م بتعريفها بأنها: تتمثل المياه الداخلية للدولة في المياه التي تقع في الجانب الذي يواجه البر من خط الأساس للبحر الإقليمي حيث يعد جزءاً منها⁽⁴⁾.

وقد ورد تعريف المياه الداخلية ضمن نص المادة (2) من القانون الاتحادي رقم (19) والصادر عام 1993م، والذي عرفها بأنها: المياه التي توجد في الجانب المواجه لليابس من خط القاعدة، والذي يقاس منه مدى عرض البحر الإقليمي الخاص بالدولة، وقد تم استناد هذه المادة من القانون الاتحادي إلى المادة (1/8) من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار عام 1982م، كما تعد الخليجان والمرافئ والموانئ من المياه الداخلية⁽⁵⁾.

(1) أبو الوفا، أحمد. 2010. الوسيط في القانون الدولي العام. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 290.

(2) سعادي، محمد. 2015. سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة. ص. 25.

(3) علوان، عبد الكريم. 2010. الوسيط في القانون الدولي العام. الكتاب الثاني القانون الدولي المعاصر. عمان: دار الثقافة. ص. 67.

(4) حمود، محمد الحاج. 2008. القانون الدولي للبحار. ص. 67.

(5) المادة 4/10 من اتفاقية قانون البحار 1982.

هذا بالإضافة إلى المياه الواقعة بين اليابسة الرئيسية، وأية جزيرة؛ أو نتوء جزري ينتمي للدولة، والتي تزيد فيها المسافة الفاصلة عن اليابس عن 12 ميلاً بحرياً⁽¹⁾ مثل المياه الفاصلة بين سواحل الدولة وجزيرة صير بني ياس⁽²⁾.

كما ذكرت الفقرة الرابعة من المادة (2) على أن المياه بين الجزر المنتمية للدولة، والتي لا تتعدى المسافة بينها 12 ميلاً بحرياً، مثل: جزيرتي دينا وأرزنة، تعد من المياه الداخلية⁽³⁾، ويدل هذا على رغبة المشرع الإماراتي في السيطرة على حركة المرور بين تلك الجزر، والعمل على منع عمليات التلوث والتسلل والتهرب لجعل هذه الجزر المتقاربة كياناً اقتصادياً وجغرافياً قائماً بذاته.

ويتوافق توجه المشرع الإماراتي مع ممارسات العديد من الدول في المنطقة، فلقد تناولت المملكة العربية السعودية في المرسوم الملكي رقم (13) لعام 1958م في نص المادة (3) فيما يخص المياه الإقليمية للمملكة العربية السعودية نصاً يتماثل مع نص القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة بشأن المياه الواقعة بين الجزر، أيضاً يتشابه في ذلك مع كل من: مصر⁽⁴⁾ وإيران⁽⁵⁾ وسوريا⁽⁶⁾ والكويت⁽⁷⁾ والسودان⁽⁸⁾.

حيث نتجت تلك الممارسات من دول المنطقة بسبب وجود عرف إقليمي لاعتبار المياه الواقعة بين الجزر، والتي لا تزيد المسافة بينها عن 12 ميلاً بحرياً على أنها مياه داخلية، ولا تعد جزءاً من البحر الإقليمي للدولة الساحلية⁽⁹⁾.

الفرع الثاني - سيادة دولة الإمارات العربية المتحدة والولاية القضائية على المياه الداخلية:

فيما يخص سيادة دولة الإمارات على المياه الداخلية؛ فعلى الرغم من عدم وضع المشرع الإماراتي نصاً على مدى امتداد تلك السيادة، إلا أن الأحكام العامة في القانون الدولي استقرت على أن للدولة الساحلية الحق في ممارسة السيادة على مياهها الداخلية، ويعتمد ذلك على أنه بنص القانون تمتد سيادة

(1) المادة 4/13 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) لا تزيد هذه المسافة عن 3,5 ميل بحري بين الجزيرة وأقرب نقطة على الساحل.

(3) لا تزيد المسافة بين هاتين الجزيرتين عن 11,5 ميل بحري بين أقرب نقطتين على سواحلها.

(4) المادة (6) من المرسوم الرئاسي لسنة 1958 في شأن البحر الإقليمي لجمهورية مصر العربية.

(5) المادة (6) من القانون الإيراني لسنة 1959 بشأن تحديد المياه الإقليمية لإيران.

(6) المادة (5) من المرسوم السوري رقم (304) لسنة 1963.

(7) المادة (2) من المرسوم الكويتي لسنة 1967 في شأن البحر الإقليمي الكويتي.

(8) المادة (4) من القانون السوداني لسنة 1970 في شأن البحر الإقليمي والجرف القاري.

(9) مرافعة دولة البحرين في قضية نزاع السيادة وتحديد الحدود البحرية مع دولة قطر: المجلد الأول. 1996/9/30. ص ص 289-293.

الدولة إلى بحرهما الإقليمي، فمن باب أولى أن تمتد تلك السيادة إلى المياه التي تفصل بين البحر الإقليمي واليابسة⁽¹⁾.

وتعد مياه الموانئ والمرافئ جزءاً من المياه الداخلية الخاصة بالدولة، فقد جاء في القانون الاتحادي بالمادة (4/6) أن للدولة الحق في استخدام الطرف المواجه للبحر من المنشآت البارزة في المرفأ أو الميناء لقياس عرض البحر الإقليمي للدولة⁽²⁾، حيث يتم حصر مياه المرفأ أو الموانئ بين خط القاعدة واليابسة، ومنه يتم قياس عرض البحر الإقليمي للدولة، مما يجعله جزءاً من المياه الداخلية للدولة.

ويحق للدولة الساحلية تبعاً لسيادتها تحديد شروط النفاذ إلى مياهها الداخلية⁽³⁾ أو التوقف فيها، كما لها الحق في اتخاذ الخطوات التي تمنع أي خرق لتلك الشروط⁽⁴⁾، وبناء على ذلك، نصت المادة الثالثة من القانون الاتحادي على أن تحدد السلطات المختصة بدولة الإمارات العربية المتحدة شروط النفاذ إلى مياهها الداخلية وتطبيقها على السفن الراغبة في الدخول، وقد قامت وزارة الداخلية في دولة الامارات العربية المتحدة بإصدار قرار في 1993/12/25م يفيد هذا القرار بفرض حظر على السفن من الدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية التابعة للدولة إذا لم تكن تمتلك الوثائق والأوراق المطلوبة لدخولها مثل: تصريح الإبحار وشهادة التسجيل وقائمة أفراد المسافرين والركاب والطاقم وبيان الشحنة والسفر.

أيضاً نص على وجوب إثبات وجود حمولة في الميناء لتنقل السفن من ميناء إلى آخر⁽⁵⁾، كما يحق بحق للدولة تعيين الموانئ التي يسمح للسفن التجارية الأجنبية بالدخول إليها وفقاً لمصالحها وإغلاق أي من موانئها أمام الملاحة الدولية، حيث يتطلب هذا القرار فقط لدخول السفن التجارية الأجنبية وتنقلها بين الموانئ الالتزام بالأحكام الصادرة من وزارة الداخلية لدولة الإمارات العربية المتحدة وليس لفرض شرط الحصول على إذن مسبق⁽⁶⁾.

ولتحقيق مبدأ المعاملة بالمثل والحصول على امتيازات تعمل الدول على توقيع اتفاقات ثنائية تسهل الملاحة ونقل البضائع والركاب بينها، مثل الاتفاقية الموقعة في 1998/7/23م بين المملكة

(1) المادة (2) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

(2) هذه المادة المستمدة من نص المادة (11) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(3) من المستقر عليه في القانون الدولي أنه لا يوجد حق للمرور البري خلال المياه الداخلية. في هذا الصدد:

Harris, D.j. 1998. *cases and Materials on International Law: 5th ed, sweet &Maxwell, London, at p. 407.*

(4) نص المادة 1/25 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(5) قرار وزارة الداخلية يحمل الرقم 1/ع/22870 بتاريخ 1993/12/25 وصادر من مكتب وكيل وزارة الداخلية. القرار غير منشور. كذلك أنظر المواد من (56) إلى (59) من القانون الاتحادي رقم (26) لسنة 1981 بشأن القانون التجاري البحري.

(6) المدير بالذكر هنا، أن شروط النفاذ للمياه الداخلية للدولة تطبق فقط في الأحوال العادية، أما في حالات الشدة أو الضرورة فإن السفن الأجنبية تتمتع بحق الدخول أو الرسو في الموانئ الدولة لحين انتهاء حالة الضرورة.

الأردنية الهاشمية ودولة الإمارات العربية المتحدة، والتي تتعلق بمجال النقل البحري التجاري والموانئ، وتنص المادة (8) من الاتفاقية على السماح للأطراف المتعاقدة أن تمارس الملاحة بين الموانئ الخاصة بالطرفين والتجارة الدولية، ونقل البضائع والركاب بين بلدي الطرفين وبين بلدان أخرى⁽¹⁾.

ولا تعترف دولة الإمارات العربية المتحدة بحق المرور البريء لدخول السفن الحربية الأجنبية للموانئ، حيث تضع شرطاً للسماح بالمرور، وهو الحصول على إذن من قبل السلطات المختصة، وتطلب الأمر إذا رغبت إحدى السفن الحربية الدخول إلى موانئ الدولة أن تحصل سفن دولة العلم على تصريح من السلطات المختصة بحق المرور في البحر الإقليمي، والرسو في أحد موانئ الدولة⁽²⁾.

- الولاية القضائية لدولة الإمارات في موانئها ومياهها الداخلية:

يجب على السفن التجارية الأجنبية المبحرة. أو الراسية في أحد موانئ دولة الخضوع للقوانين السارية فيها طبقاً لممارسة الدولة لسيادتها على مياهها الداخلية، وللمحاكم الاختصاص الجنائي والمدني على تلك السفن، ولكن يتعارض ذلك مع القانون الدولي في أن السفينة تخضع لولاية دولة العلم أينما وجدت⁽³⁾.

وقد اتهمت الدول؛ ومنها دولة الإمارات العربية المتحدة، إلى تقييد ممارسة الولاية على السفن التي تبحر في المياه الداخلية أو في أحد الموانئ في حالات ارتكاب فعل على ظهر السفينة يؤثر على السلم والأمن للدولة الساحلية في المياه الداخلية أو أحد موانئها، أو في حالة طلب قبطان السفينة أو قنصل دولة تسجيل السفينة، ومن ثم تتدخل السلطات المختصة بالدولة الساحلية، وذلك تبعاً لوضع السفن القانوني، والعمل على عدم إعاقة حرية الملاحة والمواصلات⁽⁴⁾.

(1) المادة (4) من الاتفاقية. صدق على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الاتحادي رقم (40) لسنة 1998 وتم تبادل وثائق التصديق مع الجانب الأردني بتاريخ 1998/8/29.

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

(3) في هذا الصدد:

Oppenheim's, n.17. at p. 6220.

(4) ورغبة كذلك في الحصول على معاملة بالمثل بالنسبة للسفن التي ترفع علمها عندما تتواجد في موانئ الدول الأخرى.

وذلك فيما يخص المسائل الجنائية أو المدنية، أما فيما يتعلق بالشؤون الداخلية للسفينة مثل الانضباط على ظهر السفينة وغيرها من المسائل الإدارية أو الاجتماعية أو التأديبية أو الفنية⁽¹⁾، فتتفرد دولة العلم بالتشريع والتنفيذ، ومنع الدولة الساحلية من التدخل فيها⁽²⁾.

المطلب الثاني - البحر الإقليمي:

سوف يتناول الباحث ماهية البحر الإقليمي، بالإضافة إلى البحر الإقليمي في دولة الإمارات العربية المتحدة على النحو الآتي:

الفرع الأول - ماهية البحر الإقليمي:

عرف الاتجاه الأغلب في الفقه الدولي البحر الإقليمي في الوقت الحاضر بأنه، "المنطقة الواقعة بين إقليم الدولة والبحر العالي والذي تمتد إليه سيادة الدولة"⁽³⁾.

وعرفته اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958م، في مادتها الأولى "تتمد سيادة الدولة، خارج إقليمها البري ومياها الداخلية، إلى منطقة من البحر متاخمة لشواطئها تعرف باسم البحر الإقليمي".

وهذا ما أخذت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، بتعريف مشابه؛ وذلك في مادتها الثانية؛ فقرة (1) بقولها: "تتمد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياها الداخلية، أو مياها الأرخيبيلية إذا كانت أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي".

أما فيما يتعلق بتحديد النظام القانوني الخاص بالبحر الإقليمي، فقد كان هناك خلاف فقهي يتعلق بتحديد الطبيعة القانونية الخاصة بالبحر الإقليمي، وقد ظهر تحديد عندما كان قانون البحار يعد قانوناً عرفياً، ونظراً لعدم وجود نص وضعي يحدد الطبيعة القانونية الخاصة بالبحر الإقليمي، فقد أدي التعامل الذي تم فيما بعد بين الدول إلى ظهور تلك الطبيعة ووضوحها كنتيجة لما تم من تعامل⁽⁴⁾.

الفرع الثاني - البحر الإقليمي في دولة الإمارات العربية المتحدة:

لا شك أن أقدم المناطق البحرية التي أقر القانون الدولي العام بحق سيادة الدولة الساحلية عليها هي البحر الإقليمي، ففي أوائل القرن السابع عشر تم تعريف نظام البحر الإقليمي وأخذ في التطور حتى

(1) كمسائل الزواج والطلاق.

(2) قارن هذا الوضع من نص المادة (13) من اتفاقية التعاون في مجال النقل البحري التجاري والموانئ بين دولة الإمارات والمملكة الأردنية الهاشمية التي أجازت للسلطة البحرية المختصة لأحد الطرفين التدخل بصورة ودية لفض أي نزاع يتعلق بالنشاط البحري بوجه عام على متن سفينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أثناء تواجدها في موانئ الطرف الآخر.

(3) حمود، محمد الحاج. 2008. القانون الدولي للبحار. ص. 99.

(4) حمود، محمد الحاج. 2008. القانون الدولي للبحار. ص. 88.

استقر في الشكل المدون الذي جاء في اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار في عام 1982م حيث لم يتم إصدار تشريع بخصوص البحر الإقليمي بالرغم من أهمية البحر، حيث تمتلك الإمارات العربية المتحدة سواحل طويلة تصل إلى 800 كيلو متر تقريباً، حتى أكتوبر 1993م، ولا يعني ذلك أنه لم يكن لها بحر إقليمي حتى صدور القانون الاتحادي، حيث يرى الرأي الأغلب في القانون الدولي أن سيادة الدولة على بحرها الإقليمي تلقائي لا يتوقف على مرسوم أو قانون أو إعلان. ويفسر المعتقدون بذلك الرأي مثل القاضي "ماكناير" أن القانون الدولي العام يقرر للدولة الساحلية حقوقاً وواجبات في هذه المنطقة، مثل: ألا تترك الدولة بحرها الإقليمي أرضاً تضرب سفن الدول الأخرى⁽¹⁾، أو مطالبة الدولة الساحلية بالحصول على تحذير من قبل أي تهديد للملاحة في منطقة بحرها الإقليمي⁽²⁾.

ولتحقيق تلك الواجبات يتطلب الأمر سيطرة الدولة على منطقة البحر الإقليمي المجاورة لسواحلها، فسيادة الدولة على بحرها الإقليمي مقرر بموجب القانون وليست مكتسبة بادعاء الدولة، كما أن قيام الدولة بإصدار تشريع وطني متعلق بالبحر الإقليمي، ضروري لتحديد اتساع منطقة البحر الإقليمي، وتوضيح طبيعة سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، فالقانون الاتحادي رقم (19) لسنة 1993م لم يكسب دولة الإمارات سيادة جديدة على منطقة البحر الإقليمي؛ بل عمل على تحديد اتساع تلك المنطقة، وطرق قياسه وكيفية تعيين حدود البحر الإقليمي وحقوق الدولة في هذه المنطقة.

وقد ساد الاعتقاد قبل قيام الاتحاد لدولة الإمارات العربية المتحدة فيما يختص باتساع البحر الإقليمي أنه يمتد لمسافة ثلاثة أميال بحرية، وهذا الاعتقاد تم بناءً على الآتي:

أ. أن العلاقة بين هذه الإمارات والحكومة البريطانية افترضت أن قاعدة الثلاث أميال البحرية تطبق على سواحل هذه الإمارات مثلما تطبق على السواحل البريطانية.

ب. جاء في عدد من عقود الامتياز البترولية التي كانت هذه الإمارات طرفاً فيها على مسافة الثلاثة أميال بحرية كمدى لاتساع البحر الإقليمي لأغراض الامتياز.

ج. ذكر المحكم "اللورد اسكويث" في تحكيم "أبوظبي" لعام 1951م في الحديث عن البحر الإقليمي الخاص بإمارة "أبوظبي" بأنه حزام من البحر يمتد لمسافة ثلاثة أميال بحرية، مثل مناطق البحر الإقليمي الأخرى في الخليج العربي⁽³⁾.

ولكن "البروفيسور يونغ" شكك فيما قال "اللورد اسكويث" بأن المسافة المعتمدة في منطقة الخليج العربي هي ثلاثة أميال بحرية، بسبب أن السعودية وإيران قد أعلنتا أن مدى اتساع بحر كل منهما

(1) كل من Fitzmaurice والقاضي McNair، مرجعان سبق الإشارة إليهما.

(2) المادة 2/24 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(3) الحكم في International Law Reports في صفحة 151.

هو ستة أميال، وهما أكبر دولتين بالمنطقة. لذلك ذهب "البروفيسور يونغ" إلى أن قول "اللورد اسكويث" يقتصر على تحديد اتساع البحر الإقليمي كما جاء في عقود امتياز النفط⁽¹⁾، وقد ذكر كل من "بوغز والقائد كينيدي" في تقرير مشترك لهما عام 1948م أن دول إمارات الخليج تحدد اتساع منطقة البحر الإقليمي بمسافة الستة أميال بحرية⁽²⁾.

وقد صدر عام 1969م أول تشريع في المنطقة فيما يختص بالبحر الإقليمي، وكان في صورة مرسوم من حاكم الشارقة لتحديد اتساع البحر الإقليمي لإمارة الشارقة وملحقاتها⁽³⁾، ونصت المادة (1) من المرسوم على: "أن البحر الإقليمي لإمارة الشارقة والجزر التي تتبعها وملحقاتها لمسافة 12 ميلاً بحرياً يتم قياسها بناءً على قواعد معاهدة البحر الإقليمي التي تم صدورها في مؤتمر جنيف لعام 1958م". ولم يصدر أي تشريع اتحادي في الدولة بعد الاتحاد بخصوص البحر الإقليمي قبل صدور القانون الاتحادي في شأن تعيين المناطق البحرية، حيث ظل الاعتقاد بأخذ دولة الإمارات العربية المتحدة بقاعدة الثلاثة أميال فيما عد سواحل إمارة الشارقة حيث اعتمدت قاعدة الاثني عشر ميلاً بحرياً⁽⁴⁾.

المطلب الثالث - المنطقة المتاخمة:

يعرض الباحث من خلال الآتي المنطقة المتاخمة في ظل القوانين والاتفاقيات الدولية، بالإضافة إلى نظام المنطقة المتاخمة في دولة الإمارات العربية المتحدة.

الفرع الأول - المنطقة المتاخمة في ظل القوانين والاتفاقيات الدولية:

ويمكن تعريف المنطقة المتاخمة بأنها المساحة البحرية الإضافية التي تبدأ مع نهاية البحر الإقليمي وذلك في اتجاه البحر العالي والتي تمتد لمسافة 12 ميل، كما تسمى أيضاً بالمنطقة المجاورة، والمجاورة للبحر الإقليمي، من حيث كونها تتميز عن البحر الإقليمي ومكملاً له⁽⁵⁾، ولم يغير إنشاء المنطقة المتاخمة طبيعة

(4) Young, Richard. 1952. Lord Asquith and the continental shelf. *American Journal of International Law*. Volume 46. Issue 3. p. 515.

(2) النيايدي، مطر حامد حليس. 2001. المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص. 11.

(3) في مارس 1970 أصدر حاكم الشارقة مرسوم لتفصيل المرسوم الصادر في عام 1969.

(4) النيايدي، مطر حامد حليس. 2001. المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص. 12.

(5) بشير، الشافعي محمد. 2005. القانون الدولي في السلم والحرب. الإسكندرية: منشأة المعارف. ص. 234.

المياه التي تتكون منها، إذ بقيت جزءاً من مياه البحر العالي، وقد تطور وضع هذه المياه في ظل اتفاقية عام 1982م لتصبح جزءاً من مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾.

ولهذا فإن سلطات الدولة الساحلية في تلك المنطقة لا تتعدى حدود الرقابة اللازمة من أجل الحفاظ على النظم الجمركية والصحية والمالية وعدم الإخلال بها، وما يتعلق بالهجرة، وتحديد عقاب لمن يخل بهذه النظم، وتعد تلك السلطات سلطات وقائية، ولا يجب أن نخلط بينها وبين سلطات الدولة على المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو ما تتمتع به من سلطات على السفن داخل البحر العالي⁽²⁾.

وقد قامت عدة دول، مثل: الولايات المتحدة الأمريكية⁽³⁾ وبريطانيا⁽⁴⁾ بتطبيق بعض الإجراءات بهدف مكافحة عمليات التسلل والتهريب بالمنطقة الملاصقة للبحر الإقليمي، وذلك بعد أن أقر القانون الدولي مبدأ البحر الإقليمي.

وقد سميت تلك المنطقة بعد ذلك بالمنطقة المتاخمة، أو الملاصقة، وقد قامت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والصادرة في عام 1958م بتناول فكرة المنطقة المتاخمة حيث جاءت في المادة (24) أن للدولة الساحلية ممارسة السيطرة، في منطقة أعالي البحار المتاخمة لبحرها الإقليمي، وذلك لمنع، ومعاينة من يخرق قوانينها وأنظمتها سواء كانت الخاصة بالأنظمة الجمركية، أو التدريبية، أو الخاصة بالصحة، أو بالهجرة داخل المياه الداخلية لها، أو البحر الإقليمي التابع لها أو الإقليم التابع لها، وتبلغ المنطقة المتاخمة حتى 12 ميلاً بحرياً يبدأ قياسها طبقاً لأسس قياس البحر الإقليمي.

ويتمثل الاختلاف بين نظام المنطقة المتاخمة، ونظام البحر الإقليمي في امتداد سيادة الدولة إلى البحر الإقليمي، أما المنطقة المتاخمة فتظل جزءاً من البحر وللدولة الساحلية فيها دون غيرها الحق في ممارسة بعض الصلاحيات.

ومن أهم التغيرات التي طرأت على نظام المنطقة المتاخمة التي جاءت في الاتفاقية عام 1958م، وردت في نص اتفاقية قانون البحار لعام 1982م، وهو مدى اتساع المنطقة المتاخمة إلى 24 ميلاً بحرياً؛ لتتمكن الدول من مد مسافة بحرها الإقليمي إلى 12 ميلاً بحرياً، أي أن أول 12 ميلاً بحرياً من المنطقة المتاخمة هو مدى للبحر الإقليمي الخاص بالدولة الساحلية، كما أن المنطقة المتاخمة تعد جزءاً من المنطقة الاقتصادية الخالصة، فهي تشغل مسافة 200 ميل بحري يبدأ قياسها من خط الأساس بالإضافة إلى أنها

(1) أبو الوفا، أحمد. 2010. الوسيط في القانون الدولي العام. ص. 306.

(2) حمود، محمد الحاج. 2008. القانون الدولي للبحار. ص. 231.

(3) أنظر القانون الأمريكي الصادر في 1799.

(4) على سبيل المثال التشريعات البريطانية الصادرة في 1718 و 1736 و 1774 بمنح رجال الجمارك صلاحيات لزيارة وتفتيش السفن في منطقة خارج مدى البحر الإقليمي البريطاني.

تعد جزءاً من البحر العالي، وبناء على ذلك تمارس الدولة الساحلية الاختصاصات والصلاحيات المقررة في المنطقة المتاخمة طبقاً لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة.

الفرع الثاني - نظام المنطقة المتاخمة في دولة الإمارات العربية المتحدة:

وقد جاء في المادة (10) من القانون الاتحادي رقم (19) الخاص بدولة الإمارات العربية المتحدة، والصادر عام 1993م، والتي تحدد المناطق البحرية، حيث تنص على حق الدولة في ممارسة الرقابة والسيطرة على كامل المنطقة المتاخمة للبحر الإقليمي لها، وذلك حتى تمنع أي إخلال بالقوانين، وحتى تقوم بمعاينة أي شخص يخل بالتشريعات الأمنية أو الجمركية⁽¹⁾ الخاصة بدولة الإمارات العربية المتحدة، أو ما يتعلق بالجوانب المالية أو الصحية⁽²⁾، أو ما يتعلق بالهجرة⁽³⁾.

ويتساوى الإخلال في أن يقع داخل المياه الداخلية للدولة، أو بحرها الإقليمية، أو أراضي الدولة، والاختلاف الوحيد بين المادة (10) من القانون الاتحادي بدولة الإمارات العربية المتحدة، والمادة 1/33 من اتفاقية 1982م، هو إصدار المشرع الإماراتي مجموعة من التشريعات الأمنية التي تمكن الدولة من ممارسة الرقابة والسيطرة من أجل منع خرقها، وتطبيق العقاب على من يخالفها. وهو ما لم تشمل عليه اتفاقية 1982م، ويؤدي ذلك إلى التساؤل عن طبيعة القائمة المذكورة في المادة 1/33 من اتفاقية 1982م إذا ما كانت على سبيل الحصر أو المثال. وللقانون الدولي اتجاهان في ذلك وهما: الاتجاه الأول: يرى أنصار هذا الاتجاه أن المادة (33) مادة مجيزة وليست مقيدة⁽⁴⁾.

(1) القانون الاتحادي رقم (11) لسنة 1981 في شأن فرض ضريبة جمركية اتحادية على الواردات من التبغ ومشتقاته. منشور في الجريدة الرسمية العدد رقم (92) سنة 1981. صفحة 64 في عام 1998 عدل هذا القانون بالقانون الاتحادي رقم (2) لسنة 1998. أنظر الجريدة الرسمية. العدد رقم (315) لسنة 1998. ص. 11.

(2) القانون الاتحادي رقم (5) لسنة 1979 في شأن الحجر الزراعي. الجريدة الرسمية. العدد رقم (67) سنة 1979. ص. 34. والقانون الاتحادي رقم (6) لسنة 1979 في شأن الحجر البيطري. الجريدة الرسمية. العدد رقم (67) سنة 1979. ص. 39.

(3) القانون الاتحادي رقم (6) لسنة 1973 في شأن الهجرة والإقامة القانون الاتحادي رقم (13) لسنة 1996 في شأن دخول وإقامة الأجانب.

(4) رأي إحدى المحاكم الأمريكية في قضية السفينة اليابانية taiyo Maru عام 1974. المذكور في هامش كتاب Churchill and Lowe رقم 17. ص. 117. أنظر كذلك:

Lowe, V. 1981. *the Development of the concept of the contiguous zone*, "52 BYBILpp.157-9 and see also p. 168; Oppenheim's., n. 17, at p. 626; Harris, n. 16, at p.435.

فالقائمة الواردة جاءت بما لا تمنع الدولة الساحلية من ممارسة الرقابة والسيطرة لمنع الإخلال بتشريعات أخرى مثل التشريعات الأمنية أو السمكية⁽¹⁾.

الاتجاه الثاني: يرفض هذا الاتجاه حق الدولة في السيطرة والرقابة على المنطقة المتاخمة لمنع الإخلال بالتشريعات الأمنية أو السمكية، وذلك لاعتبارهم أن كلمة الأمن غامضة وفضفاضة، يخشى منها أن تقوم الدولة باستخدامها بشكل سيء قد يعوق الملاحة في المنطقة المتاخمة.

والرد على هذا الاتجاه أن استخدام كلمة الأمن ليس بالغريب في قانون البحار، فلقد جاء في نص المادة 4/14 الواردة باتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والصادرة في عام 1958م في تفسير مفهوم المرور البريء للسفن الأجنبية، أن المرور يكون بريئاً إذا لم يضر بأمن الدول الساحلية أو نظامها أو سلمها؛ فلم يتم الاعتراض على كلمة الأمن من قبل الدول، والتالي فأن وتكرار النص في المادة رقم (19) من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار في عام 1982م دليل على تأقلم الدول معها، وإضافة مصطلح الأمن لا يشكل تهديداً للملاحة.

فلم يفترض أن تمنح الدولة سلطة الرقابة والسيطرة لمنع الإخلال بتشريعاتها الأمنية في المنطقة الملاصقة يمكن أن يعرقل الملاحة في تلك المنطقة، حيث تمتلك الدولة صلاحيات أقل من صلاحيتها في البحر الإقليمي، فبالتأكيد أن الاستعمال السيء لأي حق يمكن أن يضر بالغير وتحمل الدولة المتسببة بهذا الضرر المسؤولية.

ويرى الباحث: أن وضع الاستخدام العادل لكلمة الأمن في الاعتبار؛ بحيث يتم حماية مصالح دولة الإمارات العربية المتحدة مع حماية حقوق الدول الأخرى في الملاحة في المنطقة المتاخمة للدولة.

كما اعترض أصحاب الاتجاه الثاني على إيراد التشريعات الأمنية ضمن التشريعات التي تسمح للدولة بالرقابة والسيطرة لمنع الإخلال بها؛ وذلك لأن الرقابة والسيطرة لمنع الإخلال بالتشريعات الجمركية والصحية تعد من الاعتبارات الأمنية للدولة الساحلية، ويتم الرد على ذلك عبر الممارسات التي تتبعها الدول بهذا الشأن، حيث إن تشريعات ثلاث عشرة دولة منها السودان - إيران - اليمن - فنزويلا - سوريا وبورما، تنص على حق الدولة في الرقابة والسيطرة لمنع خرق تشريعاتها الأمنية، فإذا قامت الرقابة والسيطرة لمنع الإخلال بالتشريعات الجمركية والصحية بتحقيق نفس الغرض لما وضعت تلك الدول التشريعات الأمنية. كما لم تلق تلك الممارسات باعتراض من قبل غيرها من الدول باستثناء أمريكا، مما يؤكد على

(1) لم تعد المسائل السمكية ذات الأهمية الآن بعد ظهور المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي يكفل فيها القانون للدولة الساحلية حقوق سيادته على الثروة السمكية الموجودة في المنطقة الاقتصادية. هذه الحقوق السيادية، تعطي الدول الحق في إصدار تشريعات تنظم عملية الصيد في المنطقة الاقتصادية التي تعتبر المنطقة المتاخمة جزءاً منها.

وجود عُرف دولي يوضح أن ما ورد في المادة (24) هو على سبيل المثال وليس الحصر، كما يسمح العُرف الدولي للدول أن تمارس الرقابة والسيطرة لأهداف أخرى.

أما بالنسبة للموقف الأمريكي تجاه تلك المسألة، فقد قامت إحدى المحاكم الأمريكية عام 1974م بالحكم في قضية السفينة اليابانية (تايو مارو) بحق الدولة أن تمارس السيطرة والرقابة لعدم الإخلال بالتشريعات السمكية الخاصة بها، ولم ترد هذه التشريعات في نص المادة (24) من اتفاقية جنيف الصادرة عام 1958م حيث قامت المحكمة بإصدار قرار بأن المادة (24) هي مادة وجيزة ليست مقيدة، وبناءً على ذلك للدولة الساحلية الحق في أن تمارس السيطرة والرقابة لأسباب مختلفة غير المذكورة في المادة (24)، كما قامت إحدى المحاكم الأمريكية بالحكم في قضية (جونزاليس) عام 1985م بأن مبدأ الحماية بالقانون الدولي يعطي حق السيادة على السفن خارج منطقة البحر الإقليمي⁽¹⁾.

وعلى الرغم من ذلك الموقف إلا أن الحكومة الأمريكية قد احتجت على إضافة بعض الدول للتشريعات الأمنية إلى مجموعة التشريعات التي تسمح بممارسة السيطرة والرقابة بالمنطقة المتاخمة لعدم الإخلال بها؛ نظرًا لعدم إيرادها في اتفاقيتي عام 1958م وعام 1982م وأنها من الممكن أن تعوق الملاحة في المنطقة المتاخمة⁽²⁾.

وإذا تم الافتراض أن الاعتراض من قبل الولايات المتحدة الأمريكية قديم ويتفق مع القضاء الأمريكي، فهو لا يمنع إنشاء عُرف دولي في اتجاه هذا الأمر يقر أن ممارسة السيطرة والرقابة في المنطقة المتاخمة لا يقتصر على الأسباب المنصوص عليها في الاتفاقية، ولكن لا يمكن لهذا العُرف أن يحتج على الولايات المتحدة الأمريكية وغيرها من الدول التي اتبعتها في ذلك الاتجاه.

ولا يمكن تطبيق التشريعات المالية أو الجمركية أو الأمنية أو الصحية أو الخاصة بالهجرة للدولة في المنطقة المتاخمة؛ ولذلك فإن الرقابة والسيطرة المسموح بها لدولة الإمارات العربية المتحدة تقتصر على قيام السلطات المختصة، بتحذير وتفتيش السفن، التي يعتقد أنها تخالف التشريعات الخاصة بالدولة. وعلى الرغم من أن إجراءات الرقابة والسيطرة لا تسمح للسلطات في الدولة بالقبض على سفينة قبل دخولها للبحر الإقليمي، إلا أنها تعطي الحق في تفتيشها للتأكد من وجود المخالفة والقيام بتحذيرها بعدم دخول منطقة البحر الإقليمي، وإلا سيتم القبض عليها من قبل سلطات الدولة لقيامها بخرق القوانين المطبقة في إقليم الدولة، أو في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي.

(1) الحكم في قضية السفينة اليابانية (تايو مارو) سنة 1974، المذكور في هامش كتاب Churchill and Lowe رقم 17، ص. 117.

(2) النيايدي، مطر حامد حليس. 2001. المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص. 41.

وفيما يتعلق باتساع المنطقة المتاخمة بدولة الإمارات العربية المتحدة، فإنها تمتد إلى اثني عشر ميلاً بحرياً من الحدود الخارجية لبحرها الإقليمي، وعلى الرغم من أن هذا النص قد يبدو غير متفق مع المادة 3/33 في اتفاقية قانون البحار، إلا أنها أكثر دقة عن اتساع وامتداد المنطقة المتاخمة والتي تبدأ بشكل فعلي من حدود البحر الإقليمي الخارجية، حيث تقوم الدولة بممارسة صلاحيات أقل من التي تمارسها في بحرها الإقليمي. لذا فإن القول بامتداد المنطقة المتاخمة إلى 24 ميلاً بحرياً تقاس من خطوط الأساس، وأن أول 12 ميلاً بحرياً يعد بحراً إقليمياً يوضح الخلاف القديم التاريخي الذي كان سائداً بين الدول بشأن اتساع البحر الإقليمي، وفشل المحاولات التي سعت إلى التوفيق، وإقرار قاعدة الثلاث أميال بحرية باعتبارها أقصى اتساع للبحر الإقليمي⁽¹⁾.

المطلب الرابع - الجرف القاري:

سوف يتناول الباحث ماهية الجرف القاري، بالإضافة إلى الجرف القاري في دولة الإمارات العربية المتحدة. من خلال الآتي:

الفرع الأول - ماهية الجرف القاري:

الجرف القاري يمكن تعريفه على أساس جغرافي، أنه هو الحافة المغمورة من الساحل والتي تنحدر انحداراً بسيطاً تحت سطح البحر قبل وصولها إلى عمق قاع البحر⁽²⁾. ويمكن أن نشير إلى المفهوم الأساسي للجرف القاري بشكل تقليدي على أنه امتداد طبيعي للأرض تحت سطح الماء، وبهذا فهو يمثل استمرار الإقليم البري الخاص بالدولة الساحلية في قاع، وما تحت قاع المساحات المائية البحرية التي تواجه شواطئها⁽³⁾. ولقد نشأ موضوع الجرف القاري في عام 1945م، فقد سيطرت الحكومة الأمريكية على الثروات المعدنية عندما أعلن الرئيس الأمريكي "ترومان" عن امتداد الولاية لمنطقة الجرف القاري في السواحل الأمريكية. وأقر مؤتمر الأمم المتحدة الأول الخاص بقانون البحار والذي صدر في عام 1958م فكرة الجرف القاري، وخلص المؤتمر إلى أن اتفاقية جنيف للجرف القاري تقوم على تنظيم حق الدولة في سيطرتها على الثروات الطبيعية، وقد نصت المادة (1) من اتفاقية جنيف للجرف القاري على أنه: "الطبقات الأرضية المنحدرة من قاع البحر وما تحت القاع من طبقات والتي توجد خارج البحر الإقليمي

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

لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص. 43.

(2) سعادي، محمد. 2015. سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام. ص. 134.

(3) أبو الوفا، أحمد. 2010. الوسيط في القانون الدولي العام. ص. 238.

إلى عمق مائتي متر من سطح الماء، أو إلى ما يتعدى هذا الحد حيث يقبل عمق المياه من السطح استغلال الموارد الطبيعية لهذه المناطق".

فقد يعتبر الجرف القاري مرتبطاً بالتقدم العلمي في وسائل الاستكشاف والاستغلال، وانتقد هذا التعريف مبدأ القدرة على الاستثمار، فهو يعتبر معياراً لبيان مسافة الجرف القاري، فهو يجعل الدول الصناعية قد سيطرتها على مسافات كبيرة من الجرف القاري للبحار والمحيطات، فقد تم تعيين حد أقصى لامتداد الجرف القاري، حيث وجد في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث الخاص بقانون البحار الفرصة للبحث عن معيار جديد لامتداد الجرف القاري، فقد تم الاتفاق على تعريف جديد للجرف القاري في نهاية أعمال المؤتمر تم تضمينه في نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م. فقد نصت المادة 1/76 من هذه الاتفاقية على أن الجرف القاري لأي دولة ساحلية يشمل "قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة"⁽¹⁾.

الفرع الثاني- الجرف القاري في دولة الإمارات العربية المتحدة:

قد عُرف الجرف القاري في دولة الإمارات العربية المتحدة وعملت به في عام 1949م، حيث أجمع حكام دولة الإمارات العربية المتحدة مع بعض حكام دول الخليج العربي بمد الرقابة والولاية على ما تحت قاع البحر في الأماكن المجاورة لسواحل هذه الدول، كما جاءت هذه الإعلانات التي صدرت في سبتمبر من عام 1949م على أن هذا الامتداد للولاية والرقابة يخل بوصف طبيعة المياه أو الحيز الجوي الذي يعلو الجرف القاري باعتبارها من أعالي البحار أو بحقوق الملاحة والصيد فيها⁽²⁾.

فقد صدرت هذه الإعلانات عندما مارست دولة الإمارات العربية المتحدة نفوذها على منطقة الجرف القاري، حيث أصدرت امتيازات التنقيب للشركات الأجنبية وتراخيص الاستكشاف⁽³⁾، وقد استمر العمل بهذه الإعلانات فيما بعد اتحاد دولة الإمارات العربية المتحدة في عام 1971م، وذلك

(1) الضحاك، إدريس. 1987. قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية. المغرب: د.ن. ص. 356 - 346

(2) نصوص هذه الإعلانات منشورة في:

United Nations Legislative Series. 1951. Legislative Series, Laws and Regulations on the Regime of the High Seas. Vol.1. at p.23.

(3) الاتفاقية الموقعة في 1950/12/2 بين "أبوظبي" وشركة السويوبور أويل لمنح الشركة حق البحث والتنقيب والحفر والتحسين واستخراج ونقل والتصرف بالزيت والغاز وجميع المواد المشابهة المستخرجة من منطقة الجرف القاري لإمارة أبوظبي نص الاتفاقية منشور في:

Records of the Emirates, 1820-1958, Tuson p. (eds), Archive Editions, vol. 9. Redwood Press Ltd., England (1990), at pp. 579-604.

بالتأكيد على نصوص اتفاقية جنيف الخاصة بالجرف القاري والصادرة في عام 1958م والتي نصت على حقوق الدولة الساحلية فيما يتعلق بمنطقة الجرف القاري.

- نظام الجرف القاري في دولة الإمارات بعد صدور القانون الاتحادي عام 1993م.

نصت المادة (17) من القانون الاتحادي على أن "منطقة الجرف القاري للدولة تشمل قاع البحر، وما تحت القاع للمساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء البحر الإقليمي للدولة" في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة."

فقد تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة على جرفها القاري حقوق السيادة في القيام باستكشاف واستغلال ما يوجد من موارد طبيعية في الجرف القاري، وما تتمتع به الدولة من حقوق في الجرف القاري يتميز بأنه موروث وخالص، فلا يقوم أحد بممارسته إلا عن طريق إذن صريح، وأنها مورثة، فلا تتوقف ميزة التمتع بها نتيجة احتلال يتم بالفعل أو بالحكم أو يصدر إعلان بشكل صريح بشأنها⁽¹⁾. فيعتبر هذا أنه في حين عدم مباشرة دولة الإمارات العربية المتحدة استكشاف استثمار الثروات الموجودة في جرفها القاري، فلا يوجد الحق لأحد أن يقوم بذلك بدون إذن صريح من دولة الإمارات العربية المتحدة، وهذا الوصف لطبيعة حقوق الدولة على الجرف القاري يأتي عكس ما استقر عليه العرف الدولي في هذا الصدد، والذي عرّف عنه صراحة في المادة (77) من اتفاقية قانون البحار⁽²⁾.

المطلب الخامس - المنطقة الاقتصادية الخالصة:

سوف يتناول الباحث ماهية المنطقة الاقتصادية الخالصة، بالإضافة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة في دولة الإمارات العربية المتحدة. من خلال الآتي:

الفرع الأول - ماهية المنطقة الاقتصادية الخالصة:

إن الدول النامية قد بدأت في الحديث عن ما يتعلق بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة على الصعيد الدولي داخل المؤتمرات الدولية، ففي عام 1971م وفي الاجتماع السنوي الذي تم عقده في كولومبو

(1) المادة 1/18 من القانون الاتحادي رقم (19) لسنة 1993.

(2) في هذا الصدد حكم محكمة العدل الدولية في قضايا بحر الشمال لسنة 1969 الفقرتين 19، 43. والحكم في الفقرة 86 من حكم المحكمة في قضية بحر إيجة لسنة 1978.

للجنة القانونية الاستثمارية الأفرو - آسيوية، قام السيد "جنكا" مندوب كينيا بتقديم اقتراح يتعلق بأهمية منح الدولة الساحلية الحق في الرقابة على عمليات لتنظيم الصيد في داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾. وتصدر الإشارة هنا، أن ما يتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، قد بدأ بلا شك من مندوب دولة فنزويلا والذي جاء في الاقتراح الذي قدمه إلى لجنة الأمم المتحدة لأعماق المحيطات بخلق قاعدة قانونية تعترف بكامل أحقية الدولة وسيادتها على ما يتواجد من ثروات متجددة و ثروات غير متجددة من المعادن داخل مياهها، وعلي أية حال، فإن الفضل يعود بلا شك إلى الدول النامية، والتي أطلقت تلك الفكرة بشكل جادي، والتي شكلت أهم ما تم بحثه في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث الخاص بقانون البحار في عام 1982م.

وبالرغم من أن مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة يعد من المفاهيم الحديثة في القانون الدولي العام، إلا أنه حاز على تأييد لم يحصل عليه مفهوم الجرف القاري عند بداية ظهوره⁽²⁾. وقد أقرت اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة والخاصة بقانون البحار والصادرة في عام 1982م أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تتمثل في المنطقة التي تقع وراء البحر الإقليمي ومتاخمة له، والتي لا تزيد عن 200 ميل بحري، ويبدأ قياسها من خط الأساس والذي يمكن أن نقيس منه عرض البحر الإقليمي، وطبقاً للنظام القانوني الذي أقرته الاتفاقية فإنها لا تخضع للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية، وكل ما يتعلق بحقوق السيادة في استكشاف واستغلال ما يوجد من ثروات في البيئة البحرية وكيفية لحفاظ عليها واستغلال وإقامة الجزر الصناعية وبعض المنشآت والتراكيبات وقيام البحث العلمي في الجانب البحري⁽³⁾. وبلا أدنى شك فقد جاء إدخال المنطقة الاقتصادية الخالصة كمفهوم جديد كحل وسط ظهر بعد صراع في الجانب القانوني والدبلوماسي، والذي دام على مر ثلاثين عامًا أو أكثر، وذلك بين الدول البحرية الكبرى التي تدافع عن مبدأ حرية البحر العالي، والتي ترفض كل ما تحاوله دول العالم من فرض سيادتها إلى خارج الحدود التقليدية الخاصة بالبحر الإقليمي⁽⁴⁾.

(1) حمود، محمد الحاج. 2008. القانون الدولي للبحار. ص. 249.

(2) الدغمة، إبراهيم محمد. 2005. أحكام القانون الدولي لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية. ص. 203.

(3) شعت، عبد الله نوار. 2017. الحماية للحدود البحرية والمناطق الاقتصادية الخالصة ومنازعتها في إطار القانون الدولي. الإسكندرية: مكتبة الوفاء القانونية. ص. 150.

(4) عبد الحميد، محمد سامي. د.ت. أصول القانون الدولي العام. الإسكندرية: منشأة المعارف. ص. 458.

وبين ما تنتهجه بعض الدول التي تتحمس للفكرة، والدول التي تعتبرها حلاً وسطاً، فقد سارت فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة في طريقها، وأصبحت بمثابة قاعدة قانونية في الاتفاقية الخاصة بقانون البحار⁽¹⁾.

وقد ورد نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة في اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار والذي كان هو الحل الوسط الذي نادت به الدول التي كانت تطالب بمنطقة للبحر الإقليمي تمتد لمسافة 200 ميل بحري، وبعض الدول العربية التي رفضت الطلب وصممت على تفويض سلطة الدولة الساحلية فيما وراء منطقة البحر الإقليمي، وقد نصت المادة (55) من الاتفاقية الخاصة بقانون البحار على أن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي تلك المنطقة التي تقع فيما وراء البحر الإقليمي، ومتاخمة له، حيث إنها تحكم بواسطة النظام القانوني الذي يقر هذا الجزء، والذي تخضع بموجبه حقوق الدولة الساحلية للولاية⁽²⁾.

الفرع الثاني - المنطقة الاقتصادية الخالصة في دولة الإمارات العربية المتحدة:

تعتبر المنطقة الاقتصادية الخالصة في دولة الإمارات العربية المتحدة، أول منطقة تعلن عنها الحكومة الاتحادية، فقد أصدرت وزارة الخارجية بدولة الإمارات العربية المتحدة في 25 أغسطس 1980م إعلاناً قررت الحكومة وفقاً له أن لدولة الإمارات العربية المتحدة منطقة اقتصادية خالصة تتاخم سواحلها الرئيسية، وسواحل جزرها في الخليج العربي وفي بحر عمان. هذا الإعلان لم يحدد مسافة معينة تعتبر مدى للمنطقة الاقتصادية الخالصة، بينما ذكر أن الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة، لدولة يتحدد تبعاً لأحكام الاتفاقيات التي عقدها الإمارات الأعضاء في الاتحاد بشأن جرفها القاري، وإذا لم تكن هذه الاتفاقيات قد أبرمت فإن الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة سوف يمتد إلى خط الوسط، وهو ذلك الخط الذي تتواجد كل نقطة به على بعد متساوٍ من أقرب نقطة في خط القاعدة⁽³⁾، وأخرى مع إيران في عام 1970م بهدف تحديد حدود جرفها القاري؛ وذلك تطبيقاً لنص الإعلان تعتبر الحدود الناتجة عن الاتفاقيتين حدوداً، كذلك بالنسبة لأجزاء المنطقة الاقتصادية الخالصة في تلك القطاعات.

وفيما يخص الحقوق التي تتولى الدولة الإشراف عليها في المنطقة الاقتصادية الخالصة؛ فقد جاء في البند الرابع من الإعلان أن الدولة تتمتع بكافة حقوق السيادة الكاملة على الموارد الطبيعية التي تقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بالإضافة إلى أن لها الولاية الكاملة على إجراء البحوث العلمية؛ وكذلك

(1) حمود، محمد الحاج. 2008. القانون الدولي للبحار. ص. 254.

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

لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص. 51.

(3) نص هذه الاتفاقية منشور في:

International Maritime Boundaries. n. 132. at p.1547.

المحافظة على البيئة، وإقامة الأجهزة والمنشآت والجزر الصناعية، وبناءً على رغبة المشرع الإماراتي في الحفاظ على الثروة السمكية في الدولة، فقد نص الإعلان على منع السفن الأجنبية من الصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة؛ إلا بعد الحصول على ترخيص يصدر عن الدولة، لكي يحدد نوع وكمية وأدوات الصيد المسموح بها.

ومع صدور الإعلان الخاص بحقوق الدولة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وكذلك القيود المفروضة على الصيد، إلا أن المشرع لم يغفل عن ذكر أن ممارسة هذه الحقوق لا تحدث خللاً في حقوق الملاحة الدولية الخاصة بالدول الأخرى؛ تبعاً لأحكام القانون الدولي أو الأوضاع القائمة بين دولة الإمارات العربية المتحدة في الاتحاد حول المياه الإقليمية لكل منها⁽¹⁾.

أ. المنطقة الاقتصادية الخالصة في ظل القانون الاتحادي لسنة 1993:

لقد عاد ادعاء الدولة بوجود المنطقة الاقتصادية الخالصة تتاخم سواحلها منذ صدور القانون الاتحادي الخاص بتعيين المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة، وهذه المنطقة الاقتصادية الخالصة تمتد مسافة لا تتعدى 200 ميل بحري من خط القاعدة الذي يبدأ منه قياس عرض البحر الإقليمي الخاص بالدولة وعند مقارنة الادعاء الذي تضمنه القانون في عام 1993م بالقانون الذي ورد في الإعلان الصادر عن وزارة الخارجية في عام 1980م نجد أن القانون قد حدد مسافة 200 ميل بحري كمدى للمنطقة الاقتصادية الخالصة، وهو يعد بذلك متأثراً بنص المادة (57) من اتفاقية قانون البحار، بينما لم يتضمن إعلان وزارة الخارجية أي تحديد لمسافة معينة، وإنما اقتصر النص على أن الحد الخارجي للمنطقة يعد خط الوسط في الحالات التي لا ترتبط فيها الدولة باتفاقيات بينها وبين الدول المجاورة لها، تخص تحديد حدود الجرف القاري، أما في حالة وجود هذه الاتفاقيات؛ فإن حدود الجرف القاري تعتبر هي نفسها الحدود الخارجية للمنطقة الاقتصادية الخالصة بدولة الإمارات العربية المتحدة.

ويتضح من دراسة الموقع الجغرافي للدولة أن ما اشتمل عليه الإعلان، يعكس ويوضح، ما تتمتع به الطبيعة الجغرافية للمنطقة، حيث إنه لا يمكن للدولة أن تحصل على منطقة اقتصادية خالصة تصل إلى 200 ميل بحري سواء كان ذلك بالنسبة لسواحلها في الخليج العربي أو ببحر عمان⁽²⁾.

أما فيما يخص حقوق الدولة في منطقتها الاقتصادية الخالصة فقد جاءت المادتان (13) و(14) من القانون الاتحادي لحقوق الدولة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، والتي توضحان تمتع الدولة بحقوق سيادية بهدف استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الطبيعية الموجودة فيما يعلو قاع البحر من مياه،

(1) النياي، مطر حامد حليس. 2001. المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة: أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص. 53.

(2) قلعجي، قدرى. 1992. الخليج العربي. بيروت: شركة المطبوعات للتوزيع والنشر. ص. 26.

وكذلك لقاع البحر وباطن أرضه، بالإضافة إلى ما يتعلق بالأنشطة الأخرى التي تتم بغرض استكشاف واستغلال اقتصادي للمنطقة، والذي قد يكون في شكل إنتاج طاقة بواسطة المياه والتيارات والرياح، وكذلك تمتع الدولة في منطقتها الاقتصادية بالولاية فيما يتعلق بـ :

1. استخدام وإنشاء الجزر الاصطناعية والمنشآت والتراكيب وتطبيق القوانين والأنظمة الجمركية والضريبية والصحية التي تتعلق بالسلامة⁽¹⁾.

2. البحث العلمي.

3. حماية البيئة والحفاظ عليها.

وفيما يخص الصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فقد جاء في المادة (15) من القانون أن حق الصيد يقتصر على المواطنين الأصليين بالدولة، ويمكن منح تراخيص بالصيد في هذه المنطقة لغير المواطنين من قبل السلطات المختصة تبعاً لشروط معينة، وقد صدر القانون الاتحادي الذي يحمل رقم (23) لعام 1999م والصادر في تاريخ 17 أكتوبر 1999م والمختص بما يتعلق بحماية الثروات المائية الحية في دولة الإمارات العربية المتحدة، حيث تضمنت المادتان (2) و(4) من هذا القانون تعديلاً لنص المادة (15) من قانون تعيين المناطق البحرية، حيث قصر القانون الجديد الحق في الصيد على مواطني دولة الإمارات العربية المتحدة فقط، وعلى ذلك فليس للسلطات المختصة في الدولة الحق في إصدار الترخيص بالصيد لغير مواطني الدولة بعد صدور القانون الجديد، ولكي يتم تنفيذ هذه السياسة الجديدة للحفاظ على الثروة السمكية فقد نص القانون على توقيع غرامة على كل من يخل بهذا الحظر⁽²⁾.

وقد نصت المادة (40) من القانون على أنه: لا يجوز الصيد للسفن الأجنبية التي تبحر في مياه الدولة، وذلك لحماية الثروة السمكية من مخاطر الصيد غير المنظم، ولتنفيذ هذا الحظر فقد أصدر المشرع الإماراتي عقوبة على من يقوم بحرق نص هذه المادة، وهذه العقوبة تصل إلى الحبس لمدة ستة أشهر والغرامة ومصادرة أدوات الصيد، وتزداد العقوبة وتشدد في حالة العود أو التكرار⁽³⁾.

ب. حقوق الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة الإمارات العربية المتحدة.

أقرت نصوص المادة (58) من الاتفاقية الخاصة بقانون البحار على أن تتمتع الدول الأخرى بكافة الحقوق والحريات المقررة في منطقة أعالي البحار بالقدر الذي يتناسب مع حقوق وولاية الدول الساحلية على منطقتها، وتشمل هذه الحقوق والحريات تلك التي تتعلق بالملاحة والتحليق ووضع

(1) تشمل هذه إقامة مناطق سلامه حول الجزر الاصطناعية والمنشآت والتراكيب وإصدار التعليمات الواجب اتباعها لحماية هذه المنشآت وتنظيم أو منع دخول السفن لمناطق السلامة.

(2) المادة (53) من القانون الاتحادي رقم (23) لسنة 1999.

(3) المادة (51) من القانون الاتحادي رقم (23) لسنة 1999.

الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وغيرها من الحقوق المقررة في أعالي البحار التي لا تتعارض مع الطبيعة الخاصة للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

وبرغم أن المشرع الإماراتي لم يقر مادة⁽¹⁾ في القانون توضح حقوق الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة، إلا أن هذا لا يعني أن تقوم دولة الإمارات العربية المتحدة؛ بإنكار حق الدول الأخرى في التمتع ببعض الحريات في منطقتها الاقتصادية الخالصة.

ويعود السبب في ذلك لأن ما تتمتع به الدول الأخرى من حرية في الملاحة والطيران داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة، أمر يعود للقواعد العرفية التي يقرها القانون الدولي، ومن ثم فلا يحتاج التمتع بها إلى الاستناد لنص داخل القانون الوطني⁽²⁾.

وبرغم استقرار هذا الرأي في القانون الدولي، إلا أن بعض الدول مثل إيران وضعت في قانونها الوطني نصًا يحظر مزاوله أي أنشطة تختص بالتدريبات العسكرية، بما فيها الطيران، في المنطقة الملاصقة والمنطقة الاقتصادية الخالصة لإيران⁽³⁾، وهذا يعني أن الدول الأخرى لا يمكن لها أن تمارس حقها المقرر في القانون الدولي بالتحليق في المجال الجوي الدولي الذي يخص المنطقة الملاصقة والمنطقة الاقتصادية الخالصة لإيران، ولا تتوافر معلومات أكيدة عن مدى التزام الدول الأخرى للنص الإيراني، ولكن من المؤكد أن إيران لا تراعي هذا النص، ولا تفرض مثل هذا الحظر على الطائرات الحربية وتسمح لها بالطيران فوق المناطق الملاصقة والمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الأخرى في منطقة الخليج العربي⁽⁴⁾.

ويرى الباحث: أن الدول الأخرى في الخليج تسعى لاتخاذ إجراءات للمعاملة بالمثل للحيلولة دون تكون أي عُرف إقليمي في المنطقة يقضي بحظر التحليق في المجال الجوي الذي يعلو المنطقة الاقتصادية الخالصة بدون إذن مسبق.

ومن الحريات التي تتمتع بها الدول الأخرى في أعالي البحار، حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، ولكن قامت اتفاقية قانون البحار بالربط بين ممارسة هذا الحق في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وولاية الدولة الساحلية على هذه الكابلات والأنابيب في تعيين مساراتها داخل المنطقة

(1) باستثناء ما نصت عليه المادة (15) من جواز منح ترخيص بالصيد لغير المواطنين.

(2) الفقرة 88 من قرار هيئة التحكيم في تحديد الحدود البحرية بين فرنسا وكندا لسنة 1992. والحكم منشور في:

International Law Report, at p.645.

(3) المادة (61) من القانون الإيراني لسنة 1993 في شأن المناطق البحرية لإيران.

(4) النياي، مطر حامد حليس. 2001. المناطق البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة بأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص. 56.

الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾، أما في دولة الإمارات العربية المتحدة فنجد أن المشرع لم يتطرق لهذه المسألة، ولم ينص على مد ولاية الدولة عليها⁽²⁾.

ومع ذلك فيجب أن لا يفسر هذا على اعتبار أن مسألة وضع الكابلات والأنابيب تعتبر بصورة تلقائية من ضمن الحريات التي تتمتع بها الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية لدولة الإمارات العربية المتحدة بنفس الدرجة التي تتمتع بها الدول في أعالي البحار، بالإضافة إلى أن دولة الإمارات العربية المتحدة ليس لها ولاية على هذه المسألة⁽³⁾.

ب. تنفيذ قوانين وأنظمة الدولة في منطقتها الاقتصادية الخالصة:

لقد نصت المادة (16) من القانون تعيين المناطق البحرية على أنه: "للدولة حق تفتيش السفن واحتجازها وإقامة دعاوى قضائية ضدها، وفقاً لما تقتضيه الضرورة، لضمان الامتثال لقوانينها وأنظمتها، ولا يخلى سبيل السفين المحتجزة وملاحيتها إلا بعد تقديم كفالة أو ضمان وفي حالات احتجاز السفن الأجنبية تبلغ دولة العلم بالإجراء".

ويظهر من خلال ذلك، أن المشرع قد جمع بين جانبيين من المصلحة أو اتجاهين مختلفين: تعود الأولى، لمصلحة الدولة في تنفيذ أي إجراءات تلزم حتى تضمن تنفيذ ما تضعه من قوانين وأنظمة داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة، والتي تتضمن القيام بتفتيش السفن وفي بعض الأحيان القيام باحتجازها أو رفع دعوى قضائية ضدها⁽⁴⁾، بينما الثانية، فتتعلق بمصلحة الدول الأخرى في ضمان الإفراج عن سفنها المحتجزة وطواقمها مقابل تقديم كفالة أو ضمان مالي.

ويظهر جلياً أن نص المادة (16) من القانون الإماراتي مستمد من نص الفقرتين 1 و4 من المادة (73) من اتفاقية قانون البحار، فقد أوضح الواقع العملي وجود اختلافات بين الدول حول تفسير هذا النص؛ لدرجة أن موضوع هذه المادة أصبح مصدراً لجميع القضايا التي عرضت حتى الآن على المحكمة الدولية لقانون البحار، ويعد أهم الخلافات التي يشهدها تطبيق هذا النص، هو الاختلاف حول مقدار الكفالة أو الضمان المالي المطلوب، مقابل الإفراج المؤقت عن السفينة وطاقمها. فالمادة المذكورة لم تتضمن نصاً بشأن العوامل التي يجب أن تؤخذ في الاعتبار عند تحديد مقدار الكفالة أو الضمان المالي، ومن خلال القضايا الست التي عرضت على المحكمة الدولية لقانون البحار كانت الدول المحتجزة تطالب بمبالغ

(1) المادة (79) من اتفاقية قانون البحار 1982.

(2) قارن بين المادتين (14) و(17) من القانون الإيراني التي نصت على مد ولاية الجمهورية الإيرانية على وضع الكابلات والأنابيب.

(3) حكم المحكمة الدولية لقانون البحار في 1999/7/1 في قضية السفينة Saiga حيث ذكرت المحكمة أن أي حقوق أو حريات لم تذكر على أنها من ضمن حقوق الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية فإنه لا يعني أن هذه الحقوق تعتبر بصورة تلقائية من ضمن حقوق الدول الأخرى التي تتمتع بها في أعالي البحار، والعكس صحيح.

(4) المادة (16) من القانون الاتحادي مستمدة من المادة 1/73 من اتفاقية قانون البحار 1982.

كبيرة، في حين تطالب الدول التي ترفع السفن المحتجزة علمها بتخفيض هذه المبالغ التي تدعي أنها مبالغ فيها، ولا تتناسب مع الجرم الذي ارتكبه السفينة⁽¹⁾.

ج. العقوبات المقررة ضد الإخلال بقوانين دولة الإمارات في منطقتها الاقتصادية الخالصة:

شرحت المادة 2/26 الواردة في القانون الاتحادي رقم (19) ما يتم توقعه من عقوبات بحق من يقوم بمخالفة قوانين الدولة أو نظمها فيما يتعلق بالكشف عن أو الاستغلال والإدارة والحفظ للموارد الطبيعية، ومن بين ذلك أنه يجوز أن يحكم عليه بالسجن لمدة لا تقل عن ثلاث سنوات، وبما لا يتعدى خمس سنوات، وكذلك بإمكانية التغريم بغرامة مالية بما لا يقل عن خمسين ألف درهم ولا يتعدى مليون درهم، وبرغم عدم توفر أي معلومات حول إجراء أي تعديل من قبل هذه الدول على التشريعات الخاصة بإلغاء توقيع عقوبة الحبس على الإخلال بأنظمة هذه الدول التي تتعلق بمصائد الأسماك؛ إلا أن التصريحات التي صدرت عنها عند التصديق أو الانضمام لاتفاقية قانون البحار لم تتضمن أي إشارة إلى نيتها إجراء أي تعديل في تشريعاتها في هذا الشأن⁽²⁾.

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

لقانون البحار وتشريعات الدول المجاورة. ص ص . 58 - 59.

(2) ب.م. 15 يونيو 2018. "الإخلال بقوانين دولة الإمارات في منطقتها الاقتصادية الخالصة".

<http://www.un.org/Depts/los/decl/decl.htm>.

المبحث الثالث

التشريعات الإماراتية النوعية

هناك العديد من التشريعات الإماراتية النوعية، التي تختص بدراسة تنظيم الثروة السمكية، وذلك لحماية هذه الثروة بموجب العديد من القوانين سواء في تحديد فترة الصيد، أو أنواع الأسماك أو المعدات المستخدمة في الصيد، بالإضافة لقوانين أخرى تختص بالتشريعات الجمركية، والتي تحدد أحكام وإجراءات دخول السلع والبضائع في دول المجلس الخليجي؛ وخروجها منها، وعبور البضائع، عبر أراضيها، كما يوضح هذا النظام القانون الخاص بحقوق الموظفين العاملين بتلك الإدارات، والتشريعات الإماراتية البحرية المتعلقة بمكافحة الجرائم الدولية، والتي تتلخص في مكافحة الإرهاب، والاتجار بالبشر، وأخيراً جريمة القرصنة.

ويتناول الباحث ذلك في هذا المبحث من خلال المطلب الأول، الذي يعرض تشريعات تنظيم الثروة السمكية، أما المطلب الثاني، يتناول التشريعات الجمركية، وأخيراً المطلب الثالث، الذي يعرض التشريعات الإماراتية البحرية لمكافحة الجرائم الدولية.

المطلب الأول- تشريعات تنظيم الثروة السمكية:

يتناول الباحث الأهمية الاقتصادية للثروة السمكية في دولة الإمارات العربية المتحدة، بالإضافة إلى تشريعات تنظيم الثروة السمكية في دولة الإمارات العربية المتحدة. من خلال الآتي:

الفرع الأول - الأهمية الاقتصادية للثروة السمكية في دولة الإمارات العربية المتحدة:

لقد وضعت دولة الإمارات العربية المتحدة العديد من القوانين والتشريعات للعمل على تنظيم الثروة السمكية وحمايتها، وذلك لما تمتلكه دولة الإمارات العربية المتحدة من رصيد هائل من محصول الصيد يجب حمايته بموجب القوانين والتشريعات التي تضع قواعد تحدد معدات وطرق الصيد البحري.

وقد وصل جملة محاصيل الصيد في عام 2014م (4.290) طن، وقد تم ذلك عن طريق (23.413) رحلة صيد والتي تمت بواسطة اللنشات والطرادات، وقد شملت مواقع الإنزال الرئيسية عدة مناطق منها: جزيرة دما (701 طن) والميناء الحر (2.146 طن)، والمرافأ (620 طن)، أم فيما يتعلق بمعدات الصيد، فقد كان هناك عدد من الوسائل السائدة منها: القراير أو أقفاص الصيد والتي جلبت (1.588)، كما وصل إجمالي قيمة بيع ما تم إنزاله في إمارة "أبوظبي" مبلغ 105.6 مليون درهم خلال

عام 2014 م، وقد جاءت نسبة عائلات أسماك (الكنعد) بنسبة 42% و(الهامور) بنسبة 28% من قيمة البيع الإجمالي لما تم إنزاله من أسماك في إمارة "أبوظبي" خلال عام 2014م⁽¹⁾.

الفرع الثاني - تشريعات تنظيم الثروة السمكية في دولة الإمارات العربية المتحدة:

وقد جاء إصدار القانون الاتحادي الذي يحمل رقم (23) لعام 1999م⁽²⁾، والذي يستهدف في أساسه أهمية الحفاظ على الثروات المائية الحية، والتي يعني بها كل الكائنات المائية، بما فيها النباتية والحيوانية، والكائنات المجهرية والكائنات الكبيرة، وما يقوم منها بالهجرة أو حتى المقيمة داخل مياه الصيد، أو من تقوم بزيارة تلك المياه، مثل الطيور، والسلاحف، والأحياء القشرية منها والصدفية، كما تتضمن الأحياء المتحجرة خلال مراحل متقدمة من عمرها، وحيث إن أنشطة الصيد في جوفها تقوم على استخراج الثروات المائية الحية من داخل بيئتها الطبيعية، ولهذا لزم أن يتم إعداد تنظيم لممارسته وعدم السماح به إلا عبر ترخيص يتم إصداره ومنحه للصيد من قبل السلطات المختصة داخل كل إمارة، والذي يستطيع الصيد بمقتضاه ممارسة الصيد في داخل المياه التابعة لهذه الإمارة.

ويرى الباحث أنه ليس هناك ضمان كافٍ يقوم بتفعيل السياسات والتشريعات وآليات إنفاذ القانون، ووضع إطار عمل وطني وإقليمي ودولي للتعاون، وتمكين عملية المحافظة الفعالة من خلال بناء القدرات، وتنفيذ برامج التثقيف والتوعية وذلك من أجل زيادة مستوى الوعي لدى الجمهور، بالإضافة إلى زيادة فهم الدور الذي يمكن أن يقوم به الأفراد والقطاع الخاص في المحافظة على المصايد والثروة السمكية، بالإضافة إلى الجهات الوطنية المعنية التي تلعب دوراً حاسماً في تنفيذ خطة العمل الوطنية وعلى رأسها وزارة التغير المناخي وحماية البيئة.

(1) نشرة إحصائيات الثروة السمكية. 2014. عرض موجز لإحصائيات الثروة السمكية في إمارة أبوظبي. النظام الوطني للمعلومات السمكية. أبوظبي: هيئة البيئة. ص. 3.

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

المطلب الثاني- التشريعات الجمركية:

سوف يتناول الباحث نظام قانون الجمارك الموحد لدول مجلس التعاون الخليجي، بالإضافة إلى التشريعات والقوانين الجمركية في دولة الإمارات العربية المتحدة. من خلال الآتي:

الفرع الأول - نظام قانون الجمارك الموحد لدول مجلس التعاون الخليجي:

تم إصدار المرسوم الاتحادي الذي حمل رقم (85) لعام 2007م⁽¹⁾، والذي يشير إلى نظام قانون الجمارك الموحد بين دول مجلس التعاون الخليجي، والذي تم إصداره في دولة الإمارات العربية المتحدة، والذي قامت بإعداده لجنة فنية تتكون من أعضاء من المجلس، بوضع أحكام تتعلق بالشؤون الجمركية، وتنظيم العلاقة بين الجمارك وبين المتعاملين، كما شمل بعض من الأحكام والإجراءات على حركة البضائع من وإلى دول مجلس التعاون الخليجي، وإجراءات عبور البضائع في أراضيها، كما قام بتوضيح حقوق الموظفين الذين يعملون بهذه الإدارات، وقد استهدف هذا النظام القانوني توفير الحماية للمجتمع عبر إجراءات مراقبة تتم لرصد دخول وخروج أشخاص أو بضائع أو وسائل نقل من وإلى دول مجلس التعاون. وقد جاء هذا القانون مؤلفاً من (17) باباً وشمل (179) مادة، وكان بمثابة الوسيلة القانونية التي تقوم بتنظيم العمل داخل الدوائر الجمركية، حيث يحدد المناطق التي يتم خضوعها للرقابة الجمركية، وكذلك ما يتم من إجراءات جمركية داخل الجمارك في مجال النقل عن طريق البر والبحر والجو وكذلك جمارك البريد، بالإضافة إلى بعض الأحكام التي تتعلق بالقيام بإنشاء أسواق ومناطق حرة، كما يعمل كذلك على القيام بتنظيم أعمال التخليص الجمركي، وشروط حصول المخلصين الجمركيين على ترخيص لممارسة عملهم، وكذلك التعامل مع المخالفات الجمركية وما قد يحدث من قضايا التهريب الجمركي⁽²⁾.

وقد تم الاهتمام في هذا النظام القانوني بمراعاة أحدث ما عرف من نظم وقوانين جمركية داخل دول مجلس التعاون الخليجي، وكذلك بين الدول العربية، وكذلك تم الاهتمام بما تتمتع به دول المجلس من خصوصية، وما يتم بداخلها من طبيعة العمل الجمركي، وبما يتلاءم مع ما تشير إليه اتفاقية "منظمة التجارة العالمية" وعدد من الاتفاقيات الأخرى الصادرة من "منظمة الجمارك العالمية".

ويستهدف "النظام القانوني الجمركي الموحد" الذي تتبعه دول مجلس التعاون الخليجي، عمل توحيد فيما يتم من إجراءات جمركية يتم العمل بها في كل إدارات الجمارك داخل دول مجلس التعاون، وكذلك

(1) المرسوم الاتحادي رقم (85) لسنة 2007 في شأن نظام (قانون) الجمارك الموحد لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربي.

(2) المذكرة الإيضاحية لنظام قانون الجمارك الموحد لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربي. ص. 95.

يعمل على المساعدة في سبل التعاون في المجالات الجمركية وعمل تنظيم لما يتم من إجراءات جمركية داخل دول مجلس التعاون⁽¹⁾.

الفرع الثاني- التشريعات والقوانين الجمركية في دولة الإمارات العربية المتحدة:

وعلى المستوى الداخلي أصدرت دولة الإمارات العربية المتحدة، القانون الاتحادي رقم (8) لسنة 2015م، بشأن الهيئة الاتحادية للجمارك والذي يتضمن جملة من التعديلات التي من شأنها تعزيز التنسيق على الصعيد الاتحادي- المحلي وتنظيم الشؤون الجمركية في الدولة، فضلاً عن ارتقاء الأداء وزيادة جاذبية وتنافسية بيئة الأعمال وتعزيز حماية المجتمع وأمنه⁽²⁾.

وقد لاحظ الباحث: أن القانون الاتحادي يقع في (23) مادة، ويهدف إلى رفع مكانة الدولة في القطاع الجمركي، كما يساهم في تطوير وتوحيد الإجراءات الجمركية ما يترتب عليه سهولة الإجراءات المنبثقة في المنافذ الجمركية المختلفة ورفع كفاءة الأعمال والبنية التحتية اللوجستية على مستوى الدولة.

المطلب الثالث- التشريعات الإماراتية البحرية لمكافحة الجرائم الدولية:

يتناول الباحث التشريعات الإماراتية البحرية لمكافحة الارهاب، بالإضافة إلى التشريعات الإماراتية البحرية لمكافحة الاتجار بالبشر، وأخيراً التشريعات الإماراتية البحرية لمكافحة جريمة القرصنة. وذلك من خلال الآتي:

الفرع الأول - التشريعات الإماراتية البحرية لمكافحة الإرهاب:

أصبح الإرهاب في بداية هذا القرن الشغل الشاغل للكثير من الدول، والمنظمات والكيانات الدولية الأخرى وذلك نظراً لخطورته وسرعة انتشاره وتشابك أسبابه ودواعيه، وصعوبة التحكم فيه والسيطرة عليه⁽³⁾.

إن تقديم تعريف للإرهاب هو مهمة صعبة حتى بالنسبة للباحثين والسياسيين والقانونيين، ويُعزى ذلك بشكل أساسي للتيسيس المتجذر بقوة في هذا المصطلح، ولقد تم التطرق إلى تعريف الإرهاب البحري من قبل مجلس التعاون الأمني في منطقة آسيا- المحيط الهادي، ويعد هذا التعريف أوسع، إلا أنه يتضمن الفكرة العامة لتهديد الإرهاب البحري. فالإرهاب البحري: هو "ممارسة أفعال وأنشطة إرهابية في البيئة البحرية، بحيث يتم استخدام أو استهداف سفن أو منصات ثابتة في البحر أو الموانئ، أو استهداف

(1) المذكرة الإيضاحية لنظام قانون الجمارك الموحد لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربي. ص ص . 96-97.

(2) القانون الاتحادي رقم (8) لسنة 2015 بشأن الهيئة الاتحادية للجمارك.

(3) قيراط، محمد . 2004. ثقافة الإرهاب في غياب الشرعية الدولية. بحث مقدم إلى كلية الاتصال: الشارقة.

أي من ركابها أو طواقمها أو استهداف مرافق أو مباني ساحلية، بما في ذلك المنتجعات السياحية ومناطق الموانئ والبلديات أو المدن الساحلية"⁽¹⁾.

ولا شك أن الإرهاب الدولي هو نوع من العنف المنظم الذي له العديد من الأشكال المختلفة، وتقوم منظمة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى بتعريفه بأنه "حرب عصابات القتل"، التي تعمل على تدمير المنشآت العامة وخطف الأفراد، بالإضافة إلى أخذ الرهائن والاختطاف، وإرسال العديد من الرسائل التهديدية، كما أنها تعد أداة ووسيلة لأهداف سياسية، ليس فقط بسبب المواجهات الداخلية بين السلطة السياسية وجماعات الخصم"⁽²⁾.

إن التهديد الإرهابي لقطاع الملاحة البحرية في دولة الإمارات العربية المتحدة أمر معقد وواسع، وبما أن المجال البحري كبير للغاية فمن الصعب السيطرة عليه أو ضبطه، وهي حقيقة نجحت الجماعات الإرهابية باستغلالها جيداً، فهذه الجماعات الإرهابية أصبح لديها الآن أسلحة أكثر تطوراً من السابق، مما قد يؤدي إلى نقلة نوعية من حيث آثارها المحتملة، كإغلاق مضيق هرمز مثلاً. وقد أثبتت جماعات، كتنظيم القاعدة وجماعة الحوثي، امتلاكها المهارات والأسلحة والدعاء لتدبير عمليات أحكمت تخطيطها ونجحت في تنفيذها ضد مئات الأهداف البحرية"⁽³⁾.

الجدير بالذكر إن العمليات التخريبية التي وقعت مؤخراً واستهدفت أربع سفن تجارية بالقرب من المياه الإقليمية لدولة الإمارات يعد تهديد خطير للأمن والاستقرار الإقليمي، وأن كانت التحقيقات لا تزال مستمرة لكشف ملابسات الحادثة، فإن ميليشيات الحوثي الإرهابية - التابعة لإيران - التي أعلنت مسؤوليتها عن الأعمال التخريبية التي استهدفت سفن النفط، تثبت للعالم أنها ومن يقف وراءها ويدعمها تمثل مصدر تهديد رئيسياً للأمن والاستقرار الإقليمي والدولي. لا يمكن للمجتمع الدولي غض الطرف عنه لأن نتائج ذلك ستكون كارثية على الاقتصاد العالمي خاصة أمن الطاقة خلال الفترة المقبلة"⁽⁴⁾.

(1) بول بيرك. 2018. "التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة". مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية أبوظبي.

(2) Ghazi Ismail Rababa'a. 2012. *The Global Terrorism between Dialectic Concept and Opposite Means, Amman, The World Islamic University of Sciences & Education: International Journal of Humanities and Social Science. Vol. 2. No. 24. p.150.*

(3) بول بيرك. 2018. "التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة". سلسلة محاضرات رقم 141. مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية أبوظبي. ص 6.

(4) كالة أخبار الإمارات. نشرة "أخبار الساعة الصادرة عن مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية". 12 مايو 2019.

وبناء على ذلك يمكن دراسة الجريمة الإرهابية في تشريع دولة الإمارات العربية المتحدة من خلال قانون العقوبات الاتحادي رقم (3) لسنة 1987⁽¹⁾.

والجدير بالذكر إن قانون العقوبات الاتحادي خلى من نصوص مباشرة تعالج الجريمة الإرهابية كجريمة حديثة ومستقلة قائمة بذاتها ولها كيانها والقانون الخاص بها، رغم أنه قانون حديث صدر في وقت كانت الجهود الدولية تدين أعمال الإرهاب، وتكرس القرارات الدولية الصادرة عن منظمة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى معالم النظام القانوني للجريمة الإرهابية على المستويين: الدولي والوطني⁽²⁾.

وقد قامت القوانين داخل دولة الإمارات العربية المتحدة بعمل تنظيم شامل لكل الجرائم التي تتعلق بالمساس بأمن الدولة سواء من الداخل أو الخارج، وقد شمل ذلك إدانة كل الأفعال التي تعمل على المساس بالدولة بشخصها في علاقتها الدولية، أو بوضعها السيادي داخل الإقليم، ومنها إدانة الأفعال التي يتم فيها الاعتداء على مقر البعثات الدبلوماسية أو القنصليات، وإدانة كافة أشكال الاعتداء على الأشخاص الذين يتمتعون بحماية دولية، وكل أشكال الأفعال التي تؤدي لتوتر في العلاقة بين الدولة في علاقاتها مع غيرها من الدول، والإدانة لكافة الأعمال التي تقترب بعنف وينتج عنها حدوث حالات من الاضطراب والفوضى، والتي من شأنها شيع مشاعر الخوف والفرع ما بين أفراد المجتمع⁽³⁾.

وتجدر الإشارة هنا، إلى أن ما تم تضمينه داخل القوانين بدولة الإمارات العربية المتحدة فيما يتعلق بالإرهاب يشمل الأفعال الجسيمة والخطيرة، والتي تمس بشكل مباشر بأمن وسلامة الدولة، وتنازل من استقرارها، وأنه تم استخدام القوة والعنف في بنائها القانوني، مما يؤكد أن المشرع قد عمد لأفعال تمثل جرائم إرهابية حديثة، ولكن لم يضع لها التسمية بشكل صريح، مما استلزم إصدار قانون اتحادي يتعلق بالجرائم الإرهابية، ونود أن نشير هنا أيضاً أن نص المادة (21) من قانون العقوبات الاتحادي ينص على "سريان أحكام قانون العقوبات على كل من وجد في الدولة بعد أن ارتكب في الخارج بوضعه فاعلاً، أو شريكاً في جريمة من إحدى جرائم الإرهاب الدولي"⁽⁴⁾.

وفي داخل التشريع الإماراتي الذي قام بتناول الإرهاب، نصت المادة (2) من مرسوم القانون الاتحادي الخاص بدولة الإمارات العربية المتحدة والذي يحمل رقم (1) لعام 2004م والذي يتعلق بمكافحة الجرائم الإرهابية بالنص على أن الإرهاب هو "كل فعل أو امتناع عن فعل يلجأ إليه الجاني،

(1) عبدول، عبد الوهاب. 2007. مدخل إلى الجريمة الإرهابية. أبوظبي: سلسلة الدراسات القانونية لمعهد التدريب والدراسات القضائية. ص. 23.

(2) النقي، سعيد علي بجبوح. 2011. المواجهة الجنائية للإرهاب ضوء الأحكام الموضوعية والإجرائية للقانون الدولي والداخلي دراسة مقارنة. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 201.

(3) الباب الأول في قانون العقوبات الاتحادي المواد من (49) إلى (203).

(4) عبدول، عبد الوهاب. مدخل إلى الجريمة الإرهابية. ص. 25.

تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، بهدف إيقاع الرعب بين الناس أو ترويعهم، إذا كان من شأن ذلك الإخلال بالنظام العام، أو تعريض سلامة المجتمع وأمنه للخطر أو إيذاء الأشخاص أو تعريض حياتهم أو حرياتهم أو أمنهم للخطر بمن في ذلك ملوك ورؤساء الدول والحكومات والوزراء وأفراد عائلاتهم، وأي ممثل أو موظف رسمي لدولة أو لمنظمة دولية ذات صفة حكومية وأفراد أسرهم الذين يعيشون في كنفهم المقررة لهم الحماية وفقاً للقانون الدولي أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها أو تعريض أحد الموارد الطبيعية للخطر⁽¹⁾.

وتنفيذاً للالتزامات الدولية، قامت دولة الإمارات العربية المتحدة بالتصديق على العديد من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بمكافحة الإرهاب، وتتنوع هذه الاتفاقيات ما بين جماعية وإقليمية وثنائية، وفيما يتعلق بالاتفاقيات الجماعية، فقد صدرت مجموعة المراسيم الاتحادية أهمها المرسوم الاتحادي رقم (91) لسنة 2005م، في شأن انضمام الدولة إلى الاتفاقية الدولية لقمع تمويل الإرهاب⁽²⁾.

إن ما تقوم به دولة الإمارات العربية المتحدة من سعي جاد في مكافحة الإرهاب يدور حول إصدار قانون يعمل على الحد من الجرائم الإرهابية والذي تم اقتراحه من قبل صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة، وهو القانون الذي يحمل رقم (7) لعام 2014م، هذا إلى جانب قيام مركز التميز الدولي لمكافحة التطرف العنيف "هداية" والذي يقع في إمارة "أبوظبي" بعمل استضافة للعمل على نشر روح الاعتدال والتسامح ونبذ مظاهر العنف، والعمل على بناء القدرات، وعمل تبادل لأفضل ما يتم من ممارسات في مكافحة الإرهاب والتطرف بكل أشكاله، والعمل على مكافحة أخطار الإرهاب والتطرف وأشكال الجماعات الإرهابية، وهو يعد بمثابة أول المؤسسات الدولية العاملة على مساندة الجهد العالمي للتصدي للتطرف ومكافحته عن طريق القيام بالتدريب والتعاون والتحاور والبحث في ما يتعلق بمجالات مكافحة التطرف العنيف بكل مظاهره وأشكاله.

وقد قامت دولة الإمارات العربية المتحدة أيضاً باستضافة منتدى تعزيز السلام في المجتمعات المسلمة، والذي انبثق عنه إقامة هيئة دولية مستقلة تكونت من مجموعة من العلماء من كل البلاد المسلمة، والتي حملت اسم "مجلس حكماء المسلمين" وكان مقره في أبوظبي، والذي قدمت من خلاله عدداً كبيراً من الاقتراحات، والتي تركزت على مناهضة الإرهاب.

وقد قامت دولة الامارات العربية المتحدة بتقديم بند طارئ وبعض من الاقتراحات الفعالة عن طريق الشعبة البرلمانية الإماراتية والتي تشاركت فيها مع برلمان الأكوادور في الاتحاد البرلماني الدولي الذي

(1) النقي، سعيد علي محبوب. 2011. المواجهة الجنائية للإرهاب ضوء الأحكام الموضوعية والإجرائية للقانون الدولي والداخلي دراسة مقارنة. ص. 204.

(2) دائرة القضاء. 2011. الاتفاقيات الدولية بشأن مكافحة الإرهاب. إمارة أبوظبي. ص. 9

عقد في جنيف وذلك خلال اجتماعات الجمعية رقم (131)، والذي دار حول الدور الذي يمكن أن يقوم به البرلمان في مناهضة الإرهاب والتصدي للجماعات الإرهابية، ومن بينها: جرائم العنف التي تتم في حق المدنيين، وتأسيس شراكة دولية عبر الأمم المتحدة وبعض المنظمات الدولية الأخرى واتخاذها أساس لتحقيق الأمن والسلام دوليًا، كما أن ما تقدمت به الشعبة البرلمانية الإماراتية من اقتراح لوضع هذا الموضوع في بند طارئ قد كان انعكاسًا لما يحرص عليه المجلس الوطني الاتحادي من ممارسة دبلوماسية برلمانية قد بدأ بموقف الدبلوماسية الإماراتية الخارجية، وذلك حتي يتناسب مع ما تحرص عليه الدولة من توجهات وموقف واضح ضد ما يشكله الإرهاب والجماعات والمنظمات الإرهابية من تهديدات ضد كافة الشعوب والحضارات في العالم.

كما توجهت الإمارات بمذكرة شفوية مؤرخة 4 آذار/ مارس 2002م موجهة من الممثل الدائم للإمارات العربية المتحدة لدى الأمم المتحدة إلى رئيس لجنة مجلس الأمن المنشأة عملاً بالقرار (1373) 2001م بشأن مكافحة الإرهاب، وبالإشارة إلى مذكرة اللجنة المؤرخة في فبراير 2002م، حيث تتضمن هذه المذكرة تقرير حكومة الإمارات العربية المتحدة بشأن الخطوات المتخذة لتنفيذ القرار⁽¹⁾.

وقد قامت الشعبة البرلمانية الإماراتية للمجلس الوطني الاتحادي بالمشاركة في عدد (97) من الفعاليات التي تمت علي كل المستويات سواء خليجيًا أو عربيًا أو إسلاميًا أو دوليًا وذلك في خلال الفصل التشريعي الذي بدأ في الخامس عشر من نوفمبر لعام 2011م، والذي يوافق الفصل التشريعي الخامس عشر، وقد أسهمت الدبلوماسية الإماراتية بدور رائد عبر تمثيلها أرقى المعايير الدبلوماسية البرلمانية والتي تتوافق بشكل كامل مع السياسة الخارجية للدولة، كما أحرزت الشعبة البرلمانية الاماراتية نجاحًا في تشجيع الاتحاد البرلماني الدولي على القيام بإصدار بيان تم فيه إدانة الإرهاب، والذي تم أثناء مشاركتها في الاجتماع الذي عقدته اللجنة التنفيذية للاتحاد البرلماني الدولي والذي تم انعقاده بجنيف⁽²⁾.

وتدعيمًا لما تحرص عليه دولة الإمارات العربية المتحدة من موقف ثابت تجاه الإرهاب، فقد قامت بتقديم مشروع لمكافحة الإرهاب، وذلك عبر اللجنة التنفيذية التابعة لاتحاد مجالس الدول الأعضاء بمنطقة التعاون الإسلامي، وقد حدثت موافقة بالإجماع علي مقترح الشعبة البرلمانية الإماراتية، والذي دار حول

(1) القبسي، أمل. 2014. "توجه الدولة بنبذ التطرف بكل أشكاله، الإمارات تتبنى مواقف ثابتة بشأن مكافحة الإرهاب". جريدة الخليج. الإمارات العربية المتحدة.

(2) النعيمي، ياسر. 2011. الشعبة البرلمانية الإماراتية تشارك في 97 فعالية برلمانية خلال الفصل التشريعي الـ 15. أبوظبي: الأمانة العامة للمجلس الوطني الاتحادي. 15 نوفمبر .

مشروع للميثاق البرلماني الإسلامي لمكافحة التطرف والإرهاب في داخل اتحاد مجالس الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي⁽¹⁾.

ويؤكد مقترح الشعبة البرلمانية الإماراتية ضرورة التصدي للإرهاب وأفكاره التكفيرية من خلال اعتماد استراتيجية شاملة فاعلة موحدة، وجهود دولي منظم يركز على الدور الريادي للأمم المتحدة باعتبارها، تمثل الشرعية الدولية في العالم⁽²⁾.

كما حرصت دولة الإمارات العربية المتحدة على القيام بتأليف لجنة وطنية لمناهضة الإرهاب تعمل على تنفيذ هذا القرار، وكذلك فقد قامت القيادة السياسية العليا للدولة بإعلان التزامها الكامل بالتعاون مع جهود المجتمع الدولي في مكافحة الإرهاب، كما حرصت كل الأجهزة المعنية، والتي تحرك كل منها في مجال اختصاصه بالعمل على تنفيذ كافة الإجراءات والوسائل الوقائية والعلاجية وذلك طبقاً لما جاء في نص القرار (1373)، وقد كان من أول هذه القوانين التي تم إصدارها هو قانون مكافحة غسل الأموال، والعمل على تجسيد أرصدة من يشتبه بهم، وكذلك تفعيل تبادل المعلومات على مختلف المستويات سواء ثنائياً أو دولياً أو إقليمياً، وسبل تقديم المساعدات لكافة الأطراف في حالات الحسابات البنكية أو المعلومات عن الموارد المالية للمشتبه فيهم، وعمليات مراقبة العمليات، وإجراء التحويلات المصرفية⁽³⁾.

وقد أشار التقرير الذي اقترحه دولة الإمارات العربية المتحدة وقامت بتقديمه إلى لجنة مجلس الأمن لمكافحة الإرهاب والتي أنشأت طبقاً للقرار (1373) لعام 2001م وبالوثيقة التي حملت رقم (S/2003/280) إلى أنه بموجب العمل بالمادة رقم (4) الواردة في قانون غسل الأموال رقم (4) لعام 2002م، فإنه يحق للمصرف المركزي في دولة الإمارات العربية المتحدة أن يعطي أمراً فورياً بتجميد ما يشتبه فيه من أرصدة وذلك لمدة لا تتعدى سبعة أيام عمل، وعند توفر ما يقوي ذلك الاشتباه، فإنه يتم تحويله إلى النيابة العامة حتى يتم العمل على مواصلة التجميد أو التحفظ الذي يتم لهذه الأموال بالمدّة التي يتم فيها إنهاء التحقيقات في النيابة العامة.

كما نود الإشارة هنا إلى أن نصوص القانون الاتحادي الذي يحمل رقم (8) لعام 2004م والذي يتعلق بالمناطق الحرة المالية، والذي تم إصداره في 14 من مارس لعام 2004م، فإن المناطق الحرة

(1) أحمد الزعابي ورشاد بوخش. 2015. "اعتماد مقترح الإمارات لميثاق مكافحة الإرهاب والتطرف". مؤتمر اتحاد مجالس دول الأعضاء في منطقة التعاون الإسلامي. أبوظبي: أبراج الاتحاد. 5 مايو.

(2) التعاون الإسلامي. 2015. الموافقة على مقترح الإمارات حول مشروع ميثاق العمل البرلماني الإسلامي في مكافحة الإرهاب. الإمارات العربية المتحدة: وكالة أنباء الإمارات (وام). 16 يونيو.

(3) مجلس الأمن الدولي. التقارير المقدمة إلى لجان مكافحة الإرهاب. الإمارات العربية المتحدة. دول الخليج. مركز الخليج للأبحاث. ص ص . 59-60.

المالية تلتزم بما جاء في أحكام القانون رقم (4) لعام 2002م، والذي يتعلق بتجريم عمليات غسل الأموال، وذلك علاوة على كافة ما نتج من التزامات أخرى نشأت عن اتفاقيات دولية قامت دولة الإمارات العربية المتحدة بالانضمام إليها⁽¹⁾.

الفرع الثاني - التشريعات الإماراتية البحرية لمكافحة الاتجار بالبشر:

يُعرف جانب من الفقه الاتجار بالبشر بأنه: "كافة التصرفات المشروعة وغير المشروعة التي تحيل الإنسان إلى مجرد سلعة، أو ضحية يتم التصرف فيه بواسطة وسطاء محترفين عبر الحدود الوطنية بقصد استغلاله في أعمال ذات أجر متدنٍ أو في أعمال جنسية أو ما شابه ذلك، سواء تم هذا التصرف بإرادة الضحية أو قسراً عنه أو بأي صورة أخرى من صور العبودية، كما يعرف أيضاً بأنه "تجنيد أشخاص أو نقلهم بالقوة أو الإكراه أو الخداع لأغراض الاستغلال بشتى صوره، من ذلك الاستغلال الجنسي، العمل الجبري، الخدمة القسرية، التسول، الاسترقاق، تجارة الأعضاء البشرية وغير ذلك"⁽²⁾.

ويرى الباحث: أن ذلك التعريف الأول، الذي تناول الاتجار بالبشر، قد قام بالتركيز على الحدود الوطنية الخاصة بالدول، وأنه قد أغفل تماماً، ما يتم من اتجار بالبشر بداخل الحدود الوطنية الخاصة بالدول، وهو ما لا تقل خطورته على المجتمع عن ما ذكر بالنوع الأول، أما ما تناوله التعريف الثاني، فإنه يبعد عن ما ركز عليه التعريف الأول، ولكنه عمد إلى التركيز على الوسائل التي يتم بها إتمام السلوك الإجرامي للاتجار بالبشر، وعرض صوره، وبغير تحديد للمجال الجغرافي الذي يحدث داخله، غير أننا نفهم من سياق الكلام أنه يتم من خلال الحدود الوطنية للدولة، وبدون الإشارة للاتجار بالبشر كجرعة تحدث بداخل البلاد.

ويحدد القانون الدولي الاتجار بالبشر بأنه، العمل الذي يشمل جميع أشكال الاستغلال الذي يتم بغير رضى، فكلما اضطر الأفراد، أو تم تجديدهم حتى يتم تعرضهم للاستغلال يعتبر اتجاراً بالبشر، وحيث إن الاستغلال غير الرضائي يعد عادة غير قانونية، فيندرج معظم محاربة هذا الاستغلال في ميدان العدالة الجنائية⁽³⁾.

عرف المشرع الإماراتي الاتجار بالبشر في القانون الاتحادي رقم (51) لسنة 2006م: "تجنيد أشخاص، أو نقلهم، أو ترحيلهم، أو استعبادهم من خلال وسائل التهديد أو استخدام القوة، أو غيرها من أساليب القسر، أو الاختطاف أو الخداع، أو إساءة استعمال السلطة أو إساءة استغلال حالة الضعف،

(1) تقرير دولة الإمارات العربية المتحدة إلى لجنة مكافحة الإرهاب التابعة لمجلس الأمن. (2005). الوثيقة S/2005/573.

(2) العريان، محمد علي. 2011. عمليات الاتجار بالبشر وآليات مكافحتها (دراسة مقارنة). الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة. ص. 26.

(3) Koettl, Johannes. 2009. Human Trafficking Modern Day Slavery and Economic Exploitation. Washington: Social Protection Discussion Papers. NO. 0911. p.3.

أو بإعطاء أو تلقي مبالغ مالية أو مزايا لنيل موافقة شخص له سيطرة على شخص آخر لغرض الاستغلال. ويشمل الاستغلال جميع أشكال الاستغلال الجنسي أو استغلال دعارة الغير أو السخرة أو الخدمة قسراً أو الاسترقاق أو الممارسات الشبيهة بالرق أو الاستعباد أو نزع الأعضاء"⁽¹⁾.

وكما يظهر مما سبق فقد حرص المشرع الإماراتي على القيام بتجريم كافة صور جرائم الاتجار بالبشر والتي وردت في بروتوكول عام 2000م، وقد اتضح أيضاً من مراجعة القانون أنه جاء تحت عنوان (مكافحة جرائم الاتجار بالبشر) والذي يتبين منه وجود عدة أشكال لجرائم الاتجار بالبشر، وأنه يكون من الأولى أن يتم استثناء نص مستقل لكل نوع من هذه الجرائم، مثل ما تم اتباعه في قانون حماية ضحايا الاتجار والعنف الأمريكي والصادر في عام 2000م، والذي قام بذكر عدد من صور الاتجار بالبشر، وأفرد لكل صورة منها نص مستقل للعقاب، حيث إن جرائم الاتجار بالبشر يجب أن يتم التعامل معها كسلسلة من الأفعال الإجرامية، وليس كفعل إجرامي منفرد، بحيث ينظر لكل فعل منها على أنه جريمة مستقلة، ولذلك يطلق عليها اسم "جرائم الاتجار بالبشر" ولا نطلق عليها جريمة الاتجار بالبشر⁽²⁾.

وبدأ المرحلة الأولى من هذه الجرائم بالقيام باختطاف شخص أو إغوائه بهدف تجنيده أو انصياعه، ثم تأتي المرحلة التالية بنقل الفرد وإخراجه من الدولة التي كان صادراً منها، والقيام بإدخاله إلى الدولة الأخرى التي ينوي توجيهه إليها، وقد يصاحب ذلك أفعال إجرامية أخرى، منها على سبيل المثال النصب أو الاحتيال⁽³⁾.

وبالبحث يركز هنا على ما ورد في الطائفة الأولى من الجرائم، والتي تم ذكرها في المادة (1) وبالفقرة (1) في القانون، وما يتعلق بذلك من وسائل تستخدم للإتجار بشكل قسري أو غير قسري، حيث إن ما ذكر في الطائفة الثانية، والذي يتحدث عن كافة أشكال الاستغلال قد أفرد لها قانون العقوبات الاتحادي وكل القوانين الجزائية الأخرى ما يلائمها من جزاء داخل دولة الإمارات العربية المتحدة.

وبما أن القانون قد قام باتباع منهج مختلف، وقام بتجميع كافة أشكال الاتجار بالبشر، وكل صور الاستغلال لهم داخل نص واحد في المادة (1) من التعريفات، فإن تطبيقه بلا شك من المتوقع أن يعمل على إثارة عدد من الإشكاليات القانونية، وقد يتضمن ذلك ما يتم من رجال النيابة العامة، ورجال

(1) المادة (1) من قانون مكافحة الاتجار بالبشر رقم 51/ 2006.

(2) عبد المجيد، محمد نور الدين سيد. 2012. جريمة بيع الأطفال والاتجار بهم دراسة في قانون العقوبات المصري والإماراتي وقوانين مكافحة الاتجار بالبشر والاتفاقيات والبروتوكولات الدولية. القاهرة: دار النهضة العربية. ص. 15.

(3) ماجد، عادل. 2000. مكافحة الاتجار بالبشر في الاتفاقيات الدولية والقانون الوطني لدولة الإمارات العربية المتحدة. الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. ص ص. 127 - 128.

القضاء والشرطة من اهتمام يوجه لفهم، وتفسير، والأفراد لكل الصور المتعددة لجرائم الاتجار بالبشر والعمل على توضيح الأركان لكل جريمة بشكل منفصل أثناء قيامهم بأداء عملهم.

وفيما يتعلق بعدم الاعتراف بموافقة الضحية، فإن الاتجاه الفقهي والتشريعي والقضائي الذي يسود في معاملة الأشخاص الذين يتم الاتجار بهم، هو النظر إليهم كمتهمين، وينسب إليهم القيام بمخالفة القوانين الوطنية، ومنها ما يتعلق بالدعارة، أو ما يتعلق بالهجرة أو الإقامة أو العمل، ومن هنا يتم معاملتهم كمجرمين وليس كضحايا⁽¹⁾.

وتقوم دولة الإمارات العربية المتحدة ببذل الكثير من الجهد لمكافحة جرائم الاتجار بالبشر، وبخاصة ما يتعلق منها بالسلم بكرامة الإنسان، والعمل على استغلاله في أشياء غير مشروعة، مثل الاستغلال الجنسي، حيث يمثل الاستغلال الجنسي نسبة 99% من جرائم الاتجار بالبشر داخل الدولة، حيث يتم الاتجار بها من أشخاص لها نفس جنسية الضحية، وأغلبهم من دول تتبع شرق آسيا⁽²⁾.

وتجدر الإشارة هنا، أنه بعد إتمام إصدار القانون الاتحادي الذي حمل رقم (51) لعام 2006م، والخاص بمكافحة الاتجار بالبشر، أنه قد تم ليكلل ما أحرزته الدولة من جهد لإكمال التشريعات، وإتمام وضع ما يلزم من ضوابط للحد من الممارسات غير المشروعة، فقد جاء هذا القانون مؤلفاً من عدد (16) مادة، وقد تضمنت مادته الأولى تعريفات التي تتعلق بالقانون، بينما شملت المواد من (2 - 11) توضيح كافة الأفعال التي تجرم أفعال الاتجار بالبشر، وكذلك العقوبات التي يتم تطبيقها لكل جريمة، أما المواد (12) و(13) فقد تم فيها توضيح تشكيل اللجنة الوطنية لمكافحة جرائم الاتجار بالبشر، وما تختص به تلك اللجنة من أعمال، أما عن المواد من (14 - 16) فقد اشتملت على مجموعة من الأحكام العامة والأحكام الختامية⁽³⁾.

جهود وزارة الداخلية لمكافحة جرائم الاتجار بالبشر بدولة الإمارات العربية المتحدة تشمل الآتي:

1. التعاون وتبادل المعلومات مع المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الإنتربول)، والتي تتعلق بجرائم الاتجار بالبشر، وخاصة الاتجار في النساء والأطفال، والعمل بشكل عام على الجناة المتورطين في تلك الجريمة.

(1) محمود، أحمد عبد القادر خلف. 2013. تعريف جريمة الاتجار بالبشر في المعاهدات والاتفاقيات الدولية. كلية الحقوق. جامعة النهدين. ص ص 59 - 61.

(2) عبد الله محمد المليح. 2017. "نماذج من التطبيقات الوقائية الميدانية للحد من الجريمة أمنياً بدولة الإمارات العربية المتحدة". مجلة الفكر الشرطي. الإمارات: مركز بحوث الشرطة. مجلد 26. العدد 100. ص. 124.

(3) دولة الإمارات العربية المتحدة. وزارة الداخلية. 2013. قانون اتحادي رقم (51) لسنة 2006م بشأن مكافحة جرائم الاتجار بالبشر. قوانين جزائية خاصة. أبوظبي: معهد التدريب والدراسات القضائية. ص ص 215 - 220.

2. تكثيف كافة الجهود الأمنية التي يتم بذلها لإحكام السيطرة على كافة منافذ الدولة وتعزيز الشراكات الدولية التي تتم في ذلك الاتجاه.
3. الدراسة والتحليل لكافة أشكال استغلال ضحايا الاتجار بالبشر وذلك عبر القضايا، التي تم تسجيلها لوضع الاجراءات الوقائية لمنع تكرار تلك الجرائم في المستقبل.
4. تجهيز أماكن خاصة، تناسب عقد المقابلات مع الضحايا المحتملين للإتجار بالبشر داخل مراكز الشرطة.
5. القيام بعمل وسائل للحماية وتخصيص مكافآت للشهود الذين يساعدون في عمليات الكشف عن جرائم الاتجار بالبشر.
6. عمل إعفاء لضحايا الاتجار بالبشر من دفع الغرامات التي تترتب على مخالفة الإقامة دون تحديد ذلك بفترة زمنية، وتصحيح أوضاعهم بحيث يسمح لهم بالإقامة في الدولة وفق النظم المتبعة في مثل هذه المواقف⁽¹⁾.

الفرع الثالث - التشريعات الإماراتية البحرية لمكافحة جريمة القرصنة:

أوضحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م المادة (123) أن تتعاون الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة، وأن تسعى مباشرة عن طريق منظمة إقليمية أو دعوة غيرها من الدول أو المنظمات الدولية المهتمة بالأمر؛ حسب الاقتضاء للتعاون معاً في العمل، أما المادة (3) فقد حددت أن لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة تتجاوز 12 ميل بحري مقاسه من خطوط الأساس وقد وضحت المادة (57) عرض المنطقة الاقتصادية الخالصة 200 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس، التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، أما المادة (76) فقد حددت أن ترسم الدولة الساحلية الحدود الخارجية لجرفها القاري، حينما يمتد ذلك إلى ما يتجاوز 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

أما المادة (87) قد أوضحت أنه لا يجوز لأية دولة شرعاً أن تدعى إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها، وبالتالي فأعالي البحار يحقق استقرار الأمن فيها قوات دولية مشتركة وفق الأمن العالمي، وحينما يتم إرسال قوات عسكرية دولية بناءً على طلب مجلس الأمن من أجل مكافحة القرصنة، فهذا حق للمنظمة الإقليمية أو العالمية، لأنها تمارس اختصاصاً مشروعاً في مجال بحري يعتبر تحت إشراف إقليمي أو عالمي وللمنظمة العالمية يمكن أن تتعاون مع منظمة إقليمية للمساعدة في تنفيذ المهام الدولية من أجل الأمن العالمي، لأن الأمن البحري يعتبر إقليمياً وعالمياً النطاق، وحيث إنه في الوقت الراهن يوجد

(1) أنور محمد قرقاش. 2017. التقرير السنوي للجنة الوطنية لمكافحة جرائم الإتجار بالبشر في دولة الإمارات العربية المتحدة. ص. 11.

خلط واضح في ماهية استخدام الأقمار الصناعية لمكافحة القرصنة وبين الأقمار التي تستخدم في العمليات العسكرية⁽¹⁾.

وفي دولة الامارات العربية المتحدة: فقد نصت المادة (381) من القانون الاتحادي أنه لا يتم الضمان للمؤمن إلا عن طريق اتفاق خاص، من ما تشكله الحرب الأهلية أو الخارجية من أخطار، أو من خطر أعمال الاضطرابات والقرصنة وأخطار الثورات وأعمال الاغلاق والاضراب، أو ما يتم من أعمال تخريب وإرهاب، أو ما ينشئ من أضرار عن الإشعاعات الذرية أو التفجيرات أيا كان سببها، وكذلك الأضرار التي تحدثها الأشياء المؤمن عليها للأموال الأخرى، أو للأشخاص مع مراعاة حكم المادة (405) والتي تشير إلى كون الضرر الذي يمكن أن يلحق بالأشخاص يجعل المؤمن على التزام بدفع تعويضات للمؤمن له في حق الغير، عندما يحدث تصادم عن طريق الخطأ للسفينة المؤمن عليها، أو اصطدامها بشيء ثابت كان أو متحرك أو عائم، وفي تلك الحالة جاز للمؤمن له، وبدون موافقة من المؤمن القيام بعمل تأمين تكميلي حتى يضمن مسؤوليته عن الأضرار التي تحدثها السفينة، والتي لم تتضمنها الفقرة السابقة، أو التي تتعدى المبلغ المخصص للتأمين⁽²⁾.

الخلاصة:

تناول الباحث في هذا الفصل الأهمية الجيوستراتيجية والاقتصادية للإقليم البحري الإماراتي، فإن دولة الإمارات العربية المتحدة تتميز بموقع ساحلي متميز، فنجدها تطل على بحرين لهما أهمية، وهما الخليج العربي من الجهة الشمالية والشمالية الغربية، وبحر عمان من الجهة الشرقية، وهذا الموقع الجغرافي للإقليم البحري يلعب دورًا كبيرًا في تحديد النشاط الاقتصادي للسكان، والذي يتمثل في التجارة وصناعة السفن، كما أن هذا الموقع الاستراتيجي يمنح دولة الإمارات ثروات نفطية يزخر بها هذا الموقع، كما أن الموقع الجغرافي لدولة الإمارات العربية المتحدة منحها بعدًا أمنيًا مميزًا أدى بدوره إلى تعاظم القوة السياسية والاقتصادية والحضارية لدولة الإمارات العربية المتحدة، كما تميزت دولة الإمارات العربية المتحدة بوجود الموانئ التجارية والأخوار، وخاصة في الساحل الغربي لها، والتي كانت سببًا في تنشيط حركة الاستيراد والتصدير بها، بالإضافة إلى مرونة المواصلات بالقدس الذي يحقق الخدمات المناسبة، كما تتميز السواحل الإماراتية بكثرة حقول البترول البحرية، وصناعة صيد الأسماك والبحث عن اللؤلؤ، وتنشيط حركة السفن التجارية مما أدى إلى زيادة عدد الأرصفة في الموانئ التجارية في دولة الإمارات العربية المتحدة.

(1) أحمد أبو الوفا محمد . 1990. "ظاهرة الإرهاب الدولي على ضوء أحكام القانون الدولي العام". مصر: مجلة البحوث والدراسات العربية. ص. 103.

(2) قانون اتحادي رقم (26) لسنة 1981 بشأن القانون التجاري البحري الإماراتي.

وتناول الباحث في هذا الفصل أيضاً مكونات الإقليم البحري الإماراتي، فتم عرض المياه الداخلية وماهيتها على مستوى القانون الدولي من خلال اتفاقية جنيف لعام 1958م، والمادة الثامنة الواردة في اتفاقية عام 1982م، وكما جاء تعريفها أيضاً في أحكام المادة (2) من القانون الاتحادي الذي جاء برقم (19) لعام 1993م.

وقد تم تناول سيادة دولة الإمارات العربية المتحدة على المياه الداخلية، حيث تعد مياه الموانئ والمرافق جزءاً من المياه الداخلية للدولة، كما يحق للدولة الساحلية تبعاً لسيادتها تحديد شروط النفاذ إلى مياهها الداخلية أو التوقف فيها، واتخاذ الخطوات المناسبة التي تمنع أي خرق لتلك الشروط.

أما فيما يتعلق بتعريف البحر الإقليمي فقد جاء في سياق اتفاقية جنيف لعام 1958م، واتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار لعام 1982م، وكذلك ورد في القانون الاتحادي رقم (19)، كما تم عرض المنطقة المتاخمة في ظل القوانين والاتفاقيات الدولية، بالإضافة إلى نظام المنطقة المتاخمة في التشريعات الوطنية.

وتناول الباحث أيضاً الجرف القاري من حيث ماهية، بالإضافة إلى الجرف القاري في دولة الإمارات العربية المتحدة التي عملت به بداية من عام 1949م، كما تناول نظام الجرف القاري بعد صدور القانون الاتحادي في عام 1993م.

كما تناول الباحث أيضاً المنطقة الاقتصادية الخالصة ودور الدول النامية في الدعوة إلى هذه الفكرة التي اهتم مؤتمر الأمم المتحدة الثالث الخاص بقانون البحار لعام 1982م بدراستها، وكذلك تم تناولها في دولة الإمارات العربية المتحدة في عام 1980م، ولكن لم يتم تحديد مسافة معينة تعتبر مدى للمنطقة الاقتصادية الخالصة بشكل عام، وفي عام 1993م تم تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة بمسافة لا تتعدى 200 ميل بحري من خطوط القاعدة التي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي الخاص بالدولة، كما تم إقرار بعض العقوبات ضد الإخلال بقوانين دولة في منطقتها الاقتصادية الخالصة.

بالإضافة إلى ذلك فقد تناول الباحث أيضاً تشريعات تنظيم الثروة السمكية وأهميتها الاقتصادية في دولة الإمارات العربية المتحدة من خلال التشريعات التي عملت على تنظيم الثروة السمكية وحمايتها، وحددت القواعد والمعدات وطرق الصيد البحري، وتم تناول التشريعات الجمركية من خلال قانون نظام الجمارك الموحد لدول مجلس التعاون الخليجي، بالإضافة إلى التشريعات والقوانين الجمركية المحلية في الدولة، والتي تهدف إلى حماية ومراقبة دخول وخروج الأشخاص والبضائع ووسائل النقل.

وأخيراً، تم تناول التشريعات الإماراتية البحرية لمكافحة الجرائم الدولية في دولة الإمارات العربية المتحدة، وخصوصاً في مكافحة الإرهاب، ومكافحة الاتجار بالبشر، ومكافحة جريمة القرصنة.

الفصل الثالث

إشكاليات إنفاذ القواعد القانونية في النظام البحري الإماراتي

تمهيد.

المبحث الأول- إشكالية تحديد الحدود البحرية لدولة الإمارات العربية المتحدة.

المطلب الأول- دولة الإمارات العربية المتحدة وقواعد تحديد الحدود البحرية.

المطلب الثاني- تشريعات الحدود البحرية الوطنية في دولة الإمارات العربية المتحدة.

المبحث الثاني- إشكالية تنازع الاختصاص القانوني.

المطلب الأول- إشكالية ازدواجية القانون.

المطلب الثاني- إشكالية وحدة القانون بين القانون البحري الدولي والقانون البحري الإماراتي.

المبحث الثالث- إشكالية احتلال الجزر في دولة الإمارات العربية المتحدة.

المطلب الأول- الوجود الإبرائي في الجزر متعارض مع القانون البحري الدولي.

المطلب الثاني- موقف القانون الدولي من استخدام إيران القوة في احتلال الجزر الثلاث.

الخلاصة.