الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة البليدة 2 –علي لونيسي–
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص

التكريس القانوني للأمن البيئي
في قانون البحار المعاصر

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق
تخصص: قانون البيئة والتنمية المستدامة

إعداد الطالب:
أمنـــة لوناس

تحت إشراف الأستاذ الدكتور
أحمد بلقاسم

السنة الجامعية 2021/2020

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة البليدة 2 –علي لونيسي–
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص

التكريس القانوني للأمن البيئي

في قانون البحار المعاصر

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق

تخصص: قانون البيئة والتنمية المستدامة

إعداد الطالب:

أمنـــة لوناس

أعضاء لجنة المناقشة

شابو وسيلة	أستاذة	جامعة البليدة 02	رئيسا
بلقاسم أحمد	أستاذ	جامعة البليدة 02	مقررا ومشرفا
رواب جمال	أستاذ	جامعة خميس مليانة	عضو مناقشا
عمروش حسين	أستاذ	جامعة المدية	عضو مناقشا
عقاب عبد الصمد	أستاذ محاضر "أ"	جامعة البليدة 02	عضو مناقشا
محمد الحاج الطاهر	أستاذ محاضر "أ"	جامعة خميس مليانة	عضو مناقشا

السنة الجامعية 2021/2020

﴿ وَإِذْ قَالَ رَبُّكَ لِلْمَلَائِكَةِ إِنِّي جَاعِلٌ فِي الْأَرْضِ خَلِيفَةً قَالُوا أَتَجْعَلُ فِيهَا مَن يُفْسِدُ فِيهَا وَيَسْفِكُ الدِّمَاءَ وَنَحْنُ نُسَبِّحُ بِحَمْدِكَ وَنُقَدِّسُ لَكَ قَالَ إِنِّي أَعْلَمُ مَا لَا تَعْلَمُونَ ﴾

البقرة، الآية 30.

شكر وتقدير

أعبر عن عرفاني لأستاذي المؤطر

" الأستاذ الدكتور أحمد بلقاسم "

وأقدم له الشكر الجزيل عن نصائحه، وتوجيهاته، وعونه.

شكر خاص للعميد إسريق محند صالح، بفضله أُتيحت لي فرصة مواصلة الدراسة.

شكرا لكل من ساعدني على إنجاز هذه الدراسة.

الإهداء

إلى

الوالدين أطال الله عمرهما
شقيقي موراد فرج الله عن كربه

رفيقة الدرب وسندي في الحياة
قرة أعيني

ملخص

ركز القانون العرفي للبحار مجال اهتمامه على سطح البحر والعمود المائي الذي يحتوي على الموارد الحية، التي تم استغلالها بالوسائل التقليدية، نتيجة لذلك، لم يظهر أي قلق بشأن انقراضها كما أن هذا الوضع لم يكن يعرض النظم الإيكولوجية البحرية للخطر بسبب الآثار المحدودة للنشاط البشري عليها، ومع ذلك، سمح التطور الصناعي والتكنولوجي باكتشاف أقاليم ما وراء البحار واختراق أعماق المحيطات المظلمة لأغراض اقتصادية، تجارية، علمية، وترفيهية، لذلك ظهرت الحاجة إلى إعادة النظر في قانون البحار المعمول به بسبب الصراع على الموارد البحرية والمعدنية الحية التي أتاحت بروز نزاعات دولية، وقد أدى ذلك في الواقع إلى ظهور تهديد للأمن الدولي ذي طبيعة بيئية بحرية، والذي أصبح أكثر خطورة بسبب ما تواجهه سيادة قانون البحار، وتميز هذا الأخير بثغرات أبرزتها القضايا البيئية العالمية التي لم تؤخذ في الحسبان خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، ومن ثم برزت الحاجة إلى دراسة قانون البحار الساري في سبيل الوقوف على ثغراته ولإبراز آلياته القانونية التي يمكن أن تساعد المجتمع الدولي في مساعيه الرامية إلى مواجهة التحديات الشاملة لأمن بيئة البحار والمحيطات.

الكلمات المفتاحية: قانون البحار، البيئة البحرية، الأمن الدولي، الحماية، الاستدامة، الأغراض السلمية

قائمة المختصرات

AIS	نظام التعريف التلقائي
ARGO	البرنامج الدولي للرصد في البحار والمحيطات
CEB	مجلس الرؤساء التنفيذيين لمنظومة الأمم المتحدة المعنية بالتنسيق
CEE	المجموعة الاقتصادية الأوروبية
CHM	الإرث المشترك للانسانية
CSI	مبادرة أمن الحاويات
DOALOS	شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار لمكتب الشؤون القانونية لمنظمة الأمم المتحدة
ECOSOC	المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة
EMODnet	الشبكة الأوروبية للرصد والبيانات البحرية
EU	الاتحاد الأوروبي
FAO	منظمة الأغذية والزراعة
GiG	شبكة المعلومات العالمية
GOOS	النظام العالمي للرصد في المحيطات
HLCP	لجنة الأمم المتحدة الرفيعة المستوى المعنية بالبرامج
Ibid (Ibidem)	نفس المرجع
ICBMs	الصورايخ البالسيتية العابرة للقارات
ICNT	النص التفاوضي المركب غير الرسمي
IMCO	المنظمة الحكومية الاستشارية البحرية الدولية
IMO	المنظمة البحرية الدولية
IOC/UNESCO	اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية لمنظمة الأمم المتحدة للتربية، العلوم والثقافة
IPCC	الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ
IPMP	الفريق الحكومي الدولي المعني بالتلوث البحري
ITERPOL	المنظمة الدولية للشرطة الجنائية
ITLOS	المحكمة الدولية لقانون البحار
IUCN	الاتحاد الدولي لحفظ الطبيعة
ITU ITU	الاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية
IUU Fishing	الصيد الغير قانوني، والغير منظم، والغير مبلغ عنه
MEPC	لجنة حماية البيئة البحرية

MPA	منطقة بحرية محمية
MSY	أقصى على قابلة للاستدامة
NATO	منظمة حلف الشمال الأطلسي (الناتو)
NSA	وكالة الأمن القومي (الأمريكية)
OECD	منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية
Op. Cit.	Opus Citatum (في المؤلف المذكور آنفا)
OSCE	منظمة الأمن والتعاون في أوروبا
PSI	المبادرة الأمنية لمكافحة انتشار أسلحة الدمار الشامل
ROPME	المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية
SDGs	أهداف التنمية المستدامة
SLBMs	الصواريخ الباليستية المطلقة من الغواصات
SIPRI	معهد ستوكهولم الدولي لأبحاث السلام
TAC	كمية الصيد المسموحة
UNCCCF/COP	مؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ
UNCLOS I	مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار (جنيف 1958)
UNCLOS II	مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار (جنيف 1960)
UNCLOS III	مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (1982)
UNEA	الجمعية العامة للأمم المتحدة للبيئة
UNFSA	بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق الأسماك الكثيرة الارتحال
UNEP	برنامج الأمم المتحدة للبيئة
UN-Ocean	شبكة الأمم المتحدة للمحيطات
UNTS	مصنف الأمم المتحدة للمعاهدات United Nations Treaty Series
WMO	المنظمة العالمية للأرصاد الجوية

قائمة المحتويات

الشكر والتقدير

الإهداء

الملخص

قائمة المختصرات

قائمة المحتويات

مقدمة **15**

الباب الأول: أبعاد الأمن البيئي في القانون الدولي للبحار **38**

الفصل الأول: الأبعاد النظرية والعملية لأمن البيئة البحرية **41**

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لأمن البيئة البحرية 45

المطلب الأول: إقتران الأمن بالبيئة البحرية 46

الفرع الأول: تحديد المفاهيم 48

أولا: الأمن 49

ثانيا: البيئة البحرية 50

الفرع الثاني: دلالات الأمن في الوسط البحري 63

أولا: السلامة البحرية والأمن البحري 64

ثانيا: أمن البيئة البحرية 65

المطلب الثاني: فلسفة ونطاق أمن البيئة البحرية 68

الفرع الأول: فلسفة أمن البيئة البحرية 69

أولا: المقاربة الليبيرالية لأمن البيئة البحرية 71

ثانيا: المقاربة الوسطية لأمن البيئة البحرية 74

الفرع الثاني: النطاق الجغرافي لأمن البيئة البحرية 77

أولا: أمن البيئة البحرية الاقليمي 78

ثانيا: أمن البيئة البحرية الدولي 81

المبحث الثاني: الجوانب العملية لأمن البيئة البحرية 85

المطلب الأول: أمن البيئة البحرية في القانونين المقارن والدولي 88
الفرع الأول: أمن البيئة البحرية في القانون المقارن 90
أولا: أمن البيئة البحرية في القانون الأمريكي 91
ثانيا: أمن البيئة البحرية في القانون الروسي 93
الفرع الثاني: أمن البيئة البحرية في القانون الدولي 97
أولا: أمن البيئة البحرية في الممارسة الأممية 100
ثانيا: أمن البيئة البحرية في الممارسة الأوروبية 103
المطلب الثاني: التحديات المعاصرة لأمن البيئة البحرية 106
الفرع الأول: تلوث البيئة البحرية واستنزاف ثرواتها 109
أولا: مفهوم وأنواع التلوث البحري 109
ثانيا: الاستنزاف والاستغلال الملوث للموارد البحرية 128
الفرع الثاني: تداعيات تغير المناخ والاحترار العالمي على البيئة البحرية 134
أولا: آثار تغير المناخ والاحترار العالمي على البيئة البحرية 136
ثانيا: آثار تغير المناخ والاحترار العالمي على سيادة وولاية الدول 140
الفصل الثاني: تنطيق أمن البيئة في قانون البحار المعاصر **146**
المبحث الأول: أمن بيئة المناطق البحرية الخاضعة للسيادة والولاية الوطنية 152
المطلب الأول: عوامل تقويض أمن بيئة المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الوطنية 153
الفرع الأول: المياه الداخلية 155
الفرع الثاني: المياه الإقليمية 164
المطلب الثاني: أمن بيئة المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية 169
الفرع الأول: المنطقة المتاخمة 170
الفرع الثاني: مناطق الاختصاص الاقتصادي 172
المبحث الثاني: أمن بيئة أعالي البحار 182
المطلب الأول: الوضع البيئي لأعالي البحار 186
الفرع الأول: التحديات الايكولوجية لبيئة أعالي البحار 188
الفرع الثاني: عسكرة أعالي البحار 195

المطلب الثاني: التدخل الأمني البيئي في أعالي البحار 206
الفرع الأول: التدخل الأمني البيئي التقليدي 208
الفرع الثاني: التدخل الأمني البيئي المعاصر 212
خلاصة الباب الأول 218
الباب الثاني: تبنِيَة قانون البحار في مواجهة تحديات أمن البيئة 222
الفصل الثالث: السياسة الدولية لحماية البيئة البحرية 227
المبحث الأول: حماية قانون البحار المعاصر للبيئة البحرية 231
المطلب الأول: عولمة حماية البيئة البحرية 232
الفرع الأول: البيئة البحرية في ظل النصوص الدولية 237
أولا: مرحلة ما قبل وأثناء ستوكهولم 238
ثانيا: مرحلة ما بعد ستوكهولم 243
الفرع الثاني: التطور المُطرد وتدوين القانون الدولي للبيئة البحرية 249
أولا: مرحلة التمهيد القانون الدولي للبيئة البحرية 250
ثانيا: مرحلة نضج القانون الدولي للبيئة البحرية 253
المطلب الثاني: الحماية الأفقية والجغرافية للبيئة البحرية 255
الفرع الأول: الحماية الأفقية 256
الفرع الثاني الحماية الجغرافية 260
المبحث الثاني: الإطار المُؤسسي الدولي لأمن البيئة البحرية 263
المطلب الأول: مؤسسات قانون البحار الادارية الفاعلة في مجال أمن البيئة البحرية 267
الفرع الأول: الهيئات المُنتدبة 271
أولا: برنامج الأمم المتحدة للبيئة 272
ثانيا: المنظمة البحرية الدولية 274
ثالثا: منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة 280
رابعا: اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية 284
الفرع الثاني: الهيئات المُستحدثة 286
أولا: السلطة الدولية لقاع البحار 288

ثانيا: المؤتمر الاستعراضي المعني باتفاق حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال 291
المطلب الثاني: الهيئات الدولية لفض النزاعات البيئية البحرية 295
الفرع الأول: الهيئات القضائية الأممية لفض النزاعات البيئية البحرية 298
أولا: محكمة العدل الدولية 299
ثانيا: المحكمة الدولية لقانون البحار 305
الفرع الثاني: مؤسسات التحكيم الدولي لفض النزاعات البيئية البحرية 309
أولا: محكمة التحكيم العام 311
ثانيا: محكمة التحكيم الخاص 316
الفصل الرابع: استدامة وسلمية استخدامات واستغلال البحار والمحيطات 323
المبحث الأول: استدامة استخدامات البحار والمحيطات 329
المطلب الأول: استدامة الملاحة والمواصلات البحرية الدولية 333
الفرع الأول: حرية الملاحة والتجارة البحرية الدولية 339
الفرع الثاني: جدلية حرية الملاحة وأمن البيئة البحرية 347
المطلب الثاني: سلمية الاستخدام والاستغلال المستدامين للبحار والمحيطات 355
الفرع الأول: ماهية سلمية الاستخدام والأغراض 362
الفرع الثاني: سلمية استخدام البيئة البحرية والحصانة السيادية 365
المبحث الثاني: استدامة استغلال وإدارة المشاعات البحرية العالمية 368
المطلب الأول: استغلال وحفظ الموارد البحرية المعدنية المشتركة 370
الفرع الأول: الإرث المشترك للإنسانية 371
الفرع الثاني: القارة القطبية الجنوبية 377
المطلب الثاني: الاستغلال المستدام للموارد البحرية البيولوجية المشتركة 382
الفرع الأول: التقاسم المستدام لموارد المنطقة الاقتصادية الخالصة البيولوجية 383
الفرع الثاني: الاستغلال المستدام لموارد أعالي البحار البيولوجية 386
خلاصة الباب الثاني 391
الخاتمة 394

الملحق الأول: الدلالات الأكاديمية للأمن البيئي 403
الملحق الثاني: التعاريف الأممية للتنمية المستدامة 406
الملحق الثالث: تصريحات وإعلانات الدول ذات صلة بالأمن والبيئة البحرية عند التوقيع، التصديق، أو الانضمام إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أو في مرحلة لاحقة لهذه الاجراء 407
قائمة المراجع 425
Abstract 460

مقـــدمـــة

مقدمـــة

نصت ديباجة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي يُشار إليها في إطار هذه الدراسة "اتفاقية قانون البحار"[1]، على عدد من الأهداف ويعد تعزيزها للسلم والأمن الدوليين من بين أهم ما سعت إليه هذه الاتفاقية، التي أشارت بموجب ديباجتها إلى أن "عملية تدوين قانون البحار وتطوره المُطرد في هذه الاتفاقية ستساهم في تعزيز السلم والأمن والتعاون والعلاقات الودية بين جميع الدول طبقا لمبادئ العدل والمساواة في الحقوق، وستشجع على التقدم الاقتصادي والاجتماعي لجميع شعوب العالم، وفقا لمقاصد الأمم المتحدة ومبادئها المبينة في الميثاق"[2].

تنص هذه الديباجة أيضا وبشكل صريح على أن اتفاقية قانون البحار تشكل مساهمة هامة في صون السلم وتحقيق العدالة والتقدم لشعوب العالم جمعاء، وتهدف إلى إقامة نظام قانوني يعزز الاستخدامات السلمية للبحار والمحيطات، والاستغلال العادل والفعال لثرواتها، والحفاظ على مواردها البيولوجية، ودراسة، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

تعكس هذه الأحكام في الواقع بروز مثالي للنزعة التي تهدف إلى تحقيق المصالحة بين تنافس الدول في ممارسة حقوقها وصلاحياتها المخولة لها بموجب القانون الدولي بالمناطق البحرية، مع الأمن البيئي، وهو الاصطلاح الذي لم يتم تكريسه بتعبير صريح في نص هذه الاتفاقية التي تُعتبر أهم نص قانوني دولي مكتوب تم تبنيه في الوقت المعاصر، والذي تعكس أحكامُه التمهيدية هذه، دون أي شك، فرضية إعادة النظر في مفهوم الأمن، سواء على المستوى الوطني أو الدولي.

غالبا ما تُولي الدول أهمية للتهديدات العسكرية، ولا تهتم بأشكال مخاطر كبرى التي تحوم حول أمن الأشخاص والممتلكات، إذ يجسد تجاهل ندرة الموارد والوصول الغير المتكافئ إليها، على سبيل المثال، تهديدا قائما بحد ذاته للأمن، ويشير في هذا السياق تقرير برنامج الأمم المتحدة للبيئة لعام 2009، دون أي غموض، إلى أنه:

---

1 راجع "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (مع ملاحقها، والوثيقة الختامية ومحاضر تصحيح الوثيقة الختامية بتاريخ 3 مارس 1986 و26 جويلية 1993). أُبرمت في مونتيغو باي، جامايكا في 10 ديسمبر 1982، (UNTS 1834)، رقم 31363، عام 1994. متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 12 جانفي 2012) https://treaties.un.org/doc/publication/UNTS/Volume1833/v1833.pdf

2 اتفاقية قانون البحار، الديباجة، الفقرة السادسة.

" … aucune discussion sérieuse sur les menaces actuelles ou émergeantes pesant sur la sécurité ne saurait avoir lieu sans tenir compte du rôle des ressources naturelles et de l'environnement"[1]

يعكس هذا التحليل في الواقع التحديات التي يواجهها الأمن، والتي تم بدأ المجتمع الدولي يأخذها محل الجد منذ نهاية الحرب الباردة التي ترتب عنها إعادة تشكيل الأقطاب الجيوستراتيجية.

إن الإنسانية مدعوة أكثر من أي وقت مضى إلى التعامل مع الأخطار التي تهدد البيئة، والتي أثارت وعيا جماعيا منذ سبعينات القرن الماضي، ما حفز الهيئات الدولية، سواء أكانت حكومية أم غير حكومية، على اتخاذ التدابير القانونية والمؤسسية لحماية البيئة بمختلف مكوناتها، بما في ذلك البيئة البحرية، وعليه ينبغي أن يندرج وضع آليات لحماية البيئة البحرية، تعزيز التعاون بين الدول لاستغلال الموارد البحرية الطبيعية، والاستخدام السلمي للبحار والمحيطات ضمن تقييمٍ من منظور فعاليتها، ولكن من الضروري أيضا التفكير في العلاقة بين الأمن البيئي، باعتباره مفهوما ناشئا، وأحكام الديباجة التي تم التطرق إليها آنفا[2] والقواعد ذات الصلة لاتفاقية قانون البحار، من أجل الحكم على مدى ملاءمة قواعدها في حالتها الراهنة لمرافقة التغيرات التي حدثت في العلاقات الدولية، خاصة المتعلقة بالقضايا البيئية، والتي عرفت انتقالا من عالم ثنائي القطب إلى عالم يتسم في الوقت الراهن بتعدد الأقطاب.

لأجل ذلك، من الضروري فحص ودراسة كافة الجوانب البيئية التي تغطيها هذه الاتفاقية، والبت في القيمة القانونية لقواعدها التي تعبر عن انشغالات مرتبطة بالأمن البيئي، بالمعنى الواسع لهذا المفهوم. ومع ذلك، فإن التحليل القانوني لهذه القواعد التعاقدية الدولية يولد الحاجة أيضا النظر في تطورها التاريخي

---

1 راجع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، من الصراع إلى بناء السلام، دور الموارد الطبيعية والبيئة، 2009، ص. 6.
" لا يمكن إجراء مناقشة جادة للتهديدات الحالية أو الناشئة للأمن دون مراعاة دور الموارد الطبيعية والبيئة" (ترجمتنا).

2 قضية متعلقة بحقوق رعايا الولايات المتحدة الأمريكية في المغرب، (فرنسا ضد الولايات المتحدة الأمريكية)، حكم 27 أوت 1952، محكمة العدل الدولية، تقرير 1952، ص. 176، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 15 جانفي 2019). https://www.icj-cij.org/fr/affaire/11

لاحظت محكمة العدل الدولية، فيما يتعلق بطابع الإلزام لأحكام ديباجة اتفاق دولي (المادة 31 (2) من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات تدرج الديباجة من بين الأحكام التي يؤسس عليها تفسير المعاهدة)، أن مبدأ ضمان المساواة في المعاملة قد أُدرج في ديباجة قانون الجزيرة الخضراء (الخسيراس) الصادر في 7 أبريل 1906 وخلصت إلى أنه

"Vu à la lumière des circonstances précitées, le principe apparaît clairement comme ayant été destiné à avoir le caractère d'une obligation, et non à rester seulement formule vide"

" بناء على الظروف المحيطة بالقضية، يبدو من الواضح أن المقصود بالمبدأ أن يكون له طابع الالزام، وألا يظل مجرد صيغة فارغة" (ترجمتنا).

ضمن السياقات المختلفة السائدة على الساحة الدولية، والتي أدت أو ساهمت في تكريسها كقواعد حققت إجماعا بشأنها.

تتطلب دراسة العلاقة بين الأمن البيئي والنظام القانوني الدولي للبحار والمحيطات، الذي دُونت مبادئه وقواعده في اتفاقية قانون البحار، تحليلاً لمفهوم "الأمن البيئي"، فضلا عن تداعياته التي تجسدها أحكام اتفاقية قانون البحار، الناتجة عن تعدد التيارات الجيوستراتيجية التي مثلتها تكتلات الدول المتفاوضة في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، والتي لم تعد نفسها في يومنا هذا ما دامت تشكيلة المجتمع الدولي غير متجانسة، وعرفت تحولا من تشكيلة مؤسسة على قطبين بعد الحرب العالمية الثانية إلى تشكيلة أحادية القطب عقب الحرب الباردة، لتستقر حاليا في وضعية تعدد الأقطاب، تمثلها قوى عالمية وأخرى إقليمية، يسود التنافس حول الريادة وقيادة المجتمع الدولي، ولا سيما بين القوى العالمية المتمثلة في كل من الولايات المتحدة الأمريكية التي تعترف رسميا بالقواعد المُدونة في اتفاقية قانون البحار دون أن تصدق عليها، وفيديرالية روسيا، وجمهورية الصين الشعبية، والاتحاد الأوروبي، التي صدقت جميعها على الاتفاقية، مع ابداءها أحيانا مواقف مناهضة لأحكام الاتفاقية، تعكسها ممارسات هذه القوى العالمية، على غرار التحدي الأهم الذي تبديه جمهورية الصين الشعبية في بحر الصين الجنوبي حيث تتمسك بالسيادة عليه في مواجهة الدول الأخرى المطلة عليه.

تتفق إذاً الدراسات المتعلقة بالأمن البيئي على كونها لا تفصل في أصل هذا المصطلح، فضلا عن عدم جزمها في كيفية اقتران البيئة بالأمن. يُرجح أن استدعاء الأمن للبيئة لا يمكن إسناده إلى فترة زمنية معينة بالتحديد، ويُعتقد أن الاهتمام بمسألة التدهور البيئي في أوائل القرن الماضي كان بمثابة انطلاقة للدراسات الأكاديمية التي تُقيم علاقة بين الأمن والبيئة، بينما ساهم الوعي بالعواقب الوخيمة للسباق نحو التسلح وانتشار أسلحة الدمار الشامل في تعبئة الرأي العام الدولي لاتخاذ مواقف صارمة تجاه التهديدات ذات الصلة، وهو ما ساعد على تبني نظام الأمم المتحدة لموضوع الأمن البيئي منذ عام 1972، حيث يمكن اعتبار المبدأ 21 من إعلان ستوكهولم بشأن البيئة البشرية[1] أساسا معياريا Normative Foundation لتعزيز الأمن البيئي[2]، وهو المبدأ الذي تم تأكيده لاحقا بموجب المبدأ 2 من إعلان ريو دي جانيرو لعام

1 راجع إعلان مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية، ستوكهولم 5-12 جوان 1972، الأمم المتحدة، نيويورك، 1973، الوثيقة A/CONF.48/14/REV.1، الأمم المتحدة، نيويورك، 1973.

2 James M. Broadus and Raphael V. Vartanov, Raphael V. Vartanov, The Oceans and Environmental Security: Shared US and Russian Perspectives, Island Press 1994, 1718 Connecticut Avenue N.W., Suite 300, DC 20009 .p.11.

1992، المنبثق عن مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة والتنمية[1] والذي ينص : " تملك الدول، وفقا لميثاق الأمم المتحدة ومبادئ القانون الدولي، الحق السيادي في استغلال مواردها وفقا لسياساتها البيئية والإنمائية، وهي مسؤولة عن ضمان أن لا تسبب الأنشطة التي تدخل في نطاق ولايتها أو سيطرتها أضرار لبيئة دول أخرى أو لمناطق واقعة خارج حدود ولايتها الوطنية".

يعكس هذان المبدآن الاهتمام بالأمن البيئي الدولي من خلال إقرار الحق السيادي للدول في استغلال مواردها دون إلحاق أضرار ببيئة دول أخرى أو بمناطق واقعة خارج حدود ولايتها الوطنية. بيد أنه لا يعكس إدراجَ الأمن البيئي في أجندة الأمم المتحدة منذ سبعينات القرن العشرين سوى ارتقاء الاهتمام بقضايا الأمن البيئي من الدراسات النظرية إلى الممارسة الدولية. ذلك أن النظر في هذه المسائل لم يقع حديثا، بل تدرج عبر الزمن وتبلور في القرن العشرين مع بروز التيار الذي نادى بإعادة التصور في مفهوم الأمن، وإقحام القضايا البيئية في الدراسات الأمنية المهتمة سواء بالأمن القومي أو الدولي.

سلط تقرير برونتلاند لعام 1987[2] الضوء على الأخطار المُحدقة بالبيئة العالمية، بما في ذلك آثار النشاط العسكري على كوكب الأرض، ولا سيما ما يتعلق باستخدام الطاقة النووية. وضَّح هذا التقرير أيضًا كيف يمكن للأنشطة الأمنية المرتبطة بالنزاع أن تؤدي إلى تعطيل وتدمير النظام البيئي العالمي، مبرزا النتائج الوخيمة للسباق نحو التسلح بحثا عن تعزيز الأمن القومي، فأقر بأنه "من أفدح الأخطار التي تواجه البيئة احتمال وقوع حرب نووية أو صراع عسكري أقل نطاقا ينطوي على استخدام أسلحة التدمير الشامل"[3]. في المقابل، اقترح التقرير حلولا لمواجهة التهديدات المحدقة بالبيئة العالمية، والتي أكد أن تحقيقها يتوقف على منح المقاربة الشاملة للأمن القومي والدولي بعدا أوسع، بدلا من التركيز التقليدي على القوة العسكرية والمنافسة المسلحة.

رغم مرور أكثر من 3 عقود على تبني تقرير برونتلاند، لم يُحقق المجتمع الدولي تقدما ملموسا في الجهود الرامية إلى القضاء على أسلحة الدمار الشامل المهددة للكيان البشري والبيئي، إذ تم إحصاء ما يقارب 13.400 سلاح نووي في بداية 2020 لدى القوى النووية العالمية، بما في ذلك 3720 تم نشرها مع

---

1 راجع إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية، مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية، ريو دي جانيرو، 3–14 جوان 1992، الوثيقة A/CONF.151/26 (Vol. I)، المؤرخة في 12 أوت 1992، المرفق الأول، المبدأ 2، ص 2.

2 الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثانية والأربعون، القرار A/42/427 المؤرخ في 4 أوت 1987، تقرير اللجنة العالمية المعنية بالبيئة والتنمية "مستقبلنا المشترك"، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/42/427، والرابط: https://undocs.org/pdf?symbol=en/a/42/427 (بالنسبة لصيغة القرار المحررة باللغة الإنجليزية).

3 نفس المرجع، الفصل الحادي عشر: السلم والأمن والتنمية والبيئة، الفقرة الأولى، الصفحة 372.

قوات عملياتية، وما يقارب 2000 سلاح نووي موضوع في حالة تأهب عالٍ للتشغيل[1]، وهو ما يُبقي على حالة تعرض الأمن الدولي للتهديد الناتج عن السعي نحو تعزيز الأمن القومي بشتى الطرق، وبإمكان هذا التهديد أن يتفاقم و لاسيما لو لم يتم تجديد العمل بمعاهدة خفض الأسلحة الاستراتيجية النووية بين الولايات المتحدة الأمريكية و فدرالية روسيا، المقرر انهاء مفعولها في 2021 والتي أعيد العمل بها لمدة خمسة (05) سنوات إضافية ابتداءً من 3 فيفري 2021 (معاهدة ستارت الجديدة).[2]

أدت التغيرات التي عرفها المجتمع الدولي خلال سيادة نظام القطبين بعد الحرب العالمية الثانية إلى العمل بمفهوم آخر للأمن الدولي ألا وهو الأمن المشترك Common Security، نص عليه "تقرير لجنة بالم Palme commission Report" لعام 1982، وهو التقرير الذي روَج للحد من التسلح ونزع السلاح في أوروبا خلال فترة التوترات السياسية المتزايدة بين الاتحاد السوفياتي والغرب. ركز تقرير اللجنة على طرق الحد من الأخطار النووية، مؤكدا أن "الخطر المشترك" للحرب النووية يتطلب جهودًا لتعزيز ما اعتبرته اللجنة "أمننا المشترك"[3]. جادلت اللجنة بأنه يمكن تحقيق الأمن على أفضل وجه مع الخصم، وليس ضده

---

1 Stockholm International Peace Research Institute Yearbook, Armaments, Disarmament and International Security, Summary, SIPRI 2020, Signalistgatan 9, SE-169 72 Solna, Sweden, p.15.

2 راجع الفقرة الثانية من المادة XIV من معاهدة الحد من الأسلحة الاستراتيجية (ستارت الجديدة) اتفاقية الحد من الأسلحة الاستراتيجية بين الولايات المتحدة وروسيا الموقع عليها ببراغ / جمهورية التشيك في 8 أفريل 2010، والتي دخلت حيز التنفيذ في 5 فيفري 2011، تم تمديد مفعولها لمدة خمسة (05) سنوات (فيفري 2026). تتمثل الحدود التي نصت عليها المعاهدة الجديدة في صيغتها التي تنص على تمديد مفعولها في: 1-منصات إطلاق الصواريخ العابرة للقارات (الصواريخ الباليستية العابرة للقارات ICBMs والصورايخ الباليستية المطلقة من الغواصات SLBMs): الحد الأقصى 800 قاذفة صواريخ باليستية عابرة للقارات / صواريخ باليستية عابرة للقارات منتشرة وغير منتشرة وقاذفات قنابل استراتيجية بحد أقصى 700 صاروخ باليستي عابر للقارات وصواريخ باليستية مطلقة من الغواصات وقاذفات استراتيجية. 2-حدود الرؤوس الحربية النووية: نشر 550 1 رأساً حربياً استراتيجيا لكل جانب. 3-لا تطبق القيود على: الرؤوس الحربية التي لم يتم نشرها وغير الاستراتيجية وعلى الصواريخ الباليستية العابرة للقارات التي لم يتم نشرها. مقتبس من:

Martin Russell, European Parliamentary Research Service European Parliament, The New START Treaty between the US and Russia The last surviving pillar of nuclear arms control, PE 690.523 – March 2021 .

3 راجع الأمن المشترك: مخطط من أجل البقاء، اللجنة المستقلة لنزع التسلح وقضايا الأمن (لجنة بالم)، برئاسة الوزير الأول السويدي السابق "أولوف بالم Olof Palme". استمعت اللجنة إلى مجموعة من المسؤولين الحكوميين والدبلوماسيين والخبراء، ويولي التقرير عناية معتبرة لهذه الآراء ويجسد صورة للتوازن بين الشرق والغرب وذلك على رغم وضوح التوترات الداخلية التي تعكس العصر الذي تمت صياغته فيه

Geoffrey Wiseman, The Palme Commission: New Thinking about security, International, Commissions and the Power of Ideas, United Nations University Press, New York, 2005, pp. 46-75.

وذلك من خلال الأمن الجماعي الذي ترعاه الأمم المتحدة وبفضل مجموعة واسعة من تدابير نزع السلاح والحد من التسلح وبناء الثقة، بما في ذلك اعتماد سياسات عسكرية أقل تهديداً.[1]

استمر العالم في وضعه الثنائي القطب طيلة الحرب الباردة، ليحل محله عند نهايتها في عام 1991 عالم أحادي القطب أتاح بروز العولمة التي طبعت كافة جوانب الحياة الدولية، بما في ذلك نظام الأمن الدولي. لم يعمر هذا النظام الأحادي القطب طويلا نتيجة ولوج المجتمع الدولي في نظام متعدد الأقطاب بزعامة القوتين التقليديين المتمثلتين في الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا، لتنضم إليهما الصين التي أصبح لها وزن بفضل تفوقها الاقتصادي والعسكري والثقافي في توجيه السياسات والاستراتيجيات الدولية.

في المقابل وموازاة مع التنافس على الهيمنة، انفردت دول أخرى بمواقف تدعو إلى الاهتمام بالفرد قبل الدول ككيان، فبرز بالنتيجة مفهوم الأمن الإنساني Human Security الذي تبلور من خلال العمل بالأمن الشامل Comprehensive Security، وهي المفاهيم التي تُعزز النزعة الداعية إلى الاعتراف بالشخصية الدولية للفرد أو الإنسان، واعتباره مرجعا محوريا في العلاقات الدولية. يتعين التعامل مع هذا التطور في مفهوم الأمن الدولي بالحيطة، لأن الأمر لا يخلو من تداعيات لم يتم الإفصاح عنها، كالتذرع بالأمن الإنساني للتدخل في الشؤون الداخلية للدول بدعوى حماية الأفراد أو الأقليات. يشير علاوة على ذلك التعريف الأممي للأمن الإنساني إلى الأمن البيئي، وهو قد ما يُتيح أيضا للجهات الفاعلة المُدافِعة عن البيئة التذرع باعتبارات بيئية لتجسيد المخططات التوسعية للقوى العالمية الكبرى.

موازاة مع النتائج المعتبرة للدراسات والأبحاث الأمنية التي دعمت الجهود الدولية لإعادة النظر في مفهوم الأمن الدولي على نحو يهتم بالتهديدات الناعمة التي لا يُقحم فيها العنف، بينما قد يرتب تفاقمها تطورها إلى تهديدات صلبة، سعى المجتمع الدولي إلى تدوين القواعد العرفية لقانون البحار. لم يتم ايلاء البيئة البحرية أهمية خلال المراحل الأولى لمسار التدوين فجاءت اتفاقيات جنيف المنبثقة عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار (UNCLOS I) شبه خالية من الإشارة إلى البيئة البحرية، والسبب في نظرنا يكمن في التوجه الغالب الذي كان سائدا على الساحة الدولية آنذاك، المهتم بالأمن الدولي في صيغته المجردة من الجوانب البيئية.

ويعد ذلك نتيجة حتمية لخلو ميثاق الأمم المتحدة من أية إشارة للبيئة. تغير الوضع لاحقا حيث احتلت حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها نصيبا وافرا في مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون

1 Ibid, p.46.

البحار (UNCLOS III) وعكس ذلك في الواقع التحول الذي ميز نظرة المجتمع الدولي للأمن الدولي وتطور مفهومه مقارنة بما كان يقتصر عليه خلال الفترة التي أعقبت نهاية الحرب العالمية الثانية.

كان لهذا التحول أثر في مسار المفاوضات التي أفضت إلى تبني نظام قانوني دولي لحماية البيئة البحرية يترجمه الجزء الثاني عشر (XII) لاتفاقية قانون البحار والذي يعد في نظرنا ترجمة لممارسات دولية سابقة اهتمت بجوانب معينة من البيئة البحرية على غرار حفظ الموارد البحرية الحية كالحيتان وأنواع أخرى من الكائنات الحية البحرية، فضلا عن الالتزام بنتائج مؤتمر الأمم المتحدة الأول المعني بالبيئة البشرية لعام 1972، ومع ذلك، لم يقتصر تدوين قانون البحار في مرحلته الأخيرة على الالتزام بالقواعد والمبادئ السارية في مجال حماية البيئة البحرية بل أضحى مبتكرا لمبادئ جديدة أثرت على تركيبة القانون الدولي للبيئة.

أكدت اتفاقية قانون البحار الهدف الأساسي للقانون الدولي، المتمثل في تعزيز السلم والتعاون والعلاقات الودية بين جميع الدول، لكنها لم تترجم صراحة التغير الذي لحق بمفهوم الأمن الدولي نتيجة اقترانه بالقضايا البيئة الدولية. تزامنت الجهود المبذولة دوليا لحماية البيئة البحرية مع الحركة البيئية العالمية التي ساندت الفكر المقتنع بتبعية صون الأمن الدولي لسلامة البيئة العالمية وأمنها وتجلى ذلك في الآليات القانونية والمؤسسية التي تم اعتمادها للتعامل مع التهديدات البيئية وحظيت البيئة البحرية بنصيب من هذه الآليات التي تترجمها النصوص الدولية الهادفة إلى جعل البحار والمحيطات مناطق سلم خالية من أسلحة الدمار الشامل واتفاقية قانون البحار التي اعتمدت على ترسانة من الأجهزة الدولية كُلفت أغلبها بالتعامل مع القضايا البيئية البحرية بما في ذلك ما يتعلق باستغلال الموارد البحرية البيولوجية والمعدنية، والاستخدامات المتعددة للبحار والمحيطات.

السنوات الأخيرة اقبالا معتبرا على مواردها كما اشتدت آثار التهديدات البيئية الشاملة وألحقت مساسا بأمن البيئة البحرية مما أدى إلى بروز تخوف بشأن مستقبل البحار والمحيطات تفاقم بسبب التشكيك في النظام القانوني الدولي للبحار والمحيطات الذي تعكسه ممارسات العديد من الدول الغير مطابقة لقواعد قانون البحار السارية.

يوحي هذا الوضع بقيام نفس الظروف والعوامل التي مهدت خلال الفترة التي أعقبت نهاية الحرب العالمية الثانية لإعادة النظر في قانون البحار الساري خلال تلك الفترة ولاسيما لصون الأمن الدولي البحري بنظام قانوني جديد للبحار والمحيطات يحظى بموافقة أغلبية الدول المُكونة للمجتمع آنذاك. لقد كانت التركيبة الجديدة لهذا الأخير والتي كانت نتاج الحرب العالمية الثانية مصيرية في دفع الجهود الدولية

لمراجعة قانون البحار بينما لم تكن القضايا البيئية مصيرية في توجيه هذه المساعي، وعلى خلاف ذلك أصبحت حاليا قضايا أمن البيئة البحرية عويصة كما عرفت تشكيلة المجتمع الدولي تغيرا مقارنة بما كانت عليه بعد الحرب العالمية الثانية وهو ما يبرر الاعتقاد بأن التحديات الآنية والمستقبلية للبيئة البحرية هي السبيل الوحيد الذي من شأنه أن يحقق اجماعا دوليا حول إعادة النظر في النظام القانوني الدولي للبحار والمحيطات للتكفل بالآثار المترتبة عن تطور مفهوم الأمن الدولي الذي أصبح شاملا ومهتما بالتهديدات الناعمة ولا سيما البيئية منها.

تُمثل هذه الدراسة مساهمة في البحث في قضايا الأمن البيئي التي تكفل بها قانون البحار. لقد مهدت أبحاث أخرى هامة الطريق لهذا الموضوع الذي لم يحظى باهتمام خاص من طرف فقه القانون الدولي المهتم بقضايا البيئة البحرية.[1] ركزت الأبحاث التي تناولت الموضوع على تحليل بعض أحكام قانون البحار دون أن تسعى إلى اقتراح مفهوما واضحا لأمن البيئة البحرية. كما أن التطورات التي طرأت على الساحة الدولية منذ نهاية الحرب الباردة لم تصاحبها دراسات على نحو كاف تهتم بصون الأمن والسلم الدوليين من خلال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. فضلا عن تفاقم بعض المعضلات البيئية في وقت يفتقر القانون الدولي للبيئة لأحكام كافية من شأنها أن تتكفل بها على غرار التأثير المتبادل بين المحيطات وتغير المناخ. أدى التطور الذي طرأ على مفهوم الأمن في لغة الخطاب الأممي إلى تبني مفهوم الأمن البيئي والذي تم العمل به على أنه احدى أبعاد الأمن الشامل. برز ذلك بوضوح في نتائج مؤتمر موسكو حول الأمن البيئي الذي تم تنظيمه من 28 نوفمبر إلى أول ديسمبر 1988 برعاية مشتركة من قبل أكاديمية العلوم لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية (موسكو)، المعهد الدولي لبحوث السلام في أوسلو، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (نيروبي) ومؤسسة إيكوفوروم للسلام (صوفيا)، حيث جاء التقرير المنبثق عن المؤتمر مُتنبأً بالمعضلات البيئية المهددة للسلم والأمن الدوليين، وغالبا ما تم سردها في صلب التقرير الذي اهتم أيضا بالبحار والمحيطات، لكن دون التطرق إلى الدور الذي قد يؤديه قانون البحار في مواجهة المعضلات خاصة الشاملة المهددة لأمنها، ومع ذلك أشار التقرير إلى أهمية القانون الدولي للبيئة في تحقيق استراتيجيات الأمن البيئي ودعا إلى تعزيزه من خلال اجتماع خبراء في التطوير المتناسق للقانون الدولي للبيئة [2].

---

1 James M. Broadus and Raphael V. Vartanov, Op.cit.

2 United Nations Environmental Programme (Kenya), the USSR Acadamy of Sciences (Moscow), International Peace Research Institute (Oslo), The Ecoforum for Peace (Sofia), Environmental Security, A Report Contributing to the Concept of Comprehensive International Security, Publication of the Prio/UNEP Programme on Military Activities and Human Environment, 1989, UNEP PO BOX 30552, Nairobi Kenya, p.20.

يعترف في نفس السياق الفصل السابع عشر (17) من جدول أعمال القرن الواحد والعشرين (21)[1] بأن اتفاقية قانون البحار تعد " الأساس الدولي الذي يتم السعي من خلاله إلى حماية البيئة البحرية والساحلية في مواردها وتنميتها المستدامة".[2] إن هذا الاعتراف والاجماع على أهمية قانون البحار في تعزيز الأمن البيئي مبالغ فيه إلى حد أنه لم يسبق للخطاب الرسمي الأممي أن اعترف بأدنى قصور قد يكتسي قانون البحار الساري والذي تعكس اتفاقية قانون البحار أغلبية أحكامه، في حين لا يزال النظام القانوني للبيئة الذي استحدثته اتفاقية قانون البحار عاجزا عن توفير حماية كافية من التلوث البحري من مصادر البر، إذ يستمر المجتمع الدولي منذ عام 1989 في سعيه نحو تبني اتفاقية شاملة لهذا الغرض[3] دون التوصل إلى ذلك. فضلا عن عدم إشارة اتفاقية قانون البحار بشكل واضح إلى تغير المناخ الذي أضحى الانشغال الأكثر اهتماما على الصعيد الدولي نظرا للأخطار التي تنجم عنه والمهددة للكيان البشري، وهو ما يؤدي إلى الاعتقاد أن نظام البيئة الذي أوجده قانون البحار غير واف من وجهة نظر التحوط، ومع ذلك، لا يمكننا سوى أن نلاحظ أن قانون البحار كما هو مدون في اتفاقية عام 1982 تطور بشكل أتاح تجاوز النظام القانوني للبيئة الناقص، الذي تم وضعه في عام 1958، ليتبنى نظاما آخر أكثر ملاءمة، يعكس أغلبية الانشغالات البيئية المهتم بها دوليا بما في ذلك القضايا البيئية البحرية المؤثرة على الأمن الدولي.

تتجلى أهمية دراسة تكريس أمن البيئة البحرية في قانون البحار المعاصر في اعتماد الموضوع على الأدبيات والرصيد المعرفي المُنجز حول قانون البحار الذي تهتم به العلوم القانونية من جهة، وعلاقات أشخاص المجتمع الدولي بعضها البعض والتي يؤول اختصاص دراستها إلى العلوم السياسية والعلاقات الدولية، من جهة أخرى. يمثل في الواقع استناد موضوع الدراسة إلى هذين التخصصين المنتميين إلى العلوم الإنسانية نتيجة منطقية تمليها علاقة التبعية المتبادلة للقانون الدولي والعلاقات الدولية، حيث يتوقف فهم القانون الدولي على إدراك وفهم طبيعة العلاقات الدولية في إطار السياقات السائدة على الساحة الدولية،

---

1 راجع تقرير مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، ريو دي جانيرو 3-14 جوان 1992، القرار الأول: اعتماد النصوص المتعلقة بالبيئة والتنمية، المرفقات، الثاني: جدول أعمال القرن 21، الوثيقة .A/CONF.151/26/Rev.1(Vol (1، الأمم المتحدة، نيويورك 1993.

2 راجع تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية، ريو دي جانيرو 3-14 جوان 1992، الفصل 17، الوثيقة A/CONF.151/26 (Vol. II)

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الرابعة والأربعون، قانون البحار، حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، تقرير الأمين العام، الوثيقة A/44/461، المؤرخة في 8 سبتمبر 1989، الفقرة 80، ص. 21، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 25 مارس 2019) https://undocs.org/pdf?symbol=en/A/44/461

بينما تشتمل العلاقات الدولية، بصورة مباشرة وبشكل متزايد باستمرار، على قواعد قانونية ضرورية إما لتنظيمها أو لتحليلها.

يعكس موضوع الدراسة مساهمة لتحقيق مصالحة بين القانون الدولي للبحار والعلاقات الدولية التي تجاهلت لوقت طويل الدور المنوط بالقانون الدولي[1]، لتتدرج الدراسة في إطار الجهود التي تُبذل في الوقت الراهن لتجسيد تقارب بين هذين التخصصين.

أكاديمياً، ستساهم نتائج الدراسة في إثراء الرصيد العلمي والأدبي المتعلق بالقانون الدولي للبحار المهتم بقضايا أمن البيئة البحرية، ويتوقف بلوغ هذه الغاية على النتائج التي سيتم التوصل إليها على ضوء دراسة مدى تأثر وتأثير قواعد قانون البحار المهتمة بأمن البيئة البحرية في الأمن الدولي. لأجل ذلك، سيهتم التحليل الذي تستعين به الدراسة بالمبادئ والقواعد التي كرسها القانون الدولي للبيئة لإدراك إسهاماته في فلسفة قانون البحار المهتم بأمن البيئة البحرية.

ستمكن الدراسة علاوة على ذلك الكشف عن الجوانب التي لم تفصح عنها صراحة أحكام القانون الدولي للبيئة ذات الأثر المباشر على العلاقات الدولية البحرية، والذي تعكسه المدة الطويلة التي استغرقتها المفاوضات التي أفضت إلى تبني نظاما قانونيا دوليا لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها بموجب اتفاقية قانون البحار، فضلا عن اتسام هذه العلاقات الدولية بالاختلاف حول طبيعة الإطار القانوني الدولي للقضايا البيئية البحرية، ما يفسر طغيان الاعتبارات السياسية على القانون الدولي للبيئة مقارنة بالأغراض القانونية، والحجة في ذلك يعكسها حرص المتفاوضين في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار على تحقيق الإجماع حول نظام قانوني للبيئة رغم اختلاف الرؤى بشأن نطاق حقوق والتزامات الدول المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وباستخدامات البحار والمحيطات واستغلالها.

ستتيح الدراسة فضلا عن ذلك المساهمة في إثراء الرصيد الأدبي والمعرفي المهتم بالجوانب النظرية والعملية لأمن البيئة البحرية التي يفرض الموضوع الرئيسي للدراسة حتمية النظر فيها، لإدراك نقاط القوة والضعف في أحكام قانون البحار الملائمة للتكفل بالتحديات البيئية الشاملة التي تواجه أمن البيئة البحرية.

1 Leslie-Anne Duvic-Paoli, La convention des Nations unies sur le droit de la mer, instrument de régulation des relations internationales par le droit, L'Harmattan, 2011, 5-7 rue de l'Ecole-Polytechnique, 75005 Paris, ISBN : 978-2-296-56144-1, EAN : 9782296561441, p.22.

في نهاية المطاف ستسمح الدراسة بالوقوف على مدى مرونة نظام القانون الدولي للبيئة وملاءمته لتأطير كافة المبادرات الدولية أو الإقليمية المرتبطة بمواجهة التحديات البيئية البحرية الآنية والمستقبلية، والتي تخضع لحتمية التعامل معها في إطار صون الأمن والسلم الدوليين وتحقيق استقرار العلاقات الدولية.

يعد اختيار موضوع تكريس أمن البيئة في قانون البحار المعاصر عاكسا لرغبة إثراء الرصيد الأدبي والمعرفي ذات الصلة، ولا سيما أن هذا الموضوع لم يحظ باهتمام الباحثين في شؤون البيئة البحرية، وهو الشأن بالنسبة لموضوع الأمن البيئي الذي كما لم ينل اهتماما أكاديميا معتبرا ما عدا خلال وبعد فترة الحرب الباردة، وانصبت الدراسات المنجزة في غالبيتها على موضوع حماية البيئة البحرية من المخاطر المحدقة بها، والتي يأتي التلوث البحري على رأسها، في حين لم تتطرق الدراسات التي اهتمت بالتلوث البحري في غالبيتها إلى تداعيات المساس بالبيئة البحرية، ولا سيما المشتملة على الأمن، ومن ثمَّ لم يتم إقامة علاقة بين حماية البيئة البحرية وأمنها.

كانت خلفية الدراسات الشحيحة المنجزة تتمحور حول المخلفات الهدامة للحرب الباردة على البيئة البحرية، وكان ذلك عاملا محفزا لجهود أفضت إلى تعاون بين معهد الاقتصاد العالمي والعلاقات الدولية للأكاديمية الروسية للعلوم وفرع السياسة البحرية لمركز وودز هول Woods Hole للمعهد الأمريكي لعلوم المحيطات، أفضى إلى دراسة اهتمت بسبع قضايا لأمن البيئة البحرية[1]، تم من خلالها تحليل بعض أحكام القانون الدولي للبيئة، بينما لم تقترح مفهوما واضحا لأمن البيئة البحرية. كما أن التطورات التي طرأت على الساحة الدولية منذ نهاية الحرب الباردة لم تصاحبها دراسات كافية تهتم بصون الأمن والسلم الدوليين من خلال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. فضلا عن تفاقم بعض المعضلات البيئية البحرية، في وقت لم تبين الدراسات المنجزة بشأنها مدى قدرة قانون البحار على التكفل بها، ولا سيما ما يتعلق بالتأثير المتبادل بين المحيطات وتغير المناخ.

دوليا وفي إطار الخطاب الأممي، اقتصرت نتائج الدراسات المهتمة بأمن البيئة البحرية على إنجاز تقرير انبثق عن مؤتمر موسكو حول الأمن البيئي الذي تم تنظيمه من 28 نوفمبر إلى أول ديسمبر 1988، برعاية مشتركة من قبل أكاديمية العلوم لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية (موسكو)، المعهد الدولي لبحوث السلام في أوسلو (النرويج)، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (نيروبي، كينيا) ومؤسسة إيكوفوروم للسلام (صوفيا، بلغاريا)، الذي ترجم لأول مرة بصورة رسمية وشاملة تطور مفهوم الأمن في لغة الخطاب الأممي، فتناول الأمن البيئي واعتبره أحد أبعاد الأمن الشامل.

---

1 James M. Broadus, Op.cit.

جاء هذا التقرير شاملا وتنبأ بالمعضلات البيئية المهددة للأمن والسلم الدوليين، واهتم أيضا بالبحار والمحيطات، لكنه لم يتطرق إلى الدور الذي من شأنه قانون البحار أن يؤديه في مواجهة المعضلات البيئية، خاصة الشاملة منها المُقوضة لأمن البيئة البحرية، ومع ذلك أشار التقرير إلى أهمية القانون الدولي للبيئة في تحقيق استراتيجيات الأمن البيئي، ودعا إلى اجتماع الخبراء المختصين في مجال التطوير المتناسق للقانون الدولي للبيئة لتعزيز الأمن البيئي[1].

علاوة على ذلك، رغم إجماع القمم العالمية والمؤتمرات الدولية المهتمة بالبيئة والتنمية على ضرورة حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وإلحاحها على ضرورة التقيد بأحكام اتفاقية قانون البحار، واعتبار التصديق عليها مثلما وصفته اللجنة العالمية للبيئة والتنمية " أهم إجراء أولي يُمكن أن تتخذه الدول لصالح دعم نظام الحياة المُهدد على مستوى المحيطات"[2]، إلا أنها لم توفق في إبراز مدى تأثر الأمن الدولي بالتهديدات المقوضة لأمن البيئة البحرية بشكل جلي، بل اكتفت نتائجها بابراز الأهمية والدور الريادي لقانون البحار المدون في اتفاقية قانون البحار في حماية البيئة البحرية.

لم يسبق للخطاب الرسمي الأممي أن اعترف بأدنى قصور قد يكتسي قانون البحار الساري في حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، بينما يبدو النظام القانوني للبيئة الذي تتبناه اتفاقية قانون البحار أنه عاجزا عن توفير الحماية الكافية والمُنتظرة من التلوث البحري ولا سيما التلوث من مصادر البر، بحيث سعى المجتمع الدولي منذ عام 1989 نحو تبني اتفاقية شاملة لهذا الغرض[3] إلا أن جهوده لم تُكلل لحد الساعة باعتماد هذه الاتفاقية.

لا تشر اتفاقية قانون البحار أيضا بصورة واضحة إلى تغير المناخ الذي أضحى الانشغال الأكثر جلبا للاهتمام على الصعيد الدولي في الوقت الراهن، نتيجة أخطاره المهددة للكيان البشري.

يُؤدي هذا الوضع إلى الاعتقاد بأن نظام القانون الدولي للبيئة غير واف من وجهة نظر التحوط، ومع ذلك يمكن ملاحظة أن قانون البحار، كما هو مدون في اتفاقية عام 1982، تطور بشكل أتاح تجاوز

---

1 راجع تقرير بشأن المساهمة في مفهوم الأمن الدولي الشامل، نفس المرجع، A Report Contributing to the Concept of Comprehensive International Security، نفس المرجع، ص.20.

2 راجع الأمم المتحدة، مؤتمر بشأن البيئة والتنمية، ريو دي جانيرو 3-14 جوان 1992، الوثيقة A/CONF.151/26 (Vol. II)، المؤرخة في 13 أوت 1992، الفصل العاشر، إدارة الموارد المشتركة، أولا: المحيطات: "ميزان" (توزان) الحياة (The Balance of Life)، 5.2.- قانون البحار، الفقرة 55.

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الرابعة والأربعون، قانون البحار، حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، الوثيقة A/44/461 المؤرخة في 8 سبتمبر 1989، الفقرة 80، ص. 21.

النظام القانوني للبيئة الناقص الذي وضعه مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار في عام 1958، ليتم تبني نظام آخر أكثر ملاءمة، يعكس أغلبية الانشغالات البيئية المهتم بها دوليا، بما في ذلك القضايا البيئية البحرية المؤثرة على الأمن الدولي.

ومن ثمَّ تتجلى مبررات اختيار موضوع الدراسة التي تتمحور أساسا في غياب الاهتمام دوليا بدراسة دور قانون البحار في تعزيز أمن البيئة البحرية، فضلا عن الوقوف على جمود الجهود الدولية المُهتمة بالأمن البيئي عامة وأمن البيئة البحرية خصوصا، وذلك منذ تبني التقرير المُساهم في مفهوم الأمن الدولي الشامل المنبثق عن مؤتمر موسكو لعام 1988 حول الأمن البيئي، وكذلك الدراسة المنبثقة عن مشروع معهد الاقتصاد العالمي والعلاقات الدولية للأكاديمية الروسية للعلوم ومركز وودز هول Woods Hole للسياسة البحرية الأمريكية للمعهد الأمريكي لعلوم المحيطات لعام 1994.

تحظى في المقابل دراسات العلوم التجريبية المحضة المهتمة بآثار التهديدات الشاملة على أمن البيئة البحرية في الوقت الراهن برصيد دراسي ومعرفي أوفر، بينما يتأكد التراجع والتباطؤ في الاهتمام بالدراسة الشاملة لهذه التهديدات من زاوية القانون الدولي والعلاقات الدولية.

أما فيما يخص أهمية دراسة تكريس الأمن البيئي في قانون البحار المعاصر فتتجلى في تحليل النظام القانوني الدولي للبحار والمحيطات، بما في ذلك القانون الدولي للبحار المُدون، والعرفي، وكذلك أحكام القضاء والتحكيم الدوليين ذات الصلة بالتهديدات المعاصرة التي تتعرض إليها البيئة البحرية، ما يتيح تسليط الضوء على مناطق الظل التي يتميز بها هذا النظام القانوني الذي لم يحظى بتوظيف مصطلح الأمن البيئي، ومع ذلك ترمي العديد من أحكامه إلى صون الأمن والسلم الدوليين وتحقيق التوازن بين مصلحة المجتمع الدولي ككل والمصالح الفردية للدول على اختلاف أوضاعها البحرية. يُنتظر من الدراسة أيضا تحقيق مساهمة جدية من خلال البحث والتحليل في الدراسات الأكاديمية المُهتمة بمسائل الأمن الدولي بمفهومه الواسع، الذي يولي أهمية للتهديدات الناعمة ولا سيما الشاملة منها، التي تمس البيئة البحرية المؤدية لدور حيوي في التوازن الايكولوجي العالمي والمُنظمة للمناخ العالمي باعتبارها تحتل ما يزيد من ثلثي مساحة كوكبنا. تتيح الدراسة في نهاية المطاف وبناءً على نتائجها صياغة ما من شأنه أن يعزز استقرار العلاقات بين الدول في مجال استخدامها للبيئة البحرية واستغلال ثراوتها على نحو يخدم الأمن الدولي وينبذ الصراع.

بعد التحكم في موضوع الدراسة بفضل الرصيد الأدبي والعلمي المُتاحين، برزت الإشكالية الرئيسية والتي تتجسد في التساؤل التالي: هل يعد النظام القانوني للبيئة المُنبثق عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث

لقانون البحار كافيا بصيغته الحالية لمواجهة التحديات التقليدية والمعاصرة لأمن البيئة البحرية، ولا سيما التهديدات الشاملة؟ بعبارة أخرى، هل تُعد الأحكام الجوهرية للقانون الدولي للبيئة، التي تبناها المجتمع الدولي منذ 4 عقود خلت، كفيلة بتوفير الحلول اللازمة للتكفل الملائم بالقضايا البيئية البحرية بما يحقق الاستقرار في العلاقات الدولية البحرية ويصون السلم والأمن الدوليين؟

يتطلب التوصل إلى إجابة وافية وكافية للاشكالية المطروحة اجراء دراسة وبحث للإجابة على تساؤلات لا تقل أهمية عن السؤال الرئيسي المطروح، وهي التساؤلات التي تتبادر إلى ذهن كل دارس لقانون البحار المهتم بأمن البيئة البحرية، إذ يؤدي تفاقم آثار القضايا البيئية الشاملة على غرار تغير المناخ والاحترار العالمي إلى التساؤل عن مدى تكفل قواعد قانون البحار المعاصر بآثارها الحينية والمستقبلية؟ ولاسيما ما يتعلق بالتغير الحاصل في فيزيولوجية وكميائية البحار والمحيطات، يتعين أيضا توجيه جهد الدراسة لإدراك ماهية الآليات القانونية والمؤسسية التي اعتمد عليها قانون البحار المعاصر لصون الأمن والسلم الدوليين من خلال الاهتمام بالبيئة البحرية؟ التي أضحت مسألة حمايتها والحفاظ عليها أمرا سلَمت به قواعد قانون البحار المعاصر وأعلنت عنه صراحة، على خلاف الاستدامة التي وإن كانت مقوما أساسيا في عملية بناء أمن البيئة البحرية إلا أنها كادت أن تُغيبها تلك القواعد، فضلا عن ذلك، تقتضي الإشكالية الرئيسية لموضوع الدراسة النظر في مدى نجاعة وفعالية ما ابتكره قانون البحار المعاصر من آليات ومفاهيم ذات صلة جوهية بأمن البيئة البحرية، والتي تبدو منذ الوهلة الأولى عاكسة للرغبة في تعزيز الأمن الدولي وصيانته، على غرار الأجهزة الدولية المستحدثة لهذا الغرض والمفاهيم التي ترمي إلى تكريس سلمية استخدام البحار والمحيطات وتخصيص جزء معتبر من موارد البيئة البحرية العالمية للإنسانية جمعاء.

تتطلب إذا دراسة موضوع أمن البيئة البحرية من منظور القانون الدولي للبحار التساؤل بادئ ذي بدء عما إذا ما تكفل قانون البحار المعاصر فعلا بأمن البيئة البحرية، أم حصر غايته في صون الأمن والسلم الدوليين بموجب نظام قانوني للبحار والمحيطات، في العمل على بلوغها اعتمادا على المفهوم التقليدي للأمن الدولي المؤسس على فكرة الأمن الجماعي Collective Security، الذي يقتصر أمر تحقيقه وصونه على احترام سيادة الدول والامتناع عن استخدام القوة في الحالات التي لا يجيزها ميثاق الأمم المتحدة، بينما يندرج أمن البيئة البحرية، الذي يعكس أحد التطورات التي طرأت على مفهوم الأمن التقليدي فيما يعرف بالأمن الناعم الذي لا يفترض حتما المواجهة والصراع العنيف بين الدول، بل يتطلب أمر تحقيقه وصونه التعامل بالأحرى مع تهديدات ذات طبيعة بيئية لا تتطلب إقحام القوة.

يتوقف تحقيق دراسة فعالة للموضوع والإجابة على التساؤلات المطروحة على الإلمام ابتداء بالحقائق العلمية النظرية والعملية لأمن البيئة البحرية، حيث ستوفر دراستها رصيدا معرفيا يُعتمد عليه في تحليل الجوانب القانونية والسياسية لأمن البيئة البحرية التي ترتسم في أحكام قانون البحار، وهو ما يُيسر في نهاية المطاف التوصل إلى نتائج ملموسة تُبنى عليها الإجابة التي ترمي إليها الدراسة.

بالنسبة لنطاق الدراسة، يتطلب البحث في أمن البيئة البحرية في ظل قانون البحار المعاصر الاعتماد على فرعين أساسيين للعلوم الإنسانية، يتمثلان في كل من القانون الدولي العام في وقت السلم بشقيه المهتمين على التوالي بالبحار والبيئة، وكذلك العلوم السياسية والعلاقات الدولية، والدراسات الأمنية التي تختص في البحث في شؤون الأمن الدولي في مفهومه الواسع الذي لا يقتصر مداه فقط على التهديدات والصراعات العنيفة التي تتعرض لها العلاقات الدولية والنظام الدولي، بل تندرج في نطاقه التهديدات الناعمة ولا سيما البيئية منها. عموما، تستمد الدراسة مضمونها من هذه العلوم التي تتداخل في تناولها لمسألة الأمن الدولي الذي يخضع لتطورات مستمرة تمليها تطور التهديدات من مرحلة تتسم فيها بطبيعة بتقليدية، حيث تُعد الدولة كيانا محوريا ينفرد بدور ريادي في توجيه الآليات والاستراتيجيات الأمنية الدولية، لتبلغ مرحلة معاصرة تعددت فيها أشخاص القانون الدولي وأصبح الفرد يحتل مكانة على الصعيد الدولي ويتم الاهتمام به في معادلة الأمن الدولي. قانونيا.

تستمد الدراسة مضمونها من عدة فروع للقانون الدولي ذلك أنها تعتمد بالدرجة الأولى على قانون البحار الذي كرس جزءً هاما من أحكامه لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي الأحكام التي تترجم أحيانا مبادئ القانون الدولي للبيئة وتهيئة الظروف لبروز مبادئ عامة أخرى أحيانا أخرى، بينما يتطلب الاعتراف بالعلاقة الوطيدة بين حماية البيئة البحرية والتنمية الاعتماد أيضا على مبادئ القانون الدولي للتنمية والنظر في مدى انسجام قانون البحار المعاصر معها، ولا سيما ما يتعلق بالاستدامة في استخدام البحار والمحيطات واستغلال ثرواتها. أخيرا، يتطلب الخوض في مسألة تكفل قانون البحار بقضايا أمن البيئة البحرية الاعتماد على أحكام القانون الدولي الجنائي الهادف خصوصا إلى مكافحة الأفعال الاجرامية الماسة بأمن البيئة البحرية.

أما بخصوص الأدبيات التي يُعول عليها في كافة مراحل الدراسة يُلاحظ تنوع المصادر والمراجع المُعتمد عليها على قدر تنوع التخصصات المهتمة به، فتمت الاستعانة بمراجع للقانون الدولي على اختلاف شعبه (قانون البحار، القانون الدولي للبيئة، القانون الدولي للتنمية المستدامة، وقانون التجارة البحرية الدولية International Shipping Law)، كما تمت مراعاة التباين بين نظام القانون العام الأنجلو أمريكي Common

Law System ونظام القانون المدني أو القاري Civil/Continental Law System فيما يتعلق بالمقاربة المعتمدة من طرف كل منهما في التعامل مع قضايا استخدام البحار والمحيطات وحماية البيئة البحرية، ومن ثمَّ استعانت الدراسة بمراجع ينتمي مؤلفوها إلى كلا النظامين.

فرضت إلى جانب ذلك العلاقةُ المؤكدة لأمن البيئة البحرية بالعلوم السياسية والعلاقات الدولية الحاجةَ إلى الاعتماد أيضا على مراجع تنتمي إلى هذا التخصص.

تكمن أصالة هذه الدراسة في اعتمادها وتحليلها للتقارير والقرارات المتنوعة والمتعددة، الصادرة عن مختلف أجهزة منظمة الأمم المتحدة المهتمة بقانون البحار وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، فضلا عن اعتمادها على مختلف التقارير المنبثقة عن المؤتمرات الدولية والقمم العالمية المعنية بالبيئة والتنمية المستدامة، خاصة في أحكامها المخصصة للبيئة البحرية. كان لهذه الوثائق الرسمية، خاصة الأممية منها، فضل معتبر في إنجاز الدراسة التي استعانت بالجانب التاريخي الذي أملته هذه الوثائق، ذلك أن القضايا البيئية البحرية خضعت قبل تبلورها وارتباطها بالأمن الدولي إلى تطور تدريجي استهلَّته الأحكام القانونية للاتفاقيات الدولية التي سعت إلى الحفاظ على أنواع معينة من الأصناف الحية البحرية، لتترسخ لاحقا في شكل مبادئ أقرها قانون البحار المنبثق عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار لعام 1958، قبل أن يتم إدراجها في الأجندة الرسمية لمختلف الأجهزة الأممية، بما في ذلك مجلس الأمن الذي وسع من ولايته واختصاصه لينظر في قضايا بيئية، وتجلى ذلك من خلال تحميله الدولة العراقية مسؤولية التعدي على البيئة خلال أزمة الخليج الأولى (1990)[1]، والتي شهدت تلوثا بحريا بالنفط، في وقت يخلو القانون الدولي الإنساني بشكل واضح من القواعد المطبقة بشكل خاص على الضرر الناجم عن الانسكاب النفطي Oil slick[2] الذي وقع جراء فتح العراق لصمامات عدة محطات ضخ، فضلا عن قصف التحالف للناقلات والمنصات النفطية.

اهتمت الدراسة بهذا الرصيد الوثائقي الرسمي موازاة مع النظر في أحكام القانون الدولي للبيئة، ولا سيما أحكام الجزء الثاني عشر (XII) لاتفاقية قانون البحار المكرس حصريا لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، فضلا عن الأحكام ذات الصلة التي ينص عليها اتفاق عام 1994 بشأن تطبيق الجزء الحادي عشر

1 راجع الأمم المتحدة، مجلس الأمن، القرار S/RES/687 (1991)، المؤرخ في 3 أفريل 1991، الفقرة 16.

2 La guerre du Golfe et le droit international, Centre de droit international, Entre les lignes, U.L.B, 1991, N. SERVAIS – CREADIF, Avenue de Tervueren 52 -1040 Bruxelles, ISBN 2-8022-0076-3, p.120.

(XI) للاتفاقية، واتفاق عام 1995 بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأسماك الكثيرة الارتحال.

بالنسبة للصعوبات التي تم التعامل والتفاعل معها خلال كافة مراحل انجاز الدراسة فيمكن اختزالها في ندرة المراجع التي يمكن ادراجها في مصاف المصادر المرجعية لموضوع الدراسة ولا سيما باللغة الوطنية، وعموما اقتصرت الدراسات المنجزة المُتاحة على جوانب معينة لأمن البيئة البحرية دون الأخرى، مما أوجد رصيدا مرجعيا مواضيعيا مجزئا تطلب الاعتماد على أكبر قدر ممكن من المؤلفات المنجزة حول مواضيع دقيقة ذات صلة بالموضوع الشامل للدراسة. يضاف إلى ذلك، الصعوبة التي ترتبت عن الوضع الاجتماعي الصعب السائد خلال فترة انجاز الدراسة، بسبب الوباء العالمي للفيروس التاجي المستجد 19 (كورونا فيروس–19)، والذي حال دون استغلال الفرص التي كان بالإمكان أن تكون متاحة لولاه، ولاسيما حرية التنقل الضرورية للوصول إلى المراجع المتوفرة، والتي فُرضت عليها قيودا بسبب الوباء.

يُعد الاعتماد أولا على الجانب النظري لموضوع الدراسة أمرا حتميا فرضته الحاجة إلى التحكم في مفهوم أمن البيئة البحرية الذي توقفت مسألة إدراكه على دراسة المقاربات التي تعكس ممارسات الدول في التعامل مع قضايا أمن البيئة البحرية. إلى جانب ذلك، يعتبر النظر في الأحياز الجغرافية لقانون البحار عاملا مُمهدا لفهم مختلف التحديات والتهديدات الراهنة والمستقبلية لأمن البيئة البحرية، التي أتاحت دراستها أيضا إدراك مدى ملاءمة قواعد قانون البحار السارية للتعامل معها، فضلا عن التوصل إلى إدراك إمكانية تعامل المجتمع الدولي معها اعتمادا، عند الضرورة، على حلول قانونية لا يُوفرها بالضرورة قانون البحار، وإنما يتطلب الأمر تفعيل الآليات التي توفرها أنظمة قانونية دولية أخرى مُهتمة بالبيئة في بعدها الشامل، على غرار نظام التنوع البيولوجي وكذلك تغير المناخ.

بناء على ذلك أتاحت الدراسة، عقب التفرغ من الأبعاد النظرية والعملية لموضوعها، التكفل بالإشكالية الرئيسية المطروحة والتساؤلات الفرعية وتجسد ذلك في بابها الثاني، وأتاحت على هذا النحو التمعن في اعتماد قانون البحار المعاصر على البيئة البحرية في عملية صون الأمن والسلم الدوليين ولأجل ذلك تم النظر بشكل ملائم في الحماية والاستدامة المعتمد عليهما في هذه العملية، فضلا عن التدبر فيما ابتكره قانون البحار المعاصر من سلمية استخدام البحار والمحيطات والانتفاع المشترك بموارد البيئة البحرية في سبيل توطيد العلاقات الدولية البحرية والوقاية من الأزمات والصراعات، واقتضى ذلك النظر في أحكام قانون البحار المهتمة بالبيئة البحرية، التي تتحدد طبيعتها وفقا للتقسيم الأفقي للبحار والمحيطات، والذي

أفضى إلى الاعتراف دوليا بمناطق بحرية بعضها خاضع للسيادة أو الولاية الوطنية، بينما يخرج الجزء المعتبر منها عن كل سيادة أو ولاية وطنية ليستقر تحت نظام وأعالي البحار والمشاعات العالمية. أتاح جهد الدراسة في الختام تحديد التدابير اللازمة لسد القصور الذي يشوب نظام القانون الدولي للبيئة، لتمكين أشخاص القانون الدولي المعنيين من التعامل مع العوامل المُقوضة لأمن البيئة البحرية ودرء الأزمات والصراعات الدولية الناعمة والعنيفة.

تطلبت دراسة نظام القانون الدولي للبيئة البحرية الساعي إلى جعل هذه الأخيرة وسيلة لتوطيد العلاقات الدولية البحرية وتعزيز الاستقرار والأمن الدولي التحليل القانوني أو الطريقة القانونية، ومع ذلك، ونظرا لكون موضوع الدراسة يميل إلى المزج بين تخصصي القانون الدولي والعلوم السياسية والعلاقات الدولية، تفادت الدراسة حصر التحليل في الطريقة القانونية، واستعانت بطريقة معالجة موضوع أمن البيئة البحرية في إطار العلاقات الدولية، وتعد هذه الاستعانة نتيجة لطبيعة موضوع الأمن البيئي الذي وصفته ماري أونج سكيلكانس قايف Marie-Ange Schellekens-Gaiffe بأنه حجر له ألف وجه يتم تحليله من خلال العديد من المواضيع Disciplines أو التخصصات Spécialités[1]. إلى جانب ذلك، فإن العلاقة القائمة بين القانون والسياسة مُؤكدة إلى حد لا يمكن غالبا الفصل بينهما، حيث سبق أن تم الإقرار في هذا الصدد بأن:

"Le droit constitue un instrument de la politique, mais il impose aussi à cette dernière un cadre dans lequel elle doit agir, qui la gène parfois, mais qui la soutient aussi et dont elle ne peut se passer durablement."[2]

أخذت منهجية الدراسة بعين الاعتبار طبيعة نظام القانون الدولي للبيئة البحرية، الذي يعتمد على مقاربة الوقاية في التعامل مع قضايا أمن البيئة البحرية، والتي تتجلى من خلال مقومي الحماية والاستدامة اللذين تتناولهما الدراسة في الباب الثاني، باعتبار المفهوم الملائم لأمن البيئة البحرية الذي تبنته الدراسة

1 Marie-Ange Schellekens-Gaiffe, La sécurité environnementale dans les relations extérieures de l'Union européenne : Vers une approche intégrée de la prévention des conflits et crises externes, Thèse pour l'obtention du grade de docteur de l'Université de la Rochelle, présentée et soutenue publiquement le 29 septembre 2017, p.39.

2 Réflexion sur la politique juridique des Etats, In le droit international en devenir, Essais écrits au fil des ans, P.U.F. ; publications de l'I.U.H.E.I., 1990, p.130, cité dans : Ly Djibril, Le règlement des différends dans le nouveau droit de la mer, Thèse pour le doctorat d'Etat en droit public, Université de droit d'économie et de gestion de Tunis, Faculté de droit et des sciences politiques de Tunis, 16 septembre 1992, pp. 8-9.

" القانون أداة للسياسة، لكنه يفرض أيضًا على هذه الأخيرة حيزا يجب أن تعمل في إطاره، والذي يُعيقها أحيانًا، ولكنه يُدعمها أيضًا ولا يُمكنها الاستغناء عنه بشكل دائم" (ترجمتنا).

مؤسسا على هذين المقومين، بينما اقتضت منهجية الدراسة الاعتماد في الباب الأول على الوصف والمقارنة، فضلا عن الالتزام بالبعد التاريخي لأبعاد وأحياز أمن البيئة البحرية.

إضافة إلى ذلك، تأكد ارتباط موضوع الدراسة بالعلاقات الدولية من خلال طبيعة أشخاص القانون الدولي التي يخاطبها القانون الدولي للبيئة البحرية، والمتمثلة في الدول والمنظمات الدولية والأشخاص الأخرى التي نص عليها الجزء الحادي عشر لاتفاقية قانون البحار، فضلا عن كون البيئة البحرية التي اهتمت بها الدراسة مصدرا للقوة الاقتصادية والتجارية، وفضاءً استراتيجيا يُمثل "أداة للتوازن النووي توفر قدرات الضربة الثانية Capacité de seconde frappe، كما أنه يُتيح النشر السريع للقوات العسكرية Projection rapide des forces militaires في حالة نزاع لغرض المشاركة فيه أو خلاف ذلك، للتدخل في إدارة الأزمات"[1].

لكن لم تعتمد الدراسة على الجدال النظري البحت السائد في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، وإن كان ذلك مُهما فإنه لا يشكل موضوع اهتمام جوهري، بل الأمر ارتبط أساسا بالنظر في أحكام قانون البحار وكيفية تعاملها مع أمن البيئة البحرية الذي، وإن ساد الاختلاف بشأنه كمفهوم بين مؤيد ورافض له، تمكن من اكتساح الأجندة السياسية والقانونية الدولية، بل اهتمت به حتى الهيئات الأممية عبر مراحل، تميز آخرها بتبني الأمن الإنساني المُنطوي على الأمن البيئي كمفهوم يعكس المحطة الأخيرة التي بلغها الفكر المهتم بقضايا الأمن الدولي. فضلا عما سبق، لم تخلُ الدراسة من المقارنة بين أهم الأنظمة القانونية للقوى البحرية، خاصة تلك التي كانت سباقة إلى تبني مفهوم الأمن البيئي والتي عملت على تجسيد تطبيقاته بالوسط البحري، ولا سيما القوتين اللتين تزعمتا القطبين خلال الحرب الباردة، بصفتهما رائدتين في الدفع بمفهوم الأمن البيئي على الساحة الدولية لاعتبارات استراتيجية وسياسية، ولتأثيرهما البالغ على المفاوضات التي عرفها مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار.

أخيرًا اعتمدت الدراسة على هيكلة أُسندت بموجبها للباب الأول من الأطروحة مسألة الاهتمام بأبعاد أمن البيئة البحرية التي تترجمها أحكام قانون البحار، فأتاح البحث والتحليل تقسيم هذا الباب إلى فصلين، اهتم الفصل الأول بالأبعاد النظرية والعملية لأمن البيئة البحرية وتم تخصيص بالنتيجة المبحث الأول للنظر في الجوانب النظرية بينما تم تكريس المبحث الثاني للجوانب العملية، أما الفصل الثاني فاعتمد على مقاربة التنطيق الأفقي الذي يتبناه قانون البحار في الاعتراف بالسيادة، والحقوق السيادية والولاية القضائية وفرض

1 Leslie-Anne Duvic-Paoli, Op.cit., p.16.

الالتزامات الدولية البحرية وذلك للنظر في كيفية تعامله مع قضايا أمن البيئة البحرية على مستوى كل منطقة بحرية معترف بها دوليا. عالج الباب الثاني للأطروحة مسألة اهتمام قانون البحار المعاصر بالبيئة البحرية كسبيل للتكفل بقضايا أمن البيئة البحرية فاهتم الفصل الأول منه بإحدى المقومات الأساسية لمفهوم أمن البيئة البحرية والمتمثلة في حمايتها فتم تكريس المبحث الأول من هذا الفصل لدراستها من الناحيتين السياسية والقانونية الدولية، كما أتاح هذا الفصل في مبحثه الثاني الدراسة والتحليل القانونيين لكلا من الإطارين المؤسسيين الدوليين الادراي والقضائي لحماية البيئة البحرية، بينما نظر الفصل الثاني في الجانب القانوني لكل من الاستدامة والسلمية التي كرسهما قانون البحار المعاصر في العلاقات الدولية البحرية التي تتجسد من خلال الاستخدامات المختلفة للبيئة البحرية واستغلال مواردها، فتم تكريس المبحث الأول من هذا الفصل لدراسة استدامة استخدام البيئة البحرية كمقوم رئيسي في صون أمن البيئة البحرية وتم تناول في نفس السياق أهم ما ابتكره قانون البحار المعاصر لتعزيز استقرار العلاقات الدولية البحرية ذات الصلة باستخدام البيئة البحرية ولا سيما اشتراطه السلمية في هذا الاستخدام التي أُوردت بشأنها أحكاما قانونية تتعلق بسلمية الاستخدام تارة وبسلمية التخصيص لأغراض سلمية تارة أخرى. أما المبحث الثاني فتناول مسألة استدامة استغلال الموارد البحرية المندرجة في إطار المشاعات العالمية، وتم اختتام الدراسة بابراز أهم النتائج التي توصلت إليها مُدعمةً باقتراحات تعد ضرورية لتعزيز المبادئ والقواعد العامة للقانون الدولي المهتم بالبيئة البحرية الرامية في نهاية المطاف إلى ضبط النظام بمختلف المناطق البحرية التي تحتضنها البيئة البحرية، فضلا عن تعزيز الأمن والسلم الدوليين المرتبطين بالاستخدامات المختلفة للبيئة البحرية واستغلال مواردها.

الباب الأول

أبعاد الأمن البيئي في القانون الدولي للبحار

الباب الأول

أبعاد الأمن البيئي في القانون الدولي للبحار

تعكس العديد من أحكام قانون البحار تجسيدا لأمن البيئة البحرية في القانون الدولي المهتم بالبحار والمحيطات، ويمكن إدراك ذلك من خلال تحليل الأحكام الهادفة إلى تفادي النزاعات والصراعات بين الدول حول استخدام البيئة البحرية واستغلال مواردها، ولا سيما الأحكام المطبقة على حقوق والتزامات الدول بشأن حماية البيئة البحرية والحفاظ على مواردها الطبيعية البيولوجية والمعدنية، والقواعد الضامنة لحرية الملاحة والتجارة البحريتين، والأحكام التي جعلت من الإنسانية شخصا قانونيا دوليا يؤول له الحق في استغلال موارد قاع البحار وباطنها، والتي لا تخضع لسيادة أو ولاية أية دولة.

إلى جانب هذه الأحكام التي تُنبئ مبدئيا بإرادة جعل قانون البحار غاية لصون أمن البيئة البحرية، تسعى القواعد التي تتبنى آليات للتسوية السلمية للنزاعات البيئية البحرية بين الدول والأشخاص الأخرى، التي منحها قانون البحار أهلية التقاضي، إلى تعزيز سلمية العلاقات بين الدول ذات المصالح البحرية المشتركة. يتضح من الوهلة الأولى غياب أية إشارة إلى مصطلح أمن البيئة البحرية في قواعد قانون البحار، وفي المقابل تم تكريس مصطلح الحماية "Protection" صراحة في مجمل أنظمة قانون البحار المهتمة بالبيئة البحرية، وعلى نقيض ذلك لا يمكن إدراك مصطلح الاستدامة "Sustainability" إلا بموجب بعض الأحكام المتعلقة بالحفاظ على الموارد البحرية الحية، بينما تفرض اعتبارات أمن البيئة البحرية حتمية استدامة دور البحار والمحيطات في تحقيق توازن النظام الإيكولوجي العالمي، والذي يبرز بامتياز في امتصاص البحار والمحيطات للغازات الدفيئة الناشئة عن النشاط البشري.

على هذا النحو تتجلى أهمية كل من "الحماية" و"الاستدامة" في ضبط مفهوم أمن البيئة البحرية الذي ينطوي على دلالة للأمن، ليتطور إلى غاية استدعائه للبيئة عموما والبيئة البحرية خاصة. يتم في هذه المرحلة من الدراسة، التي تسبق مرحلة إسقاط (تجسيد) عنصري "الحماية" و"الاستدامة" في أحكام قانون البحار للوقوف على مدى اهتمامه بقضايا أمن البيئة البحرية، الاستعانة بالجانب النظري لموضوع الدراسة في سبيل إدراك الخلفيات الفلسفية والإيديولوجية التي مهدت لمقاربات أمن البيئة البحرية كما تعكسها قواعد القانون الدولي للبيئة التي نص عليها قانون البحار، وهو الجانب الذي يتيح إدراك طبيعة المدى الجغرافي

لأمن البيئة البحرية المُتسم بالتنوع تبعا للنطاق البحري الذي يتأثر ويؤثر في العوامل المقوضة لأمن البيئة البحرية (الفصل الأول).

عمليا، لا تعتبر اتفاقية قانون البحار التي تم وصفها بدستور المحيطات[1]، الإطار الوحيد الذي يُعتمد عليه في الدراسة، وذلك بسبب تنوع مصادر قانون البحار التي تتضمن حتما في مجملها أحكاما تهتم بقضايا أمن البيئة البحرية، وعلاوة على ذلك فإن النعت الصائب لاتفاقية قانون البحار بكونها قانونا أساسيا دوليا (دستور) يبرر الحاجة إلى تدعيم الدراسة بممارسات القوى البحرية الكبرى في مجال حماية البيئة البحرية، وسعيها إلى جعل البحار والمحيطات فضاءً لممارسة سلمية للنشاطات التي يُجيزها قانون البحار، وهي الممارسات التي غالبا ما يتم ترسيمها بموجب القوانين الوطنية التي يتم أيضا النظر في البعض منها.

شهد المجتمع الدولي تطورات حاسمة منذ التوقيع على اتفاقية قانون البحار، ولاسيما ما يتعلق بتطور قواعد القانون الدولي المعني بالبيئة، فضلا عن تفاقم المعضلات البيئية الشاملة، وعلى رأسها تغير المناخ الذي أضحى سببا في تغير بنية البحار والمحيطات وما ينجر عنه من تأثير على أنظمة قانون البحار، وهو ما يفسر الاهتمام بمسألة مدى تكفل قانون البحار المعاصر بتحديات أمن البيئة البحرية، ومدى ملاءمة قواعده لمواجهة الأخطار البيئية المهددة لسلامة النظام وصحة المحيطات، بما في ذلك الأخطار المستجدة.

تُوجت الجهود الدولية المعنية بشؤون البحار والمحيطات بالدفع قدما بعملية تدوين القانون الدولي للبحار، حيث تمكن المجتمع الدولي، ولأول مرة في تاريخه، من تحقيق مكسب مهم للغاية يكمن في نص قانوني دولي يرمي إلى تنظيم العلاقات الدولية البحرية، ويهتم على نحو جاد بالبيئة البحرية. تعكس العديد من أحكام هذا النص انشغال المجتمع الدولي بإعادة النظر في الممارسة الدولية المعنية بالأمن والسلم الدوليين، إذ يُمثل الجزء الثاني عشر (XII) من هذه الاتفاقية، المخصص لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، أهم دليل على التأثر بالفكر المدافع عن إدراج البيئة في السياسات والاستراتيجيات الأمنية الدولية واعتبارها موضوعا مرجعيا للأمن.

1 T.B. Koh, 'A Constitution for the Oceans' Remarks by, President of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, available at https: //www. un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/koh_english. pdf (last accessed May 15th, 2019).

اكتسب المجتمع الدولي نصا شاملا يضع قواعد ومبادئ عامة اعتبرها القضاء الدولي صالحة لمواجهة أي نوع من التهديد الذي يمس بالبيئة البحرية[1]، بما في ذلك ما يلحق بها من أضرار قد لا تكون حتما نتيجة التلوث البحري، بل يكفي أن تكون ماسة بالأنظمة الإيكولوجية البحرية، نتيجة على سبيل الإشارة للاستغلال غير المستدام للثروات البيولوجية.

طرأت العديد من التهديدات الجديدة على البيئة البحرية خصوصا والبيئة الشاملة عامة منذ إبرام هذه الاتفاقية، على غرار تغير المناخ وما يمثله النقل البحري الدولي من خطر على التنوع البيولوجي البحري، وهي التهديدات التي يعتبرها الفقه الدولي شاملة لكون آثارها لا تمس منطقة بيئية معينة، بل تتأثر جراءها البيئة العالمية بأكملها، إلا أن تأثيرها على البيئة البحرية يثير انشغالا دوليا متميزا، باعتبار البحار والمحيطات رحم الحياة Womb of life[2] الذي يضمن استمرار البقاء والوجود. يتحقق إدراك نوع هذه التهديدات على ضوء التجربة التي اكتسبها المجتمع الدولي، من خلال مساعيه لفهمها وتبني الحلول والآليات المناسبة، سواء للتخفيف من آثارها أو للتكيف معها.

تتعقد مسألة مواجهة التهديدات المقوضة لأمن البيئة البحرية، الناجمة عن الفعل البشري، بسبب تعدد أنظمة قانون البحار المهتمة بالبيئة البحرية، والتي تُمثل نتيجة حتمية لتقسيم البحار والمحيطات إلى مناطق نفوذ وسيادة، ومناطق لا تخضع سوى للقانون الدولي. يُلاحظ تقلص صلاحيات الدول بشأن حماية البيئة البحرية بالابتعاد تدريجيا عن الإقليم القاري، وفي المقابل تسعى الولاية الوطنية الزاحفة Creeping National Jurisdiction إلى تحقيق مصالح وطنية ضيقة، يعكسها السعي نحو الاستفادة من الموارد البحرية، بيولوجية كانت أو معدنية، على حساب سلامة وصحة البحار والمحيطات.

رغم وضوح قواعد ومبادئ القانون الدولي للبيئة البحرية وإلقائها التزامات على عاتق الدول للتوفيق بين التمتع بحقوقها البحرية وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، يبقى السباق نحو الاستفادة من سخاء البحار والمحيطات أعظم تحدٍّ يواجهه قانون البحار المعاصر، ولا سيما على مستوى المناطق التي لا

---

1 راجع قضية التحكيم بشأن بحر الصين الجنوبي، بين جمهورية الفيليبين وجمهورية الصين الشعبية، قرار المحكمة للتحكيم الدائمة 2013-19، بتاريخ 12 جويلية 2016 متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 15 ماي 2019) https://pcacases.com/web/sendAttach/2086

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثانية والعشرون (1967)، الوثيقة A/6695، خطاب سفير جمهورية مالطا لدى الأمم المتحدة أرفيد باردو Arvid Pardo، ص.2، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج 27 جوان 2019) https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/pardo_ga1967.pdf

تخضع لأية سيادة أو ولاية قضائية، إذ يعكس النظام القانوني المطبق عليها تحديا ترتب عن الاستخدامات الجديدة للبحار والمحيطات، خاصة تلك الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية، باعتبارها ملكا شائعا ينطوي على مأساة Tragedy of Commons، تترتب بفعل اللامبالاة بالمصلحة العامة الدولية، حيث تتيح التكنولوجيا المعاصرة الوصول إلى أبعد مدى في أعماق البحار لم يكن باستطاعة الإنسان بلوغه إلى وقت قريب، ليمس من ثمَّ النشاط البشري بأنظمة الحياة البحرية، جراء تغلغله في أعماق البحار التي ستعرف اشتداد الضغط عليها نتيجة للبحث عن موارد، في سبيل تعويض نضوبها بالمناطق القارية (الفصل الثاني).

الفصل الأول

الأبعاد النظرية والعملية لأمن البيئة البحرية

الفصل الأول

الأبعاد النظرية والعملية لأمن البيئة البحرية

يُعد البحث عن الأمن والأمان نتيجة للشعور باللاأمن الذي يعكس حالة نفسية تُرتب الحاجة إلى اتخاذ تدابير ضرورية لمنع تحقق التهديدات أو المخاطر التي تتولد في نفوس الأفراد والجماعات. عموما يُعد الأمن مفهوما نسبيا يقترن بشعور مرتبط بمظاهر بسيكولوجية تؤكد نسبيته، ذلك أن ما يمكن اعتباره تهديدا للأمن في محيط معين قد لا يكون كذلك في وسط آخر، ولو تقاسم الوسطان خصائص وطبيعة الموضوع الذي يتطلب أمننته، وهكذا فإن حال الأمن بصورة عامة والأمن البيئي خاصةً في تطور مستمر، يخضع إلى تنازع وجدال حول مفهومه دون أن يتحقق إجماع بشأنه.

يعتبر اقتران الأمن بالبيئة تصورا يرفضه شق من الفقه الذي يرى هذا الارتباط مجرد وسيلة لتبرير برامج سياسية تسعى الأطراف المُعدة لها، من خلال إقامة علاقة بين الأمن والبيئة، إلى إقناع الرأي العام بالقرارات المتخذة من طرف الدوائر الحكومية، أكثر من ذلك يرى البعض أن هناك حاجة إلى معارضة جذرية للأمننة Securitization لكونها وسيلة يتم بواسطتها استغلال الأطراف التي تتم مخاطبتها، والمتمثلة في الكائنات البشرية، غير البشرية والطبيعة، من خلال ادعاء حمايتها[1].

تكمن الغاية العليا لميثاق الأمم المتحدة في صون السلم والأمن الدوليين[2]، ومع ذلك لم يقم واضعو الميثاق بتدعيم هذه الغاية بواسطة تعريف يوضح المراد بالأمن الدولي، كما تغاضى هذا النص الدستوري الدولي عن الإشارة إلى "البيئة" التي أضحت موضوعا مرجعيا للدراسات الأمنية بعد مرور عقدين على الأقل من تبنيه.

لم تكن المسائل الأمنية البيئية مطروحة عند تبني ميثاق الأمم المتحدة، لكن أدى تطور الأحداث دوليا وبروز التهديدات ذات الطابع البيئوي، التي أضحت مُقوضة للأمن الدولي، إلى التعجيل من وتيرة إدراج البيئة في الخطاب الرسمي الأممي، وتم السعي نحو توسيع ولاية وصلاحيات أهم الأجهزة الأممية للنظر في القضايا البيئية العالمية، فكان قرار مجلس الأمن الأممي رقم 687 المؤرخ في 8 أفريل 1991 أول

---

1 Ioana Ceracella Chis, (2014), Framing Environmental Degradation as a Security Issue : A Theoritical Inquiry, The GW Post Resaerch Paper, February 2014, p.11, available at: https://www.researchgate.net/publication/292133723_Framing_Environmental_Degradation_as_a_Security_Issue_A_Theoretical_Inquiry_GW_Post_Research_Paper/link/56a935a008ae7f592f0d693d/download (last accessed June 29th, 2019).

2 راجع ميثاق الأمم المتحدة، المادة 1(1)، موقع عليه بسان فرانسيسكو بتاريخ 26 جوان 1945، دخل حيز التنفيذ في 24 أكتوبر 1954، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 15 جانفي 2019)https://www.un.org/en/charter-united-nations

خطوة في مسار توسيع قائمة القضايا التي تهم الأمن الدولي، إذ رتب القرار بموجب الفقرة 16 منه المسؤولية الدولية الناجمة عن الأضرار البيئية وتدمير الموارد الطبيعية التي ارتُكبت خلال غزو الكويت من طرف العراق[1]. العديد من الدول لم يرُقها تفويض مجلس الأمن للنظر في القضايا البيئية بناء على التفسير الواسع للمادة 24 من ميثاق الأمم المتحدة[2]، ولا سيما الصين وروسيا اللتان تتحفظان بشأن هذا الموضوع.

رغم تنصيص القانون الدولي مرارا على الأمن الدولي واعتباره مسألة مشتركة يقع على المجتمع الدولي أمر صيانتها، فإنه يفتقر إلى نصوص صريحة بشأن مفهوم الأمن الدولي عامة ومفهومه عندما يقترن بالتهديدات ذات الطبيعة البيئية. يُولِّدُ هذا الوضع الحاجة إلى الاستعانة بالنتائج التي توصل إليها كل من الفقه والقضاء الدوليين في سبيل إدراك ملائم لمفهوم الأمن البيئي عامة وأمن البيئة البحرية بالتحديد، وذلك بالاعتماد على الرصيد النظري الوفير حول الموضوع الذي لم يقتصر على التعمق في ماهية الأمن البيئي، وإنما تناول أبعاده وبحث في الأسباب التي تبرر الاهتمام به، خصوصا التحديات الآنية للبيئة العالمية، بما في ذلك البيئة البحرية.

لا يخرج قانون البحار عن هذا الوضع، إذ لا تشر قواعده إلى أمن البيئة البحرية، لكنه يحتل الريادة في تبني نظام قانوني شامل لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي يمثل أحد التحديات العويصة لأمن البيئة البحرية المعاصر، في ظل التزايد المستمر لاستخدامات البحار والمحيطات واستغلال مواردها.

علاوة على ذلك، حقق المجتمع الدولي، بفضل تقنين قواعد قانون البحار، ضبط حقوق والتزامات الدول فيما يتعلق بالاستخدام المشروع للبحر وثرواته، وكانت الغاية من ذلك وضع حد للفوضى وتدعيم الانتفاع بالخدمات والموارد التي توفرها البيئة البحرية بطريقة سلمية وآمنة ومُستدامة.

---

1 راجع قرار مجلس الأمن S/RES/687(1991) المؤرخ في 8 أفريل 1991.

2 راجع ميثاق الأمم المتحدة، المادة 24:

"1- رغبة في أن يكون العمل الذي تقوم به "الأمم المتحدة" سريعا فعالا، يعهد أعضاء تلك الهيئة إلى مجلس الأمن بالتبعات الرئيسية في أمر حفظ السلم والأمن الدولي، ويوافقون على أن هذا المجلس يعمل نائبا عنهم في قيامه بواجباته التي تفرضها عليه هذه التبعات.

2 – يعمل مجلس الأمن، في أداء هذه الواجبات، وفقا لمقاصد "الأمم المتحدة" ومبادئها والسلطات الخاصة المخولة لمجلس الأمن، لتمكينه من القيام بهذه الواجبات المبينة في الفصول السادس والسابع والثامن والثاني عشر2 .

3- يرفع مجلس الأمن تقارير سنوية وأخرى خاصة إذا اقتضت الحال إلى الجمعية العامة لتنظر فيها".

تُعد حماية البيئة البحرية من الآثار السلبية للنشاط البشري انشغالا حديثا جلبت اهتمام المجتمع الدولي، لكنها تُعد في نفس الوقت رائدة لكونها مهدت للرصيد الفكري الذي اهتم بإعادة تصور مفهوم الأمن على نحو يكفل إدراج القضايا البيئية في شؤونه. تزامن اهتمام القانون الدولي بالبيئة البحرية بشكل متميز مع الشروع في نقل النفط بحرا في خمسينات القرن العشرين، حيث أُبرمت أول اتفاقية دولية لحماية البيئة البحرية من خطر التلوث بالنفط[1] الذي أضحت البيئة البحرية وسيلة لنقله بين القارات، ومع ذلك لم يفرض مفهوم الحماية نفسه إلا في نهاية الستينات[2]، وتحقق ذلك بفضل تنامي الوعي بضرورة الحفاظ على المحيط الحيوي من المخاطر المحدقة به.

خلافا لذلك، لم يرقَ الفكر خلال هذه الفترة إلى المستوى الذي يُتيح معه اعتبار حماية البحار والمحيطات مسألة أمن، وبعبارة أخرى تواصلت الجهود في سياق السياسة الدولية السائدة آنذاك، والتي لم تكن مهتمة بمسألة الأمن البيئي، وإنما كانت الجهود موجهة بشكل جوهري نحو البحث عن سبل تضع حداً للجوء إلى الحرب كوسيلة لفض النزاعات الدولية، فضلا عن كون الانشغال الرئيسي يكمن في تجنيب البشرية والمعمورة حربا نووية محتملة بين المعسكرين الشرقي والغربي.

أتاح هذا السياق السائد الفرصة لبروز الحاجة إلى اعتماد نص قانوني دولي مُلزم في بداية السبعينات يُؤسس لنزع التسلح النووي لقاع البحار والمحيطات وباطنها، ومن ثمَّ بدأت البوادر الأولى للتأطير القانوني لأمن البيئة البحرية في البروز.

كانت الممارسة الدولية سباقة في العمل بمفهوم الأمن البيئي الذي لم يتم اعتماده اصطلاحاً في الدراسات والاستراتيجيات الأمنية، وطنية كانت أو دولية، إلا بفضل التطور الذي ميز مفهوم الأمن المتزامن مع الاهتمام بالإنسان كغاية في السعي نحو تحقيق الأمن الدولي.

تماشيا مع تغير التصور المُهتم بالأمن عموما، خضع الأمن لدلالات مختلفة عند اقترانه بالبيئة البحرية، وعلاوة على ذلك، فإن تكفل قانون البحار بقضايا أمن البيئة البحرية لا يخلو من خلفيات إيديولوجية تستلهم الأمم البحرية منها ممارساتها، والتي تجد ما يبررها في المذاهب الفكرية الغربية المُدافعة عن حرية البحار، حيث يسود الاختلاف في الرؤى حول كيفية تحقيق توافق بين الانتفاع بالبحار والمحيطات وحمايتها،

---

1 راجع الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط المبرمة بلندن في 12 ماي 1954، دخلت حيز التنفيذ في 26 جويلية 1958، معدلة عامي 1962 و1969، حلت محلها الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام MARPOL 1973 المبرمة بلندن في 2 نوفمبر 1973 المعدلة متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: في 29 أكتوبر 2020) http://www2.ecolex.org/server2neu.php/libcat/docs/TRE/Full/Fr/TRE-000135.pdf

2 Jean- Pierre Beurier, Alexandre Kiss, Droit international de l'environnement, Pédone, 2ème édition, n°3, 2000, p. 27.

لتعكس هذه المواضيع مع المدى الجغرافي البيئي المراد أمننته أبعادا نظرية Theorical Aspect لأمن البيئة البحرية (المبحث الأول).

في المقابل، يتسم أمن البيئة البحرية بجانب عملي Empirical Aspect، تعكسه الممارسات البحرية للدول التي يتم إدراجها في قوانينها الوطنية، كما تمثل أحكام القانون الدولي المهتمة بقضايا أمن البيئة البحرية جانبا ملموسا يتم العمل به لمواجهة التهديدات التي تتعرض إليها البيئة البحرية، والتي يتأرجح تصنيفها بين تهديدات تقليدية يتصدرها التلوث البحري، وتهديدات معاصرة ينتمي أغلبها إلى ما يُعرف بالتهديدات الشاملة، على غرار ما يسببه تغير المناخ من آثار على البيئة البحرية (المبحث الثاني).

المبحث الأول

الإطار المفاهيمي لأمن البيئة البحرية

يسود اختلاف حول مفهوم الأمن البيئي، ولم تنته الأدبيات والدراسات التي اعتنت بالموضوع إلى تعريف موحد له، فتعددت تعاريفه على قدر تعدد مدارس الدراسات الأمنية. خلافا لهذا الوضع، يستمر أمن البيئة البحرية في افتقاد تعريف لمفهومه نتيجة الشح الذي يُميز الدراسات والأبحاث المُهتمة به.

تحاشى المشاركون في الدراسة الأكاديمية التي أجراها معهد الاقتصاد العالمي والعلاقات الدولية للأكاديمية الروسية للعلوم، وفرع السياسة البحرية لمعهد وودز هول الأمريكي لعلوم المحيطات، تبني مفهوم لأمن البيئة البحرية، واكتفوا بتحديد المعضلات المقوضة له، وتركَّز اهتمامهم على البعد الإقليمي لأمن البيئة البحرية دون تناول قضاياه في بعدها الدولي.

استمر الوضع على حاله حتى بداية العشرية الثانية للقرن الحالي التي شهدت دراسة رائدة اهتمت بما يسمى بالوضعيات الاستعجالية البيئية Environmental Emergencies، والتي عرفتها بأنها:

"Les émergences environnementales peuvent être définies comme des conditions de risques évidentes pour la conservation et la préservation du milieu marin, dérivant des différentes activités humaines en mer"[1].

سلطت هذه الدراسة الضوء على أنواع جديدة من التهديدات البيئية البحرية لم تؤخذ بعين الاعتبار خلال تقنين القواعد العرفية لقانون البحار، فاهتمت بقضايا الصيد البحري في الأعماق المُفرط، والمُهدد للتوازن البيولوجي للموائل تحت المائية، والإدخال العمدي أو العرضي للأنواع الغازية، واستعمال التكنولوجيا الحيوية على أنواع من الموارد البحرية الحية، إلى جانب الآثار الضارة على الثدييات البحرية الناتجة عن ضجيج الملاحة[2].

لم تُوظِّف هذه الدراسة مصطلح أمن البيئة البحرية الذي يتميز بكونه مركبا ويجمع بين "الأمن" و"البيئة" و"البحر"، رغم أن جوهرها مرتبط بالموضوع، وبالتالي تتولد الحاجة إلى تفكيك هذا المصطلح والنظر في معاني كل لفظ على حدة في سبيل إدراك مفهوم المصطلح في صيغته المركبة.

---

1 Gemma Andoreone, Les émergences environnementales et la sécurité maritime, in Droit de la mer et émergences environnementales, Editoriale Scientifica, Napoli, juillet 2012, pp. 51-64, p.53, ISBN 9788863423488, http://www.researchgate.net/publication/ (consulté le 25 septembre 2020).

"ظروف التهديدات الواضحة على المحافظة والحفاظ على الوسط البحري، الناجمة عن مختلف النشاطات البشرية في البحر" (ترجمتنا)

2 نفس المرجع، ص. 54-55.

لم يكن بروز مصطلح الأمن البيئي وليد صدفة، وإنما كان نتاج الأحداث التي ميزت العلاقات الدولية خاصة بعد الحرب العالمية الثانية، وما طرأ من تكتلات إيديولوجية وجيوسياسية استمرت إلى غاية فترة نهاية الحرب الباردة، والتي عرفت الاهتمام بتهديدات جديدة للأمن والسلم الدوليين، المتسمة بكونها لا تهدد الدول في كيانها فحسب وإنما تمس الإنسانية جمعاء.

أدى الانشغال بهذه التهديدات الجديدة إلى تطور مفهوم الأمن على الساحة الدولية، وبروز الأمن الإنساني الذي يهتم بالفرد بدلا من الكيانات السياسية للمجتمع الدولي، ومن ثمَّ يتضح أن دراسة أمن البيئة البحرية لا يمكن أن تكون مجردة من إدراك كيفية اقتران البيئة عامة والبيئة البحرية على وجه الخصوص بالأمن (المطلب الأول).

يكتمل الإدراك الملائم لمفهوم الأمن عند اقترانه بالبيئة البحرية بالنظر في الخلفيات الفلسفية لقانون البحار في تعامله مع البيئة البحرية، كما يعتبر الحيز أو النطاق الجغرافي الذي يحتضن قضايا ومسائل أمن البيئة البحرية مصيريا في عملية بناء الآليات القانونية اللازمة لمواجهة التحديات والتهديدات التي يتعرض لها (المطلب الثاني).

المطلب الأول

اقتران الأمن بالبيئة البحرية

يتنوع المعنى الذي يُحاط به مصطلح الأمن بتنوع المدارس والنظريات المُهتمة به كما أنه ينطوي على تعاريف متباينة اعتمدتها القوانين المقارنة. يرجع سبب هذا التباين في الطرح سواء وطنيا أو دوليا إلى الاختلاف في المواضيع المرجعية Referent objects التي يهتم بها المُنظرون في شؤون الأمن. لم يكن مفهوم الأمن خلال الفترة ما قبل الحرب الباردة عاكسا للتخوف من الدمار الشامل الذي تثيره الأسلحة الفتاكة التي تم تطويرها لأغراض الهيمنة والسيطرة، ليتغير الوضع مع تصاعد الصراع بين المعسكرين الشرقي والغربي وتفاقم السباق نحو التسلح، إذ أضحى العالم على مقربة من حرب نووية مهددة للكيان الطبيعي للمعمورة. أثرت هذه العوامل على مفهوم الأمن الدولي الذي لم يَحظ بتعريف بموجب ميثاق الأمم المتحدة، وهو ما يولد الحاجة إلى الاستعانة بالمصادر الأخرى للقانون الدولي للوقوف على التعاريف التي أحيطت به. واعتبارا بكون الدراسة تربط بين الأمن والبيئة البحرية وقانون البحار، بات من الضروري النظر أيضا في ماهية الأمن البيئي، وأمن البيئة البحرية.

رغم كون التعامل مع مفهوم الأمن البيئي بارزا بشكل معتبر على مدار ربع القرن الماضي، إلا أنه لا وجود لإجماع واضح حول كيفية قيام الأمن باستدعاء البيئة[1]. يجادل البعض بأن أصل الدراسات المهتمة بالأمن البيئي يعود إلى فترة الثلاثينات والأربعينات من القرن العشرين، التي شهدت صدور مؤلفات تهتم بالتدهور البيئي، أهمها مؤلف عالم البيئة ألدو ليوبولد Aldo Leopold[2] (11 جانفي 1887–21 أفريل 1948) المعنون "رزنامة مقاطعة الرمل A Sand County Almanac"، المُعتبر نصًا تقليديا للحركة البيئية، والذي تناول ضرورة التحلي بأخلاق جديدة في تعامل الإنسان مع الأرض والحيوان والنبات.

تظافرت الجهود في فترة لاحقة وتحديدا في ستينات القرن الماضي، في إطار حركة بيئية سعت إلى نشر الوعي حول الأخطار التي تهدد البيئة، فكان لكتاب "الربيع الصامت Silent Spring" لعالمة الأحياء رشال كارسن Rachel Carson (27 ماي 1907–14 أفريل 1964) صدى كبير في مجال التوعية للحد من استخدام مبيدات الحشرات الكلورية العضوية في الولايات المتحدة، بسبب آثارها السلبية التي تم التأكد منها، ولا سيما على العديد من أنواع الطيور.

كان نمو الوعي البيئي في الدول المتقدمة سببا في الاهتمام بخطورة المشاكل البيئية وتبرير وصفها بأنها قضية أمنية. اتضح ذلك في ستينات القرن العشرين من خلال بعض الدراسات الهامة التي اعتنت بالمشاكل البيئية، وتزايد عدد المنظمات البيئية غير الحكومية المهتمة بالبيئة، كالصندوق العالمي للطبيعة، منظمة أصدقاء الأرض Friends of the Earth، ومنظمة السلام الأخضر Greenpeace.

قام عدد من العلماء الداعمين للسلام والبيئة في السبعينات والثمانينات من القرن الماضي، أي قبل بروز الفكرة المعاصرة للأمن البيئي، بلفت الانتباه إلى عدم قدرة مؤسسات الأمن القومي، وعلى رأسها الجيش، على إدارة المشاكل البيئية المشتركة التي تشكل تهديدات للاستقرار الدولي والوطني وللرفاه.

في عام 1987، أصدرت اللجنة العالمية المعنية بالبيئة والتنمية تقريرها التاريخي الذي اشتهر بتكريسه لمفهوم التنمية المستدامة، وتناول قضايا "الأمن البيئي"، من خلال الدعوة إلى توسيع مفهوم الأمن، والاهتمام بالعواقب الوخيمة للاعتداءات المرتكبة ضد البيئة، والإقرار " بعدم وجود حلول عسكرية لحالات

1 Peter Hough, Back to the Future: Environmental Security in Nineteenth Century Global Politics, Global Security: Health, science and policy, 2019, VOL. 4, N°. 1, pp. 1–13, p.3. https://doi.org/10.1080/23779497.2019.1663128 (last accessed September 28th, 2020).
2 Larry A. Swatuk, Environmental Security in Practice: Transboundary Natural Resources Management in Southern Africa, the Pan-European Conference on International Relations, The Hague, 9-11 September 2004, p. 6.

انعدام الأمن البيئي"[1]، (There are no military solutions to 'environmental insecurity') في إشارة إلى عدم اهتمام الأطراف الفاعلة المسؤولة عن الدفاع والأمن بالقضايا البيئية. مهد هذا التقرير لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية لعام 1992، الذي أعقبته مؤتمرات عُقدت في 1997 و2002، تمخضت عنها معاهدات بيئية رئيسية متعددة الأطراف تهدف إلى تعزيز الأمن البيئي رغم عدم تكريسه حرفيا.

يحظى الأمن البيئي باهتمام الدوائر الحكومية والأكاديمية، لكن وعلى غرار مفهوم الأمن، يتفق العديد من المهتمين به على كونه مفهوما غامضا، ما أتاح المجال لجدال بشأنه، نتج أساسا عن الاختلاف السائد حول مفهوم الاصطلاحين المكونين له، ويتعلق الأمر بكل من "الأمن" و"البيئة"، اللذين ينالان الاهتمام وفقا لمقاربات عديدة. ويرفض في هذا السياق بعض المتخصصين في حقل الدراسات الأمنية أمننة القضايا البيئية، مجادلين بأن ذلك يُؤدي إلى عسكرة Militarization تصورنا حول العلاقة القائمة بين البيئة والإنسانية. في المقابل، بينما يرى البعض الآخر عكس ذلك ويتمسك بأن إدراج التهديدات غير العسكرية كالبيئة في تصور الأمن يُجسد تجريد الفكر الأمني من العسكرة Demilitarization، مؤكدا أن المفهوم الأوسع للأمن قد يؤدي إلى زيادة نطاق خيارات السياسة المشروعة المُتاحة[2].

الفرع الأول: تحديد المفاهيم

تقتضي دراسة مدى اهتمام قانون البحار المعاصر بقضايا أمن البيئة البحرية تحليل بعض المفاهيم ذات الصلة، وعليه يتطلب الأمر إدراك ماهية الأمن أولا قبل النظر في الكيفية التي تم استدعاؤه بها من طرف البيئة البحرية.

إن مفهوم الأمن نسبي وغير ثابت ويتأثر باستمرارٍ جراء التطورات التي تطرأ على المحيط أو المجتمع الذي يتبنى معناه وفقا لما يجعل الأفراد المنتمين إليه يشعرون بالأمان والطمأنينة عند توفره أو تحقق الظروف التي تجعلهم يشعرون بذلك أو يبدون قلقهم وتخوفهم عند غياب تلك الظروف.

لم توفر الاتفاقيات الدولية المُهتمة بالقضايا البيئية تعريفا للبيئة، ولم تُفض الجهود الدولية إلى تبني تعريف موحد للبيئة، بينما يعود الفضل إلى القضاء الدولي خلال منتصف التسعينات من القرن العشرين (1996-1997) في تبني تعريف مناسب وشامل للبيئة. تتفق أغلبية التعاريف التي يقترحها القانون الدولي

---

1 راجع تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية: "مستقبلنا المشترك"، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/42/427 المؤرخ في 4 أوت 1987، الفقرة 86.

2 Nina Græger, Environmental Security? Journal of Peace Research, vol. 33, N° 1, 1996, pp. 109-116, p. 111.

للبيئة في سردها للعناصر الطبيعية التي تتكون منها، وهي المقاربة التي تبنتها أغلب التشريعات الوطنية في تعريفها لها.

لم يقدم قانون البحار لحد الساعة تعريفا للبيئة البحرية، ولم تنص عليه لا اتفاقيات جنيف لعام 1958 ولا اتفاقية قانون البحار. يترتب عن هذا الوضع القانوني ضرورة الاعتماد على النتائج التي تم التوصل إليها في إطار الدراسات المهتمة بالبحار والمحيطات، ولا سيما الدراسات الهيدروغرافية، في سبيل معرفة الحيز الجغرافي المُمثل للبيئة البحرية وحدوده. قامت هذه الدراسات بتقسيم بحار المعمورة ووضعت لها حدودا كما نسبت لها تسميات. بيد أن هذا التقسيم لا يرمي بصورة مباشرة إلى حماية البيئة البحرية، إنما الغرض منه تعزيز السلامة البحرية، وفي الوقت ذاته لا ينبغي أن يقتصر الاهتمام بالبيئة البحرية على التقسيم الأفقي للبحار والمحيطات، وإنما يجب التغلغل في أعماقها في إطار السعي إلى حماية الموائل والأنظمة الإيكولوجية البحرية التي تزخر بالحياة، والتي لا بد من الحفاظ عليها.

أمام القصور الذي يطبع القانون الدولي في إيجاد تعريف للبيئة البحرية، تبقى القوانين المقارَنة السبيل الوحيد للتوصل إلى تعريف لها يكون أشمل، ويتماشى مع جوهر دراسة اهتمام قانون البحار بقضايا أمن البيئة البحرية.

أولا–الأمــن

أدى الصراع الإيديولوجي الذي أعقب الحرب العالمية الثانية إلى التشكيك في العديد من المفاهيم، على غرار مفهوم الحياد إذ جادل بشأنه وزير خارجية الولايات المتحدة الأمريكية جون فوستر ديولس John Foster Dulles (25 فيفري 1888 – 24 مارس 1959)، بمناسبة خطابه حول "ثمن السلم"، معتبرا بأن معاهدات تبادل الأمن المبرمة بين دولة انتمائه ودول أخرى تُلغي مبدأ الحياد، واعتبر هذا الأخير وسيلة تضمن بواسطتها الدولة الأمان لنفسها من خلال اللامبالاة بمصير الآخرين، كما زعم أيضا بكون هذا النمط في العلاقات الدولية قد أصبح تصورا قديما، وغير أخلاقي وقصير النظر[1]. يوحي هذا التصريح بعدم الإجماع حول مفهوم الأمن حتى في الحالات التي تُبرم بشأنه معاهدات دولية، بل يُعتبر مفهوما خاضعا للجدل Contested concept، وهو ما يُبرر تعدد التعاريف التي أُحيطت به، أهمها يُترجمه تصوُّر أرنولد وولفرز Arnold Wolfers (14 جوان 1892 – 16 جويلية 1968)، الذي يُجادل بأن:

1 Arnold Wolfers, Discord and Collaboration, Essay in International Politics, The Johns Hopkins Press, Baltimore, 1962, (Quoted from pp. 26-27).

‘‘Security, in an objective sense, measures the absence of threats to acquired values, in a subjective sense, the absence of fear that such values will be attacked’’ [1]

يعكس هذا التعريف الذي اعتُمد خلال الخمسينات من القرن العشرين تصورا نسبيا في نظرنا، لكونه يعتمد على معيار ذاتي لا يمكن أن يحقق إجماعا بشأن ما قد يتم اعتباره غيابا للخوف، لعدم إمكانية الجزم بغياب الخوف من عدمه لارتباطه بحالة نفسية. وقد أكد صاحب التعريف نفسه ذلك لما تناول التناقض بين الدلالات الموضوعية والذاتية، مُشيرا على سبيل المثال إلى الحالة التي أصر فيها الفرنسيون بعد الحرب العالمية الأولى على حقهم في الحصول على ضمانات أمنية إضافية، متحججين في ذلك بالوضع الخطير الذي زعمت فرنسا مواجهته. رفضت في المقابل قوى أخرى ضمن عصبة الأمم مزاعم فرنسا، وطالبت بعدم الخضوع إلى تخوف هستيري فرنسي، ووجوب تقييم الأمن الفرنسي بشكل موضوعي[2].

عموما، حَظي تصور أرنولد وولفرز Arnold Wolfers للأمن بقبول العديد من المتخصصين في الدراسات الأمنية، إذ يُجادل تيري بلزاك Thierry Balzacq أن تعريف وولفرز للأمن يُثير نسبة قليلة من الإشكالات مقارنة بتعاريف أخرى، ويُرجع ذلك إلى سببين أساسيين يتمثلان في بقاء الأمن مفهوما غامضا ما لم يتم، من جهة، تحديد موضوعه أو مرجعه (الفرد، الدولة، نظام دولي.. إلخ) وتحديد القطاع المعني بالأمن (الاقتصاد، البيئة، السياسة.. إلخ). من جهة أخرى، وتحديد القيمة التي يهددها تقويض إحدى هذه القطاعات[3].

مرَّ مصطلح الأمن، المُتداوَل باستمرار في لغة الأجهزة الأمنية والقوات العسكرية، بتغيرات عميقة، ومع ذلك تم حصر الأمن في الحماية والدفاع وفقا للنظرة الواقعية للعالم. لقد حصرت التحليلات في العلاقات الدولية نفسها في فهم الأمن كموضوع تجريبي أكثر منه كمفهوم، ما أدى إلى إهمال بعدَيه الأنطولوجي والإبستمولوجي[4].

في وقت لاحق تم التشكيك في الفهم التقليدي للأمن، وذلك منذ ثمانينات القرن الماضي، وعمل المهتمون بالشؤون الدولية على إعادة التفكير في هذا المفهوم، من خلال تميزهم بالتراجع عن المفهوم

1Arnold Wolfers, pp.26-27.
2 Ibid, p.151.
3 Thierry Balzacq, Qu'est-ce que la sécurité nationale ? Armand Colin «Revue internationale et stratégique», 2003/4 n° 52, pp. 33-50, http//www.cairn.info/revue-internationale-et-strategique-2003-4-page-33.htm (consulté le 27 septembre 2020), p.40.
4 Ayse CEYHAN, Analyser la sécurité, In revue Cultures & Conflits, vol.27 N°.2, 1998, Edition L’Harmattan, 1998, pp. 34 et 40.

الواستفالي للعلاقات الدولية، ورفض حصر الأمن في الأمن القومي وحده (أمن الدولة) وتوسيعه ليشمل مجالات جديدة مثل الجيش والسياسة والاقتصاد والبيئة[1].

بناء على هذه الرؤية، تمسك المجتمع الدولي في أعقاب هجمات 11 سبتمبر 2001 بالولايات المتحدة بنهج "الأمن الجماعي"، القائم على نظام التضامن بين الدول، المُؤسس على اعتبار أي عدوان على دولة منتمية لنظام التضامن اعتداءً على الجميع، بينما لم تتمكن الآليات المعتَمَدة من احتواء التهديدات الجديدة للأمن الدولي، ما أدى إلى الاعتماد على مقاربة أمن الأفراد التي دافع عنها تيار معارضي الحدود الدولية Sans-frontiéristes على حساب رؤية واضعي ميثاق الأمم المتحدة، الذين اهتموا بأمن الكيانات السياسية للمجتمع الدولي ولا سيما الدول[2].

إن هذا التحول الأخير الذي يُميز مفهوم الأمن الدولي مُترتب عن اهتمام أنصار الأمن الإنساني بالحماية الدولية للأفراد من تهديدات جديدة، وتم تعديد طبيعتها بموجب التقرير العالمي للتنمية البشرية لعام 1994، ومن بينها التهديدات ذات البعد البيئي التي تقتضي التخلي عن تصويب الاهتمام بشكل حصري على الأمن الإقليمي، والتحول نحو الاهتمام بقدر أكبر بأمن الأفراد، ليتم الانتقال من الأمن الذي يتم تحقيقه بواسطة السلاح إلى الأمن الذي تضمنه التنمية المستدامة[3].

تزامنا مع إعادة النظر في مفهوم الأمن دوليا، شهد مجلس الأمن بعض المحاولات لتوسيع ولايته التي ترتبت عن إعادة تحليل مفهوم الأمن، الذي اعتُبر إلى غاية الثمانينات من القرن الماضي مفهوما تقليديا ضيقا نسبيا، يهتم بحماية السلامة السياسية Political integrity للدولة في مواجهة التهديدات العسكرية التي تصدر أساسًا من دول أخرى. غير أنه تم التراجع عن هذا التصور الديكارتي للأمن نتيجة التوصل إلى إدراك تنوع طبيعة التهديدات وعدم اقتصارها على الطابع العسكري. كان لهذا التحول في تصور مفهوم الأمن أثر على السياسة الدولية بفضل الأبحاث والدراسات الأكاديمية التي أُجريت في الفترة التي سبقت نهاية الحرب الباردة.

---

1 Ayse CEYHAN, Op.cit., p 41.

2 Jean-Marie Crouzatier, Le concept de « sécurité humaine » un progrès de la solidarité internationale ?, In Presse de l'Université de Toulouse 1 Capitole, 2009, accessible via : https://books.openedition.org/putc/252lang=fr. (consulté, le 28 septembre 2020).

3 راجع التقرير العالمي حول التنمية البشرية لعام 1994، ص.26، (تقرير مستقل برعاية برنامج الأمم المتحدة للتنمية، وهو نتيجة لعمل فريق تم اختياره بعناية من العلماء المعترف بهم والمهتمين بالتنمية وأعضاء مكتب تقرير التنمية البشرية التابع لبرنامج الأمم المتحدة للتنمية. تم تحريره بشكل مستقل عن مدير برنامج الأمم المتحدة للتنمية) متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 29 سبتمبر 2020) http://hdr.undp.org/en/global-reports

أصبح بالنتيجة للمفهوم التقليدي للأمن الدولي نتائج عكسية، ما أدى إلى بروز توجه لإعادة التنظيم الداخلي للمؤسسات الدولية، وكذلك إعادة تحديد الصلاحيات المخولة لها فيما يتعلق بمهامها المرتبطة بالأمن والسلم الدوليين، وانصب اهتمام هذا التوجه على مجلس الأمن للأمم المتحدة ومنظمة حلف الشمال الأطلسي (الناتو) وبدرجة أقل الاتحاد الأوروبي (EU)، ومع ذلك اتسم موقف مجلس الأمن بالاستباقية التي يترجمها اهتمامه رسميا بحماية البيئة، والذي تحقق لأول مرة في عام 1991 بموجب قراره 687 المؤرخ في 8 أبريل 1991 المتعلق بحرب الخليج الأولى، بينما لم تُدرج منظمة الأمم المتحدة في خطابها الرسمي الأمن الإنساني الذي ينطوي على الأمن البيئي إلا لاحقا، فتم ذلك على وجه التحديد في عام 1994.

لقد عجلت أزمة الخليج الأولى تعزيز صلاحيات مجلس الأمن، ويتجلى ذلك في مضمون القرار رقم 688 المؤرخ في 5 أبريل 1991 الذي تم تبنيه يومين بعد اعتماد القرار رقم 687، والذي منح مجلس الأمن سلطة التصرف في إطار صلاحياته لحماية حقوق الإنسان في سياق الإقرار بأن عدم احترامها قد يشكل تهديدًا للسلم والأمن الدوليين. رغم هذه المحاولات لتحقيق مواكبة تنظيم وصلاحيات أجهزة الأمم المتحدة، ولا سيما مجلس الأمن، مع التطور الذي ميز مفهوم الأمن الدولي، استمر القانون الدولي في حالة القصور التي يعكسها غياب تعريف متفق عليه لمفهومي "السلم" و"الأمن" الدوليين المنصوص عليهما بموجب ميثاق الأمم المتحدة.

يبرر هذا الوضع الحاجةَ إلى إصلاح الإطار القانوني والمُؤسسي لمنظمة الأمم المتحدة، والمترتبة عن تطور مفهوم الأمن الدولي الذي عرف تغيرا إلى أن بلغ مرحلة الاهتمام به على وجه الشمولية (الأمن الشامل)، كما أن الحاجة إلى هذه الإصلاحات تمليها علاقة التبعية المتبادلة للتهديدات التي أضحى الأمن الدولي معرضا لها، وهو ما أكده تقرير الأمين العام للأمم المتحدة الذي قدمه في 22 مارس 2005، تحسبا للجمعية العامة الستين، والذي يُعد امتداداً ومواصلةً للمجهودات التي انبثق عنها ما يُعرف بـ "تقرير الإبراهيمي"[1].

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الخامسة والخمسون، مجلس الأمن الوثيقة A/55/305-S/2000/809، المؤرخة في 21 أوت 2000، تقرير فوج الدراسة بشأن عمليات الأمم المتحدة للسلام، (تقرير الإبراهيمي) متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 30 سبتمبر 2020) http://www.operationspaix.net/137-resources/details-lexique/rapport-brahimi.html

سمي بتقرير الابراهيمي نسبة لرئيس "مجموعة الإبراهيمي" (الأخضر الإبراهيمي)، المبعوث الخاص السابق للأمين العام للأمم المتحدة في أفغانستان وسوريا. وهو عبارة عن وثيقة تعترف بالقصور السياسي والإداري والمالي للأمم المتحدة لإدارة الأزمات، وتضع الدول الأعضاء في موقع المسؤولية عن المساهمة في عمليات حفظ السلام وتحسين فعاليتها. يشير

لا يُعد موضوع الأمن البيئي وليد العصر الحديث، وإنما يتجذر في العصور القديمة، وذلك رغم أن المصطلح لم يتم تكريسه حرفيا في مؤلفات أشهر مفكري هذه الفترة المهتمين بقضايا الأمن، لكن يمكن إدراك من خلال وجهات نظرهم ذات الصلة بمفهوم الأمن إشارة ضمنية إلى الأمن البيئي. يتفق على سبيل المثال ثوسيديد Thucydide (حوالي 465 ق.م – 400 ق.م) مؤلف "الحرب البيلوبونيسية" وأفلاطون مؤلف "الجمهورية" على أن المجتمعات المحققة للاكتفاء الذاتي هي مجتمعات أكثر أمنا، بعدما لاحظا أن التبادل التجاري بين أثينا وسبارتا يحقق نوعا من الاعتماد المتبادل الذي يفسر أيضا نوعا من الضعف، يعكسه العجز عن تلبية احتياجات السكان في حالة انقطاع الواردات.

امتد هذا الفكر عبر العصور إلى غاية القرن الثامن عشر، إذ تم تفسيره بشكل مميز من طرف الديموغرافي الشهير توماس مالتوس Thomas Malthus (1766–1834) الذي لاحظ أن عدم الوقاية من النمو الكثيف للسكان وعدم التخفيف من ضغطه يعرض الدول بصفة دورية إلى الأوبئة والمجاعات[1].

برز هذا الموضوع مرة أخرى عقب الحرب العالمية الثانية، حيث ألح فيرفيلد أوزبورن Fairfield Osborn (1887–1969) على وجوب الاعتراف بأن تناقص الأراضي المنتجة وزيادة الضغوط السكانية يمثلان أحد الأسباب الرئيسية للمواقف العدوانية للدول وللكثير من الخلافات بينها[2].

تبلورت الصيغة المعاصرة للفكرة التي تزعم بقيام علاقة بين سلامة البيئة الطبيعية وأمن الأفراد والمجتمعات بشكل حاد بفضل الحركة البيئية في ستينات وسبعينات القرن العشرين، وهي الفترة التي شهدت التأثر بالفكر المهتم بالبيئة الذي تعكسه مؤلفات أهمها "الربيع الصامت Silent Spring" (1962) لرشال كارسن Rachel Carson " (1907–1964). أثر هذا الفكر على قرارات سياسية هامة للعديد من الدول، أهمها الولايات المتحدة الأمريكية التي قامت بإنشاء وكالة حماية البيئة في 2 ديسمبر 1970، وبإصدار تشريعات لضمان الهواء النقي والمياه النظيفة، وتزامن ذلك مع انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الأول المعني بالبيئة

=التقرير إلى عدد من الإصلاحات التي طال انتظارها: تبسيط إجراءات توفير القوات وإعداد المهام، تكامل وتنسيق أفضل لخدمات الأمم المتحدة، وتعزيز المهام التحليلية ووظائف الخبرة للأمانة. يعتبر كمجموعة لا تسمح بتنفيذ التوصيات بشكل مستقل عن بعضها البعض. شبكة البحث حول عمليات السلام.

1 Essai sur le principe de population, une édition électronique réalisée à partir du livre de Thomas Robert Malthus (1798), Paris : Éditions Gonthier, 1963, 236 pages. Collection : Bibliothèque Médiations, p. 57, accessible via : https://ise.unige. ch/isdd/IMG/pdf/ principe_de_population. pdf (consulté, le 25 juillet 2020).

2 Richard A. Matthew, Environmental Change and Security Program, In Defense of Environment and Security Research, Issue 8, Summer 2002 pp. 109-124, p.115.

البشرية عام 1972 في ستوكهولم، وافقت فيه الولايات المتحدة الأمريكية على تمويل إنشاء برنامج الأمم المتحدة للبيئة بنيروبي عاصمة كينيا.

عرف العالم خلال نفس الفترة أحداثا عجلت بربط القضايا البيئية بالأمن، أبرزها الحرب العربية الإسرائيلية عام 1967 المعروفة بحرب الستة أيام، والتي تعتبر صراعا على المياه، بل تجسيدا لإحدى المقومات الأساسية لإقامة دولة إسرائيلية بفلسطين كما هو مشار إليه في رسالة شام وايزمان Chaim Weizman المتزعم للحركة الصهيونية الدولية، وهي الرسالة التي أرسلها في أعقاب الحرب العالمية الأولى إلى لويد جورج Lloyd George، رئيس الوزراء البريطاني آنذاك، أكد له فيها كون العامل الأساسي لإقامة دولة مستقبلية في بفلسطين يكمن في القدرة على تموينها بالمياه[1].

دفعت في نفس السياق أزمتا النفط لعامي 1973 و1979 الغرب إلى الحث على الزيادة في تنقيب أراضيها ضمانا لأمنها الطاقوي الذي أصبح بعدا للأمن القومي، كما عرفت هذه العشرية، وتحديدا في عام 1977، تطورا ملحوظا للقانون الدولي الإنساني المعني بحماية البيئة، وتجسد ذلك من خلال التوقيع على نصين هامين، ويتعلق الأمر بالبروتوكولين الإضافيين الأول والثاني لاتفاقيات جنيف المؤرخة في 12 أوت 1949 بشأن حماية ضحايا النزاعات المسلحة، حيث أسس البروتوكول الإضافي الأول حمايةً للبيئة، من خلال منع أساليب ووسائل حرب تمس بها ومنع الاعتداء عليها على سبيل الانتقام.

دفعت هذه الأحداث إلى التفكير في إعادة النظر في مفهوم الأمن القومي، فكان رئيس معهد ورلدواتش Worldwatch Institute ليستر براون Lester Brown من بين السباقين إلى اعتبار المسائل البيئية قضايا تتعلق بالأمن القومي، نافيا افتراض التهديد الرئيسي للأمن على أن يكون آت من دول أخرى، ومعتبرا أن الأمن معرض لتهديدات ناتجة عن العلاقة القائمة بين الإنسان والطبيعة أكثر من علاقة أمة بأمة[2].

استمر التراجع عن التصور الديكارتي للأمن خاصة وأن نظرة ليستر براون تبناها ريتشارد أولمان Richard Ullman من جامعة برينستون Princeton University، الذي وضع في عام 1983 قائمة للمشاكل البيئية المهددة للأمن القومي، وخلص إلى الإقرار بأن "الافتراض القائل بأن تعريف الأمن القومي ببساطة (أو حتى بشكل أساسي) من الناحية العسكرية يعكس صورة غير صحيحة للواقع، وهذه الصورة الخاطئة مضللة بشكل مضاعف، وبالتالي فهي ذات خطورة مضاعفة. أولاً، هذا يجعل الدول تركز على التهديدات

1 Dany DESCHÊNES, L'eau, Pénurie ou coopération ? Bulletin Le maintien de la paix n° 48, Université Laval, Institut Québécois des Hautes Etudes Internationales, octobre 2000, p.2. https://www.csi.hei.ulaval.ca/sites/csi.hei.ulaval. ca/files/bulletin48. pdf (consulté le 26 juillet 2020)
2 Brown, Lester R. "Redefining National Security." Challenge, vol. 29, No. 3, 1986, pp. 25–32. JSTOR, www.jstor.org/stable/40721024. (last accessed January July 26th, 2020).

العسكرية وتتجاهل التهديدات الأخرى، وبالتالي فإنه يقلل من الأمن الكلي، وثانياً، يساهم في عسكرة واسعة النطاق للعلاقات الدولية التي لا يمكن إلا أن تتسبب في تفاقم انعدام الأمن العالمي على المدى البعيد"[1].

تحقق إدراج الأمن البيئي في الخطاب الأممي كما تم اعتماده كمبرر لتعزيز الاستراتيجيات العسكرية، بما فيها التوسعية وإعادة هيكلة الجيوش، وأصبح مُتداولا على نطاق واسع في وقتنا الحاضر، لكنه يفتقر إلى تعريف دقيق بموجب الدراسات الأمنية الحالية التي أصبحت تعتبره حقلا مستقلا نتيجة الزخم الأدبي الذي أُنجز على إثر موجة توسيع نطاق الأمن Broadening of Security المُصاحب لفترة ما بعد الحرب الباردة. وقد سعت منظمة الأمم المتحدة بذاتها إلى توسيع مفهوم الأمن الدولي، فتم تبني مفهوم الأمن الجماعي Collective Security الذي يقوم على حظر استعمال القوة والاعتماد على نظام تضامن لضمان أمن الدول ضد أي عدوان مسلح، وهو المفهوم الذي لا يشتمل على نظام تحالف الدفاع الذي يعتمد على حظر استعمال القوة ضد إحدى أطراف التحالف، وتوجيهها بالأحرى بشكل عام ضد دولة أو دول معينة لا تنتمي إلى التحالف، في حين يُتيح الأمن الجماعي استعمال القوة ضد أي طرف يبادر بالاعتداء[2].

يُعد التقرير العالمي للتنمية البشرية لعام 1994 رائدا في الاهتمام بالتهديدات الجديدة للأمن الدولي، والتي تمس بالدرجة الأولى الكيانات السياسية الدولية، وتتجلى أهمية هذا التقرير في إقراره بأن:

"The loss of human security can be a slow, silent process-or an abrupt, loud emergency. It can be human-made due to wrong policy choices. It can stem from the forces of nature. Or it can be a combination of both-as is often the case when environmental degradation leads to a natural disaster, followed by human tragedy"[3]

يُترجم هذا التحليل في الواقع انتقال الأمم المتحدة إلى مرحلة يتم الاهتمام فيها بالأمن الإنساني، وهو ما يعكس بدوره التوجه الدولي إلى إعادة النظر في مفهوم الأمن، بسبب ما طرأ على العالم من تغيرات منذ الفترة التي عرفت تبني ميثاق منظمة الأمم المتحدة. يُمثل هذا المسار نتيجة حتمية، ذلك أن السلم والأمن الدوليين غير مُعرضين فقط لأخطار النزاعات الدولية، بل هناك تهديدات من طبيعة أخرى لا تصدر

---

1 Richard Ullman, Op.cit, p.129.

2 Encyclopedie Universalis.fr, Sécurité Collective, https://www.universalis. fr/ encyclopedie/ securite-collective/ (consulté, le 19 janvier 2021).

3 راجع التقرير العالمي حول التنمية البشرية لعام 1994، ص 23، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 20 جانفي 2021) http://hdr.undp.org/en/global-reports

" الأمن الإنساني يمكن أن يندثر تدريجيا دون ضجيج أو تحت تأثير صدمة قوية ومدوية. إن هذا الاندثار قد يعود سببه إلى فعل الإنسان نتيجة الخيارات الخاطئة في السياسات الموضوعة حيز التنفيذ أو بفعل الطبيعة، كما يمكن أن ينتج كذلك عن تجمع هذين العاملين، وهو الحال عادة عندما ينتج عن تدهور البيئة كارثة بيئية تعقبها مأساة بشرية" (ترجمتنا).

عن الدول وتمس بالنظام الدولي، على غرار أثر تغير المناخ على العمران البشري الذي يتأثر بفعل ظاهرة لاجئي المناخ Climate Refugees.

أقر الأمين العام الأممي السابق بطرس بطرس غالي Boutros Boutros-Ghali (14 نوفمبر 1922– 16 فيفري 2016) بالتحولات الجذرية التي طرأت على الأمن الدولي، مجادلا بأن "منظمة الأمم المتحدة تأسست منذ خمسين عاما مضت لضمان الأمن الإقليمي للدول الأعضاء، لكن في السنوات العديدة الماضية، لم يكن هناك سوى جزء ضئيل من النزاعات حول العالم شارك فيها معتدون خارجيون"[1]. وجادل بأن "ما هو الآن تحت الحصار شيء مختلف: أمن الناس في منازلهم ووظائفهم ومجتمعاتهم"[2].

رغم تطور الأحداث وبروز جيل آخر من التهديدات التي تمس بالأمن الدولي، بل حتى باستمرار وبقاء الأفراد والمجتمعات، لا يزال الجدال حول مفهوم الأمن مستمرا إلى حد أن الدراسات ذات الصلة اعتمدت تصورا جديدا يُتيح تسييس مواضيع من طرف صناع القرار تحت غطاء الأمن، وهو ما يعرف بالأمننة "Securitization". يبقى مفهوم الأمن صعب المنال نتيجة انطوائه على دلالات إيديولوجية، وهو ما يفسر الجدال السائد حوله، إذ يسعى كل ناظر في الدراسات الأمنية جاهدا إلى فرض التعريف الخاص به على حساب تعاريف الآخرين، من دون أن يقدم أدلة كافية حول جدية تصوره، ما جعل تخصص الدراسات الأمنية ميالا إلى الجدال «Agonistic»، ليتضح في نهاية المطاف أن النقاش حول مفهوم الأمن مرتبط بالمصالح والميول والمواقف[3].

ساد الجدل حول أصل مصطلح الأمن البيئي "Environmental Security"، ويُرجح البعض ظهوره بالولايات المتحدة الأمريكية، فغالبا ما يتم، دون إجماع، تقديم ريتشارد فولك Richard Falk (13 نوفمبر 1930) كأحد المؤلفين الأوائل الذين استخدموا هذا المصطلح في كتاب صدر عام 1971، تحت عنوان: This Endengered Planet: Prospects and Proposals For Human Survival (هذا الكوكب المهدد بالفناء: الآفاق ومقترحات لبقاء الانسان)[4]. ويرى عدد من المهتمين بالموضوع أن مفهوم الأمن البيئي طرحه لستر روسال براون Lester Russel Brown في عام 1977، ثم ريتشارد أولمان Richard Ullman في عام 1983،

1 Butros Butros Ghali, Let's Get Together to Halt the Unraveling of Society, International Herald Tribune, The New York Times, February 10th, 1995, https://www.nytimes.com/1994/05/26/world/boutros-ghali-angrily-condemns-all-sides-for-not-saving-rwanda.html (last accessed September 27th, 2020).
2 Ibid.
3 W. B. Gallie, 'Essentially Contested Concepts', Proceedings of the Aristotelian Society, N.S., 56 (1956), pp. 167-98, cited by David Allen Baldwin, The Concept of Security, Review of International Studies (1997), 23, 5-26.
4 Marie-Ange Schellekens-Gaiffe, Op.cit, p.64.

من خلال مقالين تمحورا حول إعادة التصور في الأمن القومي. (راجع الملحق الأول الذي يقترح جملة من تعريفات أكاديمية للأمن البيئي).

جادل "أولمان" بأن التركيز على التهديدات العسكرية للأمن القومي يصرف النظر عن التهديدات غير العسكرية التي تعد بتقويض استقرار العديد من الدول خلال السنوات المقبلة[1]. غير أنه تم التعامل مع مصطلح الأمن البيئي في الفترات التي سبقت ميلاد الدولة القومية قبل القرن 16م، ورغم عدم إشارة الدراسات المنجزة قديما إلى مصطلح الأمن البيئي، فقد تناولت أبعاده ومضمونه، بل برزت معاني ودلالات توحي بأن الأمن البيئي أثار اهتمام المفكرين منذ القدم، لكن لم يتحقق الاهتمام بالبيئة عموما إلا بعد الثورة الصناعية نتيجة تأثر البيئة بمخلفات الصناعة، وتنامي الوعي الدولي حول ضرورة حمايتها من الآثار السلبية للتصنيع.

لم يفض تطور استعمالات الأمن دوليا إلى تبني تعريف له، وخلت النصوص الدولية المهتمة به من إشارة إلى ما يُقصد منه، وهو ما يرتب حتمية البحث عن ماهية الأمن في الأدبيات التي تناولته.

يُعد الأمن في اللغة العربية لفظاً مُشتقاً من فعل "أَمنَ" الذي يعني الاطمئنان وعدم الخوف، اللذين لن يتحققا إلا بمشيئة الله عز وجل. يتجلى تناول القرآن الكريم للأمن واعتباره نعمة من الله لخلقه في دعاء سيدنا إبراهيم عليه السلام: "رب اجعل هذا البلدَ آمنا وارزق أهله من الثمرات من آمن منهم بالله واليوم الآخر" (البقرة، 126). تتجلى أهمية الأمن بمفهوم الآية في التوسل به باعتباره قيمة معنوية وذلك قبل الدعاء بالرزق، ليتأكد على هذا النحو سمو نعمة الأمن على القيم المادية.

غاب في المقابل الإجماع حول أصل صياغة لفظ الأمن باللغة اللاتينية، فيُنسب من جهة إلى لفظ "Sinecura"، وهي كلمة مُركبة من "Sine" التي تعني "دون" و"Cura" المقصود منها "عناية"، حيث يُفضي الجمع بين هذين اللفظين إلى مصطلح "غياب العناية"، فيؤدي المفهوم في صيغته اللاتينية معنى غريبا ومُخالفا لمفهوم الأمن في الوقت الحاضر، والمتمثل في الحالة التي لا نخاف فيها من أي شيء[2]. يرى كذلك جانب من الفقه الغربي بأن صياغة مصطلح Security تجسدت في بداية القرن الخامس عشر ميلادي، وهو لفظ مشتق من الكلمة اللاتينية Securitas ومعنى Secura المشتق منها والتي تعني بدورها غياب العناية أو الرعاية[3].

1 Richard Ullman, Redefining Security, International Security, Vol. 8, N° 1, (Summer 1983), pp. 129-153, p. 133.

2 Thierry Balzacq, Op.cit, p.35.

3 Chester B. Cabalza, The Anthropology of Security A Case of Strategic Culture in the West Philippine Sea (2011-2016),

تمت من جانب آخر الإشارة إلى أن الاسم اللاتيني للأمن هو "Securitas" الذي يدل على حالة باطنية خاصة للأفراد Condition of individuals of a particularly inner sort، تدل على رباطة جأش، وهدوء الروح، والتحرر من الرعاية، وهي الحالة التي أُطلق عليها "موضوع الرغبة العليا" " Object of supreme desire" أو "غياب القلق الذي تعتمد عليه الحياة السعيدة" The absence of anxiety upon which the happy life depends[1]. يُعد في نظرنا تأرجح المصطلح اللاتيني للأمن بين "Sinecura" و"Securitas" غياب اجماع بشأن مصدر لفظ الأمن المعتمد عليه في الفكر الغربي في صيغته الحالية.

تكونت حول الأمن عدة تعريفات بعيدة عن مفهومه السياسي، ولم يحظ الأمن الدولي بتعريف بموجب القانون الدولي، وهو ما يستدعي الاعتماد على المفاهيم التي أحيطت به بموجب الفقه وتعاريف المهتمين بشؤون الأمن الدولي، على غرار التعريف العام الذي اعتبره بأنه:

"...l'absence de menaces militaires et non militaires qui peuvent remettre en question les valeurs centrales que veut promouvoir ou préserver une personne ou une communauté, et qui entraînent un risque d'utilisation de la force"[2]

يُمكن الاستدلال بتعريفين مُهمين للأمن في مفهومه العام، أحدهما نابع عن تصور يُراعي مصالح الدوائر التي ينتمي إليها، في حين يعكس التعريف الآخر تصورا حياديا أكاديميا يُعبر عن الخبرة المكتسبة في قطاع معين ومجردا من خلفيات باطنية.

يُعرف مُنتمون إلى القطاع الصحي الأمن بأنه:

"La sécurité est un état où les dangers, et les conditions pouvant provoquer des dommages d'ordre physique, psychologique ou matériel sont contrôlés de manière à préserver la santé et le bien-être des individus et de la communauté. C'est une ressource indispensable à la vie quotidienne qui permet à l'individu et à la communauté de réaliser ses aspirations"[3]

---

1 Emma Rothschild, What Is Security, Daedalus, Vol. 124, No. 3, The Quest for World Order (summer, 1995), pp. 53-98.

2 Charles-Philippe David et Jean-Jacques Roche, Théories de la sécurité, Clefs Politiques, Paris, Montchrestien, 2002, ISBN 2707613355, p.14

"غياب التهديدات العسكرية وغير العسكرية التي يمكن أن تثير شكوكا حول القيم الأساسية التي يرغب شخص أو مجتمع في تعزيزها أو الحفاظ عليها والتي تنطوي على خطر استخدام القوة" (ترجمتنا)

3 Pierre Maurice, Michel Lavoie, Renée Levaque Charron, Antoine Chapdelaine, Hélène Bélanger-Bonneau, Leif Syanstrom, Lucie Laflamme, Regnar Andersson, Claude Romer, Sécurité et promotion de la sécurité : Aspects conceptuels et opérationnels, Régie régionale de la santé et des services sociaux de Québec, Direction de la santé publique, 1998, p. 8.

"الحالة التي يتم فيها التحكم في الأخطار والظروف التي قد تسبب أضرارا جسدية أو نفسية أو مادية بما يحفظ صحة ورفاهية الأفراد والمجتمع. إنه مورد لا غنى عنه للحياة اليومية يُمكّن الفرد والمجتمع من تحقيق تطلعات" (ترجمتنا)

يُركز هذا التصوُّر على الجانب الوقائي الذي يتحقق معه تفادي أضرار، كما يهتم بالسلامة الجسدية والنفسية والمادية للأفراد، على نحو يوحي بتجسيد التصور المدافع عن الأمن الإنساني الذي يجعل الفرد محورا للأمن. من جانب آخر، تُبين استعمالات الأمن في مجال الأمن البحري اللُبس الذي يكتنف الأمن عند النظر إليه كمفهوم مستقل، حيث تم تصوره من هذا المنطلق ووفقا لما هو متداول على أنه:

" ...l'état matériel qui résulte de l'absence réelle de dangers que l'organisation des éléments propres à créer ou à perpétuer une telle situation"[1]

يدل هذا التعريف على أن غياب الأمن ينجم عن الوضع السلبي الذي يُترجمه غياب التدابير الواجب اتخاذها، وهكذا رغم بساطته فهو ينطوي، في رأينا، على المعنى الجوهري للأمن والذي يمكن أن يجد تطبيقا له على جميع المستويات، بما في ذلك الأمن الدولي الذي صمت ميثاق الأمم المتحدة والنصوص الدولية الأخرى عن تقديم تعريف له.

ثانيا–البيئة البحرية

تماشيا مع السياق الذي عرف فيه مفهوم الأمن تحولا، اهتمت كل من النصوص القانونية الدولية والفقه الدولي بالمفهوم العام للبيئة دون توصلها إلى تبني مفهوم خاص للبيئة البحرية، وسبب ذلك في رأينا هو شمولية التعاريف التي حظيت بها البيئة، إذ ترمي أغلبيتها إلى دمج أكبر قدر ممكن من عناصر الطبيعة كالأرض، الهواء، المياه، المنشآت وغيرها... لاعتماد تعريف للبيئة لا يترك مجالا للنقص والتأويل. كان إعلان ستوكهولم لعام 1972 سباقا في تناول مفهوم البيئة، ولأجل ذلك أشار في مبدئه الثاني إلى العناصر الطبيعية للمعمورة، والتي حصرها في الهواء، الماء، الأرض، النباتات، الحيوانات، والعينات الممثلة للنظم البيئية الطبيعية.

لم تفض الجهود التي تضافرت دوليا إلى تبني تعريف موحد للبيئة، وهو ما جعل القضاء الدولي يهتم بالمسألة فحاول اقتراح تعريف للمفهوم بمناسبة النظر في النزاعات الدولية البيئية.

تستمر البيئة في الحفاظ على تعدد التأويلات المرتبطة بمفهومها، ولكن تتفق في نفس الوقت أغلب التعاريف التي أُحيطت بها بموجب القانون الدولي في اعتمادها على نفس العناصر الطبيعية التي تتألف منها البيئة، والتي تتعدد أوساطها، بما فيها الوسط البحري الذي يحظى باهتمام معتبر فيما يخص حمايته والحفاظ على موارده، لكن يبقى التعريف الأنسب للبيئة الذي لا بد أن يُعتد به يكمن في ذلك التعريف الذي

---

1 Philippe Boisson, Politiques et droit de la sécurité maritime, Bureau Veritas, Paris, 1998, p. 11
"الحالة المادية الناتجة عن الغياب الفعلي للأخطار والتي يؤدي تنظيم عناصر معينة بشأنها إلى خلق أو إدامة هذه الحالة" (ترجمتنا).

يأخذ بعين الاعتبار الأبعاد الأمنية للقضايا البيئية، لكون مصير البشرية متوقفا على نجاعة تدابير كل من السياسة الدولية والقانون الدولي للبيئة، الهادفة إلى التعامل مع التحديات البيئية الشاملة التي فرضت نفسها وأحدثت تغييرا جذريا في الأجندة السياسية والقانونية الدولية.

تُبين الدراسات الجيولوجية للأرض وجود محيط Ocean واحد قبل 300 مليون سنة يحيط بقارة واحدة. يُعد تصنيف البحار والمحيطات في الوقت الحاضر من اختصاص المنظمة الهيدروغرافية الدولية التي اعتمدت المنشور S-23 المعنون "حدود المحيطات والبحار"، الغرض منه ضمان رسم خرائط بحرية متسقة خدمةً لسلامة الملاحة البحرية. تم الاعتراف بالحدود التي وضعتها هذه المنظمة من طرف ما لا يقل عن 80 دولة، وهي الحدود التي تبدو ظاهريا أنها تخلو من كل خلفيات سياسية أو اقتصادية، وموجهة خصيصا لاستعمالات هيدروغرافية[1].

رغم ذلك ساد جدال بشأن هذه الوثيقة المنشورة في طبعتها الثالثة والتي تم تبنيها منذ عام 1953، وهو ما أدى إلى العمل على إعداد طبعة رابعة لها في عام 1986، انتهى إعدادها عام 2002، إلا أنها لم تنشر رسميا رغم توزيعها على الدول الأعضاء، والسبب في ذلك هو الخلاف القائم بين كوريا الجنوبية واليابان بشأن تسمية "بحر اليابان"[2]. يتعلق موضوع هذا الخلاف بتسمية منطقة بيئية بحرية، ما يُسوِّغ افتراض تأثر أمن البيئة البحرية بأسباب تبدو بسيطة، لكن تحليل مغزى الخلاف يتيح الوقوف على مدى عمقه، ذلك أن اعتماد تسمية معينة لمنطقة بحرية ما لا يخلو من خلفيات غير معلن عنها، إذ يمكن التذرع بالتسمية المُعتمدة للمطالبة على سبيل المثال بالسيادة أو حقوق سيادية على المناطق البحرية المتنازع عليها.

تعترف المنظمة الهيدروغرافية الدولية بعدد من البحار والمحيطات التي عيَنت حدودا لها بواسطة إحداثيات جغرافية وأحيانا بواسطة خطوط الطول والعرض. تصنف المنظمة المحيطات فتعترف بكل من المحيط الهادئ، المحيط الأطلسي، والمحيط الهندي. تقصي المنظمة المحيط الجنوبي من تصنيفها لكون غالبية آراء الدول الأعضاء المُبلغة للمنظمة منذ إصدار منشورها في طبعته الثانية في عام 1937 تتفق على غياب مبرر حقيقي لتطبيق مصطلح المحيط على هذا الجسم المائي، لذلك تم تمديد حدود كل من

1 Damien Fourcy & Olivier Lorvelec, A New Digital Map of Limits of Oceans and Seas Consistent with High Resolution Global Shorelines, Journal of Coastal Research, 29(2) :471 -477. 2013, Coastal Education and Research Foundation, http://dx. doi.org/10.2112/TCOASTRES-D-12-00079.1, p .2, (last accessed October 30th, 2020).
2 Ibid.

المحيط الأطلسي والهادئ والهندي جنوبًا لتشمل القارة القطبية الجنوبية[1]. رغم الاعتراف رسميا على المستوى الدولي بثلاثة محيطات فقط، جرى العمل على تقسيم مؤسس على خمسة محيطات بدلا من ثلاثة، وذلك من خلال إضافة المحيط المتجمد الجنوبي Antarctic Ocean الذي يحيط بالقارة القطبية الجنوبية والممتد إلى غاية خط عرض 60 الذي تبنته معاهدة أنتاركتيكا لعام 1959، والمحيط المتجمد الشمالي الواقع بين أراضي سيبيريا وغرينلاند وأمريكا الشمالية.

ينطبق تصنيف المحيطات على البحار التي تم ضمها في منشور 1953 للمنظمة الهيدروغرافية الدولية، إذ تظهر كمجالات بحرية فرعية صغيرة الحجم ومتفردة نسبيًا، وتفسر الأسباب الجغرافية في معظم الأحيان هذا التفرد، كما أن التصنيف المعتمد يجعل بعض البحار تحوي تقسيمات معينة كالبحر الأبيض المتوسط المقسم إلى ما يتعدى العشرين جزءا.

بغض النظر عن التصنيف العالمي للبحار والمحيطات الذي اعتمدته المنظمة الهيدروغرافية الدولية، فإنه بيئيا لا يوجد سوى محيط عالمي واحد يمثله الجسم المائي الشاسع الذي يغطي أكثر من 71% من مساحة الأرض، ومقسم جغرافيًا إلى مناطق محددة. ساهمت عوامل عديدة، منها التاريخية والثقافية والجغرافية والعلمية، في تطوير الحدود بين هذه المناطق بمرور الوقت. يكفي الاحتكام إلى قواعد القانون الدولي للبحار للدلالة على أن التقسيم المُعتمد الذي يُعتد به هو التقسيم الأفقي للمناطق البحرية الذي تتحدد بموجبه حقوق وواجبات الدول في كل منطقة. إضافة إلى ذلك، فإن القواعد المطبقة على حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها لا تُميز بين البحار، فهي خاضعة لها دون تمييز بينها، ومع ذلك يتم التشديد في تدابير الحماية أحيانا بسبب الطابع الحساس الذي يميِّز بيئة بحرية معينة مقارنة بأخرى.

لا ينبغ أن يقتصر مفهوم البحار والمحيطات على المسطحات المائية التي تغطي أجزاء من كوكبنا، بل لا بد أن يشمل معناها الأنظمة الحيوية والموائل المرتبطة بها بصفتها وسطا مفعما بالحياة. إلى جانب ذلك، لا بد من الاهتمام بالنشاطات التي يمارسها الإنسان في البيئة البحرية لكونها تُحدث تفاعلات وتأثيرات على تلك الأنظمة الحيوية، فضلا عن ضرورة إيلاء عناية لتقسيم البحار والمحيطات أفقيا وفقا لقواعد قانون البحار، وهو التقسيم الذي يُرتب تمييزا بين بيئة بحرية منتمية إلى مناطق بحرية خاضعة للسيادة و/أو الولاية الوطنية أو للنظام القانوني لأعالي البحار.

1 International Hydrographic Organization, Limits of Oceans and Seas, (Special Publication N° 23), 3rd Edition 1953, IMP. Monigasque -Monte-Carlo, https://epic.awi. de/id/eprint/29772/1/IHO1953a. pdf (last accessed October 30th, 2020), p.6.

تتفق إلى حد ما هذه العناصر مجتمعة مع مضمون تعريف البيئة البحرية الذي تبنته السلطة الدولية لقاع البحار، لكن لا بد من الإقرار بأن التعريف الذي أعدته هذه السلطة يندرج في إطار السياق القانوني المُحدد لمهامها وصلاحياتها، ولا يأخذ بعين الاعتبار في نظرنا أبعاد الأمن في البيئة البحرية، حيث جاء التعريف كما يلي:

"Milieu marin: les éléments et facteurs physiques, chimiques, géologiques et biologiques, entre autres, qui agissent les uns sur les autres et déterminent la productivité, l'état, la condition et la qualité de l'écosystème marin, les eaux des mers et des océans et l'espace aérien surjacent ainsi que les fonds marins et leur sous-sol"[1]

يكاد القانون المقارن، على غرار نصوص القانون الدولي، أن يخلو من تعريف للبيئة البحرية، ويعتبر التعريف الذي اعتمدته وزارة الدفاع الأمريكية حالة استثنائية لهذا الوضع، حيث وفرت مفهوما للبيئة البحرية الذي لخصها فيما يلي:

"The environment corresponding to the oceans, seas, bays, estuaries, islands, coastal areas, including the littorals and their sub-surface features, and interfaces and interactions with the atmosphere"[2]

لا يمكن الاعتماد على هذا التعريف لإدراك المدى القانوني والسياسي للبيئة البحرية، وسبب ذلك أن الغاية من صياغته تكمن في تحسين الاتصال والتفاهم المتبادل ضمن وزارة الدفاع والوكالات الحكومية الأخرى من جهة، وبين الولايات المتحدة وحلفائها من جهة أخرى، وهو ما تشير إليه الوثيقة التي تنص عليهما، لذا يُستعمل التعريف الأمريكي للبيئة البحرية لأغراض عملياتية عسكرية محضة، وهو ما يبرر افتقاره للشمولية الضرورية لإسقاط استعماله في مجالات أخرى غير عسكرية، على غرار الدراسات القانونية والأمنية.

---

1 Recueil de règlements et de recommandations relatifs à la prospection et à l'exploitation, Edition révisée, 2015, Autorité internationale des fonds marins, Jamaïque (2015), p.3, accessible via : https://epic.awi.de/id/eprint/29772/1/IHO1953a.pdf (consulté, le 30 octobre 2020).

"الوسط البحري: العناصر والعوامل الفيزيائية والكيميائية والجيولوجية والبيولوجية، من بين أمور أخرى، التي تتفاعل بعضها البعض وتُحدد إنتاجية وحالة ووضع ونوعية النظام الإيكولوجي البحري ومياه البحار والمحيطات والمجال الجوي العلوي وكذلك قاع البحر وباطنه" (ترجمتنا)

2 Dictionary of Military and Associated Terms, US Department of Defense, 1 July 1987, Incorporating the NATO and IADB Dictionaries, the Joint Chief of Staff, Washington DC, 20301-5000.

"المحيطات، والبحار، والخلجان، ومصبات الأنهار، الجزر وغيرها من المسطحات المائية الرئيسية، بما في ذلك تفاعلها السطحي، والتفاعل مع الغلاف الجوي والأرض تجاه البحر عند متوسط علامة الحد الأعلى للمياه". (ترجمتنا)

مراعاة لما سبق ذكره، يتضح لنا أن البيئة البحرية التي تؤخذ في الحسبان عند التعامل مع القضايا التي تؤثر على أمنها تكمن في بحار ومحيطات العالم، باعتبارها وسطا منفردًا غير منقطع، يجسد استمرارية العملية البيئية وترابطها[1].

يتضح بالنتيجة أن أمن البحار والمحيطات ليس متجانسا نتيجة اختلاف أوضاعها، مواقعها الجغرافية، الانتماءات الإيديولوجية والسياسية للدول وتكتلات الدول المحيطة بها، واختلاف التحديات التي تواجهها البيئة البحرية من بحر لآخر أو من محيط لآخر، فضلا عن الاختلاف في تركيبة الأوساط البيئية البحرية.

يمكن بصورة عامة أن نعتبر البيئة البحرية بأنها:

"**البحر أو المحيط وما يحتويه من عناصر طبيعية بما في ذلك ما استحدثه الإنسان من تغيير فيه، والمناطق الساحلية التي تُؤوي المنشآت والموانئ والقواعد العسكرية البحرية، ومياه البحر والمجال الجوي الذي يعلوها، والموارد البحرية الحية وغير الحية، والأنظمة الإيكولوجية البحرية، وقاع البحر أو المحيط وباطنه، والخلجان، ومصبات الأنهار، والجزر، إلى جانب المنشآت والمنصات المشيدة في عرض البحر، والأسلاك، الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، والتراث الثقافي المغمور، والسفن السطحية والغواصات، فضلا عن الاستراتيجيات والسياسات البحرية الوطنية والدولية، والتفاعل بين مختلف هذه العناصر**".

الفرع الثاني: دلالات الأمن في الوسط البحري

يتوقف الإلمام الملائم بقضايا وأبعاد أمن البيئة البحرية على التحكم في مفاهيم الأمن عند اقترانها بالوسط البحري، ذلك أن استخدام البحار والمحيطات واستغلال مواردها يخضع إلى معايير وقواعد، تسعى من خلالها الأطراف الفاعلة إقليميا أو دوليا إلى تحقيق مستوى من الأمن والسلامة في البيئة البحرية التي تحتضن ذلك الاستخدام والاستغلال. على هذا النحو تهدف مختلف الأنظمة القانونية الدولية التي تفرض نواميس وقواعد للوقاية من الحوادث في البحار والمحيطات، كتصادم السفن أو جنوحها أو غرقها، إلى تعزيز ما يسمى بالسلامة البحرية، في حين تُشكل الأعمال العدوانية التي ترتكب ضد السفن، أطقمها، المسافرين المبحرين على متنها أو ضد المنشآت الثابتة في البحر، انشغالات يتم التكفل بها في إطار ما يطلق عليه بالأمن البحري.

1 James M. Broadus and Raphael V. Vartanov, Op.cit, p.9.

تنطوي القواعد والأحكام القانونية المطبقة على هذين المجالين ذوَي أبعاد أمنية في البحر على جانب بيئي، ما دام السعي وراء درء الحوادث والوقاية من مخاطرها يعود دوما في نهاية المطاف بالفائدة على البيئة البحرية التي يتم تجنيبها مخاطر المساس بها جراء التلوث الذي ينجم عن الحوادث البحرية. ومنه تساهم كل من السلامة البحرية والأمن البحري في تعزيز أمن البيئة البحرية في بعديه الإقليمي والدولي، لكن لم يتم تكريس هذا المفهوم بموجب النصوص الدولية ذات الصلة، التي تم تبني أغلبها تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية الرامية إلى جعل نشاط الإنسان في الوسط البحري آمنا على البيئة البحرية. يترتب عن استدعاء البيئة البحرية لمصطلحات متنوعة ذات علاقة بالأمن الحاجة إلى إدراك معانيها كل على حدة في سبيل الإدراك الملائم في نهاية المطاف لأمن البيئة البحرية.

أولا: السلامة البحرية والأمن البحري

يتميز الأمن في علاقته بالبحار والمحيطات باستعمالات مختلفة تعتمد عليها مختلف القطاعات المهتمة بالشؤون البحرية، ومن هذا المنطلق يتبين أن الأمر محاط بجدال بين العديد من الفقهاء حول مصطلح الأمن في علاقته بالبحر. فيرى جانب من الفقه أن مفهوم الأمن البحري، شأنه شأن مفهوم الأمن في أوساط بيئية أخرى، يُثير اللبس لكونه يتقبل استعمالات متنوعة[1].

يجمع مفهوم الأمن البحري في وقتنا الحاضر بين سلامة الملاحة Sécurité de la navigation الذي يقابله اصطلاح Safety of Navigation بالتعبير الإنجليزي، والذي يهدف إلى ضمان سلامة الأرواح بالبحر ضد مخاطر الطبيعة والأخطار البحرية الناجمة عن التنقل والحركة في البحر، وأمن التجارة Sécurité du commerce المراد به Trade Security في اللغة الإنجليزية، والهادف إلى الوقاية من الممارسات الإجرامية في البحر[2]. انطلاقا من هذا التمييز الذي يبدو أكثر واقعية، فإن الأمن في البحر يُنظر إليه بأبعاد متعددة تتأرجح بين الأخذ بعين الاعتبار سلامة وأمن الأشخاص في الوسط البحري، مسافرين كانوا أو بحارة أو كل شخص يعتمد على البحر في كسب رزقه، وكذلك الممتلكات خاصة وسائل النقل البحري، والبضائع المنقولة على متنها، والمنشآت البحرية عائمة كانت أو ثابتة بقاع وباطن البحر. يضاف إلى ذلك حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من كل أشكال الاعتداء المهدرة لطبيعتها ومواردها والمُعيقة لاستخداماتها المشروعة.

1 Philippe Boisson, Op.cit, p.11.
2 Ibid.

تتعرض في هذا السياق الأشخاص والممتلكات في البحر وكذا البيئة البحرية بمختلف مكوناتها إلى خطر الأفعال غير المشروعة التي تُرتكب لأغراض إجرامية، وتستهدف بالنتيجة السلامة الجسدية للأشخاص وممتلكاتهم، كما تلحق أحيانا أضرارا جسيمة بالوسط البحري الذي ترتكب فيه.

انطلاقا من هذا التصنيف الذي يضع سلامة الملاحة في مقابل أمن التجارة، يمكن التمييز بين نوعين من الأمن في البحر: الأول تهديد محايد تكون فيه قوة الطبيعة أو خطأ الإنسان سببا في وقوع المساس بالأمن في البحر، وهو ما ينطبق على الوجه الأول لهذا الأخير الذي يتأثر جراء المخاطر الماسة بسلامة الأشخاص وممتلكاتهم وسلامة البيئة، كالحوادث البحرية المُسببة لغرق السفن وما ينجر عنها من وفيات وضياع للممتلكات وتلوث البيئة البحرية، وهي الظواهر التي تتناولها الدراسات القانونية، والتي تتم معالجتها على مستوى الهيئات الدولية أو الوطنية من زاوية السلامة البحرية Maritime Safety، الهادفة إلى الوقاية من الحوادث في البحر أو التقليل من أضرارها.

أما النوع الثاني فيرتبط بمخاطر وتهديدات يمكن وصفها بأنها غير محايدة وتنجم عن أفعال إجرامية. يندرج في إطار هذا النوع من التهديدات أعمال القرصنة، الإرهاب البحري، الاتجار بالأشخاص بحرا، وكل فعل إجرامي يمس بأمن الملاحة البحرية، وهي الأفعال التي عالجتها النصوص القانونية الدولية في إطار ما يُطلق عليه بالأمن البحري Maritime Security.

ما يَلفت الانتباه هو كون البيئة البحرية قاسما مشتركا بين التهديدات المحايدة وغير المحايدة، ذلك أنها تتعرض للخطر بغض النظر عن طبيعة التهديد، فعلى سبيل المثال: العمل الإرهابي الذي يستهدف سفينة أو منشأة بحرية، وإن كان في الأصل يستهدف إحداث خسائر بشرية بالقتل والمساس بالسلامة الجسدية للأشخاص الموجودين على متن السفن، وخسائر مادية بتدمير السفينة أو المنشأة البحرية، إلا أن آثاره تمتد إلى الوسط البحري من خلال التلوث الذي ينجر عن فعل الغرق أو الانفجار، فضلا عن المساس بالنظام الإيكولوجي البحري الذي تحدثه المواد التي تستعمل في التدمير أو التفجير.

ثانيا: أمن البيئة البحرية

تواجه العلاقات الدولية البحرية تحديات ذات صلة بالأمن البيئي، إذ تؤثر ممارسات الدول على مستوى مختلف المناطق البحرية التي يعترف بها القانون الدولي على هذه العلاقات، نتيجة عدم اكتراث الدول بصحة البحار والمحيطات والتنصل من التزاماتها الدولية التي تفرض عليها حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث، فضلا عن الاستغلال المستدام لمواردها الحية أو غير المُلوث لما يتعلق الأمر بالموارد المعدنية.

يترتب عن عدم وفاء الدول بهذه الالتزامات منفردة أو مجتمعة تهديد للأمن الدولي ذو طبيعة بيئية، يترجمه الخلاف حول عناصر البيئة البحرية، كالتنازع حول الموارد البيولوجية البحرية التي قد يؤدي استغلالها المفرط إلى استنزافها وتدهور الأنظمة الإيكولوجية المنتمية إليها، فضلا عن التنازع على حدود المناطق البحرية التي يمارس فيها صيد هذه الموارد أو استكشاف واستغلال الموارد المعدنية البحرية.

قد ترقى هذه الخلافات البيئية البحرية إلى صراعات عنيفة تمس بأمن الدول الداخلي والخارجي، ما يفسر العمل بمصطلح أمن البيئة البحرية عند تناول هذا النوع من التهديدات والتحديات. بعبارة أخرى، ينطوي مفهوم أمن البيئة البحرية، إلى جانب الطبيعة الوطنية أو المحلية للتهديدات، على بعد دولي مترتب عن كل ما يمكنه أن يؤثر سلبا في الأمن والسلم الدوليين جراء استخدام أو استغلال البيئة البحرية.

عموما، تختلف دلالات الأمن المستعملة عند تناول قضايا ذات صلة بالوسط البحري عن المعنى الذي يراد منه عند اقتران البيئة البحرية بأمنها، لأن الدراسات المهتمة بهذا الجانب تهتم بالأحرى بالتهديدات الماسة بالبيئة البحرية التي تحتل مكانة بارزة لدى المعنيين بشؤون الأمن في بعده البحري، نظرا لما تنطوي عليه من تداعيات وتأثير على العلاقات بين الدول، والتي تجد ما يسوِّغها في طبيعتها العابرة للحدود وذات التأثير على النظام الدولي للبحار والمحيطات.

يُؤدي ارتقاء التهديدات الماسة بالبيئة البحرية إلى الدرجة القصوى إلى المساس بتوازن نظام الحياة والبقاء على الأرض، وهو ما تعكسه تداعيات التهديدات الشاملة كتغير المناخ الذي تتفاقم آثاره جراء المساس بالبيئة البحرية العالمية، واضعاف قدرتها الطبيعية على التخفيف والحد من آثاره الهدامة.

لم يقدم القانون الدولي البحري ببعديه العام والخاص تعريفا لأمن البيئة البحرية، ذلك أن مصطلح الأمن عند اقترانه بالبيئة يُطرح أكثر في مجال الدراسات السياسية التي لم ترق لحد الساعة، في رأينا، إلى المستوى الذي يفرض تأطيرا قانونيا للأمن البيئي بصورة عامة وأمن البيئة البحرية بصورة خاصة، والذي من شأنه أن يتجسد عن طريق التنصيص عليه وضبط أبعاده بموجب الاتفاقيات والصكوك الدولية. لا تسعى دراسة الأمن البيئي في بعده البحري إلى إحداث حقل دراسي محض يُخصص لأمن البيئة البحرية ولو أن ذلك يمكن أن يتحقق في إطار الدراسات الأمنية، ولكن اعتباراً بالإطار العام للدراسة فإن البحث في هذا الموضوع يهتم بالنظر في البعد الأمني لنطاق بيئي خاص تُمثله البحار والمحيطات، والمُعتبر جزءا لا يتجزأ من البيئة الشاملة.

إلى جانب ذلك، يرد نطاق تطبيق قواعد قانون البحار المشمولة بالدراسة على البيئة البحرية فقط دون سواها من العناصر الأخرى التي تتكون منها البيئة بمفهومها الشامل، ما يفسر الاهتمام بتحليل الأحكام

القانونية ذات الصلة الرامية إلى تعزيز أمن البيئة البحرية في مواجهة المخاطر والتهديدات الماسة بكيان البحار والمحيطات، بما تؤويه من موارد حية أو غير حية، وبالأنظمة المتعلقة بالنشاط البشري المُمارس في هذا الوسط الحيوي الذي يعكس مظاهر القوة والثروة.

وبالنتيجة ترتسم العناصر التي تساهم في النهوض بتعريف لأمن البيئة البحرية التي تبدو أنها مصيرية، ولا سيما عندما يتعلق الأمر بالبيئة البحرية التي سبق أن تم وضع تعريف لها. فضلا عن ذلك، ينصب الاهتمام على البعد الدولي لأمن البيئة البحرية لأن قواعد قانون البحار تهدف إلى تنظيم العلاقات بين الدول، ومن ثمَّ تتحدد الغناصر التي يُعتمد عليها لاقتراح التعريف التالي لأمن البيئة البحرية: " **الحالة المادية التي يتحقق معها غياب أي تهديد أو التخفيف من آثار التهديد عند تحققه على صحة البيئة البحرية الشاملة وعلى استدامة استخداماتها المشروعة، واستغلال مواردها، وعلى التفاعل بينها وبين النشاطات البشرية بما يحقق الحفاظ على التوازنات الإيكولوجية البحرية الضرورية لبقاء النوع البشري، وتعزيز أمن واستقرار المجتمع الدولي، من خلال الوقاية من الصراعات والنزاعات البيئية البحرية**".

يُعد الاعتماد في هذا التعريف على البعد الدولي للأمن ترجمة للنتائج التي توجت أشغال المنتدى الدولي المعنون "نحو نظام أمن دولي شامل" الذي تم تنظيمه في موسكو، الاتحاد السوفيتي سابقا، في الفترة الممتدة من 28 نوفمبر إلى 1 ديسمبر 1988، حيث خلَص المنتدى إلى الإقرار بأن:

"Environmental security must be recognized as an inseparable component of comprehensive international security, the upholding of which has to be a shared responsibility of the entire international community. Moreover, states must recognize their joint responsibility for the protection of the common heritage of humankind. And they must recognize the absolute necessity of development strategies based on sustainability"[1].

يفسر هذا الإقرار بالنتيجة تعريفنا لأمن البيئة البحرية الذي اعتمد أساسا على مقومي حماية البيئة البحرية باعتبارها إرثا مشتركا للإنسانية، والاستدامة في استخدامها واستغلال ثرواتها.

أخيرا، يتضح لنا أن الأمن ذو مدلولات متباينة عندما يقترن بالبيئة البحرية، لكن نظرا لكون هذه الأخيرة تُجسد الوسط الذي يحتضن النشاط البشري ومختلف التفاعلات الطبيعية، فإنه من الحكمة الاعتقاد بأن كافة مدلولات الأمن المقترنة بالبيئة البحرية تنطوي على أخطار وتهديدات لا بد أن يتم التكفل بها في

---

1 راجع تقرير بشأن المساهمة في مفهوم الأمن الدولي الشامل، نفس المرجع، A Report Contributing to the Concept of Comprehensive International Security، مرجع سابق، ص.7.

" يجب الاعتراف بالأمن البيئي كعنصر لا يمكن فصله عن الأمن الدولي الشامل، والذي لا بد أن يُعتبر دعمه مسؤولية مشتركة للمجتمع الدولي بأسره. علاوة على ذلك، يتعين على الدول الاعتراف بمسؤوليتها المشتركة عن حماية الارث المشترك للبشرية، ويتعين أن تدرك الضرورة المطلقة لاستراتيجيات التنمية المبنية على الاستدامة." (ترجمتنا).

سياق أمن البيئة البحرية، ما دامت الآثار التي تترتب عن تحقق تلك الأخطار والتهديدات تمس دائما بسلامة البيئة البحرية، وذلك بغض النظر عن موضوع أو مرجع الأمن محل الاعتبار.

المطلب الثاني

فلسفة ونطاق أمن البيئة البحرية

كان القانون الدولي للبحار إلى وقت ما خاليا من بعد بيئي، إذ اقتصرت قواعده على تنظيم أمور الملاحة والصيد، فكانت الأمم البحرية منشغلة بالدفاع عن أقاليمها والتي تشمل على شريط ساحلي بحري محاذي لأقاليمها القارية. سادت هذه النزعة بسبب طبيعة العلاقات الدولية التي طغى عليها اللجوء إلى الحرب والقوة لفض النزاعات.

وموازاة مع سعي الدول الساحلية إلى تدعيم سبل الدفاع عن أقاليمها وتعزيز أمنها القومي من الأخطار التي كانت تأتي من البحر، برزت الحاجة إلى حماية المصالح ما وراء البحار، وكان السبيل الأمثل لذلك ينحصر في تحقيق حرية الملاحة لتمكين أساطيل الدول البحرية من بلوغ المستعمرات أو أقاليم دول أخرى يتم التعامل معها تجاريا. ومن ثمَّ برز التيار الليبيرالي المدافع عن حرية البحار منذ القرن 16 ميلادي، والذي تغلب على التوجه الذي كان يسعى إلى فرض السيطرة على البحار (الفرع الأول).

لم يهتم التوجه الليبيرالي بحماية البيئة البحرية نتيجة غياب الحاجة إلى ذلك، لكن أدى التطور الذي عرفه المجتمع الدولي بعد الحرب العالمية الثانية إلى التراجع نوعا ما عن النزعة الليبيرالية، وتحقق ذلك بفعل التشكيك في قواعد قانون البحار الكلاسيكي التي أضحت غير ملائمة لمواكبة التطورات الحاصلة خاصة التكنولوجية منها.

كانت نتائج مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار حاسمة من حيث إنها وُفقت في الحفاظ على النزعة الليبرالية التقليدية، وأتاحت أكبر قدر ممكن من الحقوق البحرية للدول، ولم يُعق هذا النهج العقلاني الوسطي المساعي التي أفلحت في وضع إطار عام للقانون الدولي للبيئة البحرية، ترجمت قواعده المبادئ المتعارف عليها دوليا كالاستدامة في استغلال ثروات البحار، والتحلي بالحيطة لدرء كل أشكال الاعتداء على البيئة البحرية. علاوة على ذلك، حققت هذه النزعة الجديدة مكاسب أخرى تساهم في تعزيز الأمن والسلم الدوليين، من خلال الاعتراف للإنسانية بحقوق على الثروات الباطنية لأعالي البحار، واشتراط السلمية في ممارسة الدول لحقوقها البحرية[1] (الفرع الثاني).

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 88 والمادة 141.

الفرع الأول: فلسفة أمن البيئة البحرية

إن الخوض في المقاربات النظرية لأمن البيئة البحرية لا يمكن فصله عما تم تحقيقه من رصيد معرفي وأدبي في العلاقات الدولية والدراسات الأمنية المهتمة بالبيئة، ذلك أن الأمن البيئي في بعده البحري لا بد من النظر إليه في إطار السياق الذي يسود العلاقات الدولية البحرية، القائمة على التضارب في المواقف حول توسيع أو تقليص نطاق سيادة الدول وحقوقها السيادية المتعلقة بالبحار والمحيطات. يجد هذا الاختلاف ما يسوِّغه في الفلسفة الغربية التي تطغى على القانون الدولي وسياسة المحيطات، والتي تجمع بين تيارين أحدهما ليبيرالي تتزعمه المقاربة الأنجلو أمريكية المعتمدة على فكر الفلاسفة الإنجليز على غرار دافيد هيوم David Hume (7 ماي 1711–25 أوت 1776)، آدام سميث Adam Smith (5 جوان 1723–17 جويلية 1790)، وإيدموند بورك Edmund Burke (12 جانفي 1729–9 جويلية 1797) وتيار آخر يتبنى العقلانية التي اشتهرت بها المدرسة الفرنسية المُؤسَسة على الفكر الديكارتي، نسبة إلى روني ديكارت René Descartes (31 مارس 1596–11 فيفري 1650)، والذي أيده جون جاك روسو Jean-Jacques Rousseau (28 جوان 1712–2 جويلية 1778)[1].

يتجلى الانقسام بين هاتين المدرستين بشكل أوضح في كيفية سعي كل منهما إلى تحقيق التوازن بين حماية البيئة البحرية والحفاظ على الحرية في أعالي البحار، فتستمد المقاربة الأنجلو أمريكية جوهرها من الفكر الليبيرالي المُؤسس على الحرية ونبذ الإكراه، بينما يعتمد التوجه الفرنسي على السعي وراء غاية عقائدية Dogmatic مطلقة وجماعية[2].

استمد التيار الليبرالي المدافع عن حرية استعمال البحار علته في الوجود من القانون الطبيعي الذي يُنسبُ ابتكاره أصلا إلى "هيغو غروتيوس"، المُعتبر من دعاة المدرسة الانتقائية التي تقر بكون القانون الدولي عبارة عن مزيج بين القانون الطبيعي Natural Law والقانون الوضعي Positive Law وهو صاحب فكرة حرية البحار Freedom of the seas التي عرضها للدفاع عن مصالح شركة الهند الشرقية الهولندية التي ناب عنها بصفته محاميا طُلب منه رأيا استشاريا بشأن غنيمة حرب استولى عليها أسطول الشركة والمتمثلة في سفينة برتغالية كانت تخوض الحرب ضد اسبانيا.[3] أثر فكر غروتيوس المدافع عن حرية

1 James Kraska, Maritime Power and the Law of the Sea, Expeditionary Operations in World Politics, Oxford University Press, 2011, 198 Madison Avenue, New York, 10016, p. 335.
2 Ibid, p.336.
3 Kemal Baslar, The Concept of Common Heritage of Mankind in International Law, Martinus Nijhoff Publishers, 1998, Published by Kluwer Law International, P.O. Box 85889, 2508 CN The Hague, The Netherlands, ISBN: 90-411-0505-0, p.30

البحار على تركيبة قانون البحار لفترة طويلة ومع ذلك وُصف فكره بالحمائي Protectionism بسبب دفاعه عن هولندا كدولة قوية متفوقة اقتصاديا وعسكريا.[1] شاع الفكر الغروتسيوسي Grotian Thought لدى الغرب وعملت به كل من المدرسة الليبرالية والمدرسة الواقعية غير أنهما تختلفان حول أسلوب عمل Modus Operandi لتجسيد فكرهما في الواقع، وهكذا فان المدرسة الأنجلو أمريكية تدافع عن البيئة البحرية من خلال العمل على دعم دور دولة العلم، بينما تتجه المقاربة الفرنسية نحو توسيع صلاحيات الدولة الساحلية.

أدى تطور الأحداث الذي ميز الوسط البحري خلال السنوات الأخيرة إلى اعتماد السياسة الأمريكية للمحيطات على المقاربة الليبيرالية لضمان حرية الملاحة والمناورة لأساطيلها التجارية والحربية عبر كافة بحار ومحيطات العالم، والاعتماد في نفس الوقت على النهج العقلاني لحماية البيئة البحرية الأمريكية، وهو ما يعكسه القانون الأمريكي للتلوث بالنفط Oil Pollution Act لعام 1990، المُعتمد من طرف الإدارة الأمريكية عقب حادثة ناقلة النفط Exxon Valdez[2]. علاوة على ذلك، فإن التعامل الأمريكي مع قضايا الأمن البحري بعد أحداث نيويورك في 11 سبتمبر 2001 مؤسس على المقاربة العقلانية التي يُترجمها القانون الأمريكي الذي يفرض على السفن الأجنبية التبليغ المسبق عن توجهها نحو الموانئ الأمريكية لمدة تصل أحيانا إلى 96 ساعة قبل الوصول إلى الميناء الأمريكي المتوقع[3].

سعى فقهاء القانون الدولي للبحار إلى ضبط العلاقات الدولية البحرية منذ القرن 17، من خلال تأسيسها على مبدأ حرية البحار Freedom of Seas الذي صمد واستمر في فرض نفسه في الوقت الحاضر، وبلغ الاهتمام بالبيئة البحرية مستويات بالغة الأهمية، إلى حد ربط سلامتها وحماية مكوناتها بأمن الدولة بل بكيان البشرية، ليتم بالنتيجة تعميق مفهوم حرية البحار التي أصبحت مرتبطة بل مشروطة بعدم المساس بالوسط البحري والحفاظ عليه. بينما لم يتم الاهتمام بهذا الجانب في الأصل نتيجة اقتصار الفكر الذي

---

1 Ibid, p. 31.

2 Michel C. Boufadel, Lessons from the Exxon Valdez Oil Spill disaster in Alaska, Disaster Advances, Vol.3 (4), October 2010, avaialble at : https://www.researchgate.net/publication/259392296_Lessons_from_the_Exxon_Valdez_Oil_Spill_disaster_in_Alaska (last accessed June 28th, 2021).

"Exxon Valdez" ناقلة نفط حاملة لراية جزر مارشال، تسببت في مارس 1989 بتسرب حوالي ثمانية وثلاثون ألف (38.000) طن من النفط الخام بسواحل ألاسكا أدى إلى تلويث 2000 كيلومتر من السواحل الصخرية الواقعة بخليج ألاسكا. خلفت حادثة Exxon Valdez احدى أكثر الكوارث البيئية تدميرا على الإطلاق التي ألحقها الانسان بالبيئة البحرية الأمريكية.

3 القانون الإلكتروني للوائح الفيدرالية، الباب 33: الملاحة والمياه القابلة للملاحة، الفقرة 146.405: الإشعار بالوصول السليم والآمن للسفن الداخلة إلى منطقة بالجرف القاري الخارجي. متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 28 جوان 2021) https://ecfr.federalregister.gov/current/title-33/chapter-I/subchapter-N/part-146/subpart-E/section-146.405

اعتنى بأمن الدول على التهديدات العسكرية الخارجية، وإسناد مهمة احتكار العنف المشروع إلى الدولة وفقا لتصور الفلسفة التعاقدية.

ومنه تتجلى ميزة أمن البيئة البحرية، وذلك بكونه مرتبطا بالتضارب في المواقف الفقهية المدافعة أو المناهضة لمبدأ حرية البحار، مما يُرتب الحاجة إلى النظر في هذه العلاقة في سبيل الوقوف على مدى فعالية المبدأ من عدمها في تعزيز الأمن الدولي ودعم سيادة قانون البحار في ضبط العلاقات البحرية بين الدول، من خلال الاهتمام والعناية بالبيئة البحرية، خصوصا أن تكريس حرية البحار ينطوي مبدئيا على آثار سلبية ماسة بالبيئة البحرية وبأخطار تهدد أمن الدول ولا سيما الساحلية، خاصة عندما يتعلق الأمر بممارستها على حساب النظام القانوني المتفق عليه.

سعت الدول باسم حماية البيئة البحرية إلى التقليل من نطاق حرية البحار، وقامت بتمديد نطاق ولايتها على أجزاء أخرى من البحار والمحيطات لتعزيز أمنها الوطني بمختلف أبعاده، بما في ذلك السياسية والاقتصادية والبيئية. فرض هذا التوجه نفسه في إطار إعادة النظر في تركيبة القانون الدولي للبحار، والانتقال من وضعه الكلاسيكي أو التقليدي نحو الحداثة المُسايرة للتطورات الحاصلة على الساحة الدولية.

لذا يتوقف تحليل أحكام قانون البحار ذات الصلة بأمن البيئة البحرية على اعتماد مقاربتين رئيسيتين هما: المقاربة الليبيرالية التي سيطرت على الفكر المُهتم بالنظام القانوني للبحار والمحيطات في صيغته الكلاسيكية، والمقاربة العقلانية التي استنجد بها قانون البحار المعاصر لتحقيق التوازن بين مصلحة المجتمع الدولي ككل من خلال مواصلة العمل بحرية البحار، وبين المصالح الفردية للدول التي يُترجمها تمديد نطاق ممارسة حقوق سيادية والولاية الوطنية.

بعبارة أخرى، سايرت هاتان المقاربتان تطور قانون البحار من قانون تقليدي (كلاسيكي) أعدته الأمم البحرية المسيطرة على البحار والأقاليم ما وراء البحار منذ القرن 17 ميلادي، إلى قانون معاصر شهد تغيرا في المفاهيم وفي نطاق الحقوق والواجبات البحرية للدول. ومع ذلك يُلاحظ أن مواقف الدول في وقتنا الحاضر يسودها تذبذب يُترجمه تمسكها بالمقاربتين في سعيها لتحقيق مصالحها البحرية

أولا: المقاربة الليبيرالية لأمن البيئة البحرية

تُشكل البحار والمحيطات، وفقا للفلسفة التعاقدية التي ينتمي إليها توماس هوبز Thomas Hobbes (5 أفريل 1588–4 ديسمبر 1679)، "الملكية المشتركة التي يمنحها الله للبشر من دون تأسيس أي شكل

من أشكال الملكية الخاصة، التي تتحدد وفقا لقرار الحاكم المطابق للعدل والملكية المشتركة"[1]. تبنى هيغو غروتيوس Hugo Grotius (10 أفريل 1583–28 أوت 1645) فرضية الملكية المشتركة التي منحها الله للبشر، وتجلى ذلك في مؤلفه حول قانون الحرب والسلم، ورجح الملكية الشائعة عند الحاجة المُلحة على حساب الملكية الخاصة. بينما تبنى فكرة الشيوع فيما لا يقبل التملك في كتابه "البحر الحر أو المفتوح Mare Liberum" لعام 1609، وأكد فيه:

"La mer est bien certainement chose commune à tous (…) La mer ne peut donc absolument devenir le propre de qui que ce soit par ce que la nature ne se borne point à permettre, mais ordonne qu'elle soit commune"[2]

يترتب عن الاعتماد على الشيوع في التملك، وفقا لقانون الطبيعة، حتمية تبني نظام قانوني يؤطر النشاطات البشرية في البيئة البحرية، على نحو يسمح باستخدامه واستغلال موارده على أساس مبادئ تُطبق ويحترمها الجميع، شأن ذلك شأن حماية البيئة البحرية من كل أشكال الاعتداء، وهو الأمر الذي لم يتم التفكير فيه عند بروز فكرة البحر الحر، بل استمر الوضع كما هو إلى فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية التي شهدت إدراج المسائل البيئية في القانون الدولي للبحار.

اقتصر قانون البحار الكلاسيكي على تنظيم الحقوق والواجبات البحرية للدول وفقا للتصور الأوروبي، لأن صياغته تمت في غياب الدول النامية التي لم يكن لأغلبها وجود بسبب السيطرة على أقاليمها واستعمارها من طرف الدول الإمبريالية. إن النظر في مضمون قانون البحار الكلاسيكي الذي ساد قبل إبرام اتفاقيات جنيف الأربع لعام 1958 ينتهي إلى القول بأنه كان في خدمة الدول المتقدمة الواضعة له، والتي حرصت على إضفاء النزعة الليبيرالية لقواعده في مواجهة المحاولات الساعية إلى توسيع السيادة والولاية القضائية على المناطق البحرية.

لذا اقتصرت أنظمته القانونية على الاعتراف ببحر إقليمي بعرض لا يتجاوز غالبا 3 أميال بحرية، وبحقوق صيد حصرية في منطقة لا تتعدى 12 ميلا بحريا، إلى جانب الاعتراف بالحقوق السيادية للدولة الساحلية على ثروات جرفها القاري بمفهوم مفتقر للوضوح. ما عدا ذلك، لم تكن الدولة الساحلية تتمتع

---

1 Thomas Hobbes (1651), Léviathan, Traité de la matière, de la forme et du pouvoir de la république ecclésiastique et civile, Première partie : De l'Homme, Traduction originale de M. Philippe Folliot, Professeur de philosophie au Lycée Ango, Dieppe, Normandie. 23 novembre 2002, p. 152, http://www.catallaxia.free.fr/Hobbesleviathan.pdf (consulté, le 23 octobre 2020).

2 Anne Sophie Foures-Diop, Les choses communes (Première partie), In revue juridique de l'Ouest, 2011-1. pp. 59-112 ; doi : https://doi.org/10.3406/juro.2011.4336, p. 61, (consulté le 23 octobre 2020).

"البحر شيء مشترك بين الجميع (…) ومن ثمَّ لا يمكن للبحر أن يصبح ملكًا لأي شخص على الإطلاق، لأن الطبيعة لا تكتف بالسماح بذلك، بل تأمر بأن يكون مشتركا" (ترجمتنا)

بحقوق أخرى، كما أن العديد من الأنظمة القانونية كانت غائبة، على غرار النظام المطبق على المياه الأرخبيلية، ولم يكن في هذا السياق الأمن البيئي عامة وأمن البيئة البحرية خصوصا شائعا خلال هذه الفترة، إذ كاد أن يغيب، وإن لم تغب الأحكام التي ترمي إلى حماية البيئة البحرية والحفاظ على مواردها. غير أن السعي إلى تفضيل الحرية في استعمال البحار والمحيطات لم يمنع الدول التي يُطلق عليها اصطلاح الأمم البحرية من الاهتمام بالجوانب الأمنية، إذ يعكس عرض البحر الإقليمي المُعتمد المسافة التي توفر الأمن والحماية للدولة الساحلية من القصف بالمدفعية، لكن بقيت هذه المسافة جامدة على الرغم من التطور الحاصل في المجال العسكري، والذي أثبتته معارك الحربين العالميتين، بل استمر هذا الجمود حتى خلال الحرب الباردة، ذلك أن عرض البحر الإقليمي الحالي لم يتم الاتفاق عليه إلا بحلول المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار.

يُعد افتقار المجتمع الدولي للوعي بالقضايا البيئية، خلال الفترة التي ساد فيها قانون البحار الكلاسيكي، سببا في غياب نظام قانوني دولي لحماية البيئة البحرية، علاوة على ذلك لم يكن هناك شعور بالحاجة إلى إضفاء رؤية تبصرية للقواعد المُعتمدة في سبيل تعزيز السلم والأمن الدوليين بصورة شاملة، من خلال الاهتمام بالبعد البيئي البحري، وذلك إلى غاية سبعينات القرن العشرين، حيث شهدت اعتماد أول معاهدة دولية تهدف إلى نزع التسلح لقاع البحر وباطنه[1].

مثّل هذا التطور في الموقف أول نص دولي مُدون يرمي إلى استخدام قاع البحار والمحيطات للأغراض السلمية على وجه شامل، بخلاف معاهدة أنتاركتيكا لعام 1959 التي، وإن كان الهدف منها تكريس منطقة القطب المتجمد الجنوبي للنشاطات السلمية وحظر النشاطات العسكرية في حيزها الجغرافي، تأسست على حماية منطقة جغرافية مُحددة دون مناطق بحرية أخرى.

لم يكن القانون الدولي للبحار في صيغته الكلاسيكية خاليا من نصوص هادفة لصون الأمن الدولي في بعده البحري، رغم غياب، أو على الأقل عدم نضج الشعور بالحاجة إلى حماية البيئة البحرية، إذ سعت الأمم البحرية خلال الفترة ما بين الحربين العالميتين إلى الحد من التسلح البحري، وتُوجت الجهود المبذولة في هذا الإطار بالتوقيع على معاهدات للحد من الأسلحة البحرية وتخفيضها، فكانت معاهدة لندن البحرية

---

1 راجع ديباجة معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة الدمار الشامل على قاع البحار والمحيطات وفي باطن أرضها الموقع عليها في لندن وموسكو وواشنطن في 11 فيفري 1971، والمفتوحة للتوقيع، والتصديق، والانضمام بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 2260 (الدورة 25)، المؤرخ في 7 ديسمبر 1970 والتي دخلت حيز التنفيذ في 18 ماي 1972.

London Naval Treaty لعام 1930 أولى هذه المعاهدات التي نصت صراحة على رغبة الأطراف المتعاقدة في درء الأخطار وتقليل الأعباء المتعلقة بالسباق نحو التسلح[1]، والتي عدلت معاهدة واشنطن البحرية Washington Naval Treaty[2] لعام 1922، بينما تم التوقيع على معاهدة لندن البحرية الثانية في عام 1936 Second London Naval Treaty، عقب مؤتمر لندن الثاني لنزع السلاح البحري الذي تم تنظيمه بين 9 ديسمبر 1935 و24 مارس 1936، وتم ذلك مع اقتراب نهاية العمل بكل من معاهدة 1922 ومعاهدة 1930 المشار إليهما[3].

سعت الأمم البحرية المتمثلة في الولايات المتحدة، اليابان، المملكة المتحدة، فرنسا وإيطاليا، من خلال هذه المعاهدات، إلى تبني نظام دولي يسود في الفترة التي تعقب الحرب، يقوم على الاستقرار والاعتراف بمصالحها الخاصة من خلال مفاوضات مباشرة وعملية[4]. لكن عدم التزام الدول الأطراف بتعهداتها وغياب الدولة الألمانية كطرف فيها، واقتصار خضوعها لمعاهدة فرساي لعام 1919 فيما يخص مراقبة تسلحها، سبب عدم جدواها، ومن ثمَّةَ لم تمنع نشوب حرب عالمية ثانية تركت آثارا وخيمة على البيئة العالمية، يعكسها استعمال الأسلحة النووية التي غيرت من بنية العلاقات الدولية وقلبت موازين القوى التي دخلت في سباق نحو تسلح مدمر للبيئة ومُهدد للوجود الإنساني ومحيطه.

ثانيا: المقاربة الوسطية لأمن البيئة البحرية

يمكن نسب بداية عصرنة القانون الدولي للبحار إلى فترة الحرب العالمية الثانية مع مباشرة الدول لممارسات أوحت بعدم رضاها بالنظام القانوني الدولي الساري على مختلف المناطق البحرية المُعتمدة. سعت العديد من الدول، من خلال تصرفات انفرادية وأحيانا تعاقدية، إلى تمديد اختصاصها القضائي إلى

---

1 راجع الفقرة الثانية لمعاهدة لندن البحرية لتحديد وخفض التسلح البحري، موقع عليها بلندن في 22 أفريل 1930، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 23 أكتوبر 2020) https://ihl-databases.icrc.org/dih-traites/INTRO/310?OpenDocument

2 راجع الفصل الأول (المواد I إلى XX) من معاهدة تحديد وخفض التسلح البحري (معاهدة القوى الخمسة أو معاهدة واشنطن)، موقع عليها بواشنطن في 6 فيفري 1922، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج : 23 أكتوبر 2020) http://www.ibiblio.org/pha/pre-war/1922/nav_lim.html

3 راجع الفقرة الثانية من ديباجة معاهدة لندن البحرية الثانية لتحديد وخفض التسلح البحري، موقع عليها بلندن في 25 مارس 1936، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 23 أكتوبر 2020) https://ww2ships.com/documents/doc0004-london1936.shtml

4 Nicolas Vaicbourdt, La conférence de Washington, 1921-1922 : l'idéal d'un nouveau congrès de Vienne pour le XXe siècle ? Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin – n° 42 – Automne 2015, p.116, pp. 115-128, https://www. pantheonsorbonne. fr/fileadmin/IPR/ pdf/Bull_42_Nicolas_Vaicbourdt_La_confe__rence_de_Washington__1921-1922.pdf (last accessed October 23rd, 2020).

ما وراء حدود المناطق البحرية المُعترف بها تقليديا، وتجسدت أولى هذه الممارسات بموجب إعلان بنما Panama Declaration المؤرخ في 3 أكتوبر 1939، الذي استحدث منطقة أمنية لأمريكا اللاتينية Pan-American Security Zone، والموقع عليه من طرف دول أمريكا الشمالية والجنوبية، المتفقة بموجبه على تعيين المنطقة البحرية المقابلة لسواحل القارة الأمريكية، ذات عرض يتراوح بين 300 و1000 ميل بحري، منطقة حياد تجاه أي فعل عدائي من قبل دولة غير أمريكية محاربة، سواء من البر أو البحر أو الجو[1].

شكل في وقت لاحق تمديد هذا الاختصاص الهادف إلى فرض حماية ذاتية للقارة الأمريكية أساسا لمطالب دول أمريكا اللاتينية لتمديد ولايتها وأحيانا سيادتها على مناطق بحرية واقعة ضمن 200 ميل بحري انطلاقا من سواحلها. تأكد التشكيك في قانون البحار الكلاسيكي وضرورة مراجعته لعجزه عن تقديم حلول للمشاكل الجديدة التي تولدت من التطور التكنولوجي أو الناجمة عن الاستخدامات الجديدة للبحار، كالتلوث وتحديد الحد الخارجي للجرف القاري المحفوظ للدول الساحلية بموجب اتفاقية 1958[2]. وعلاوة على ذلك، كان اتجاه منظمة الأمم المتحدة سائرا نحو بعث جهود إعادة النظر في القانون الساري، وكانت خطوتها الأولى التصويت على لائحة جسدت من خلالها بعدا إقليميا لأمن البيئة البحرية بإعلانها المحيط الهندي منطقة سلم[3]، ومطالبتها الدول المعنية بوقف زيادة تصاعد وتوسع وجودها العسكري بالمنطقة، وإزالة جميع القواعد والمنشآت العسكرية ومرافق الإمداد والتموين من المحيط الهندي، والتخلص من الأسلحة النووية أو أسلحة أخرى من أسلحة الدمار الشامل، ومن كل مظهر للوجود العسكري للدول الكبرى في المحيط الهندي في إطار الخصومات القائمة بين الدول الكبرى[4].

إن البحث بصورة رسمية عن قانون جديد للبحار تجسد من خلال استحداث الأمم المتحدة للجنة استعمال أعماق البحر لأغراض سلمية في عام 1968[5]، المُكلفة أساسا بالإعداد للمؤتمر الثالث الأممي

---

1 راجع الفقرة الأولى من المذكرة الايضاحية لإعلان بنما، المُصدق عليه في 3 أكتوبر 1939، متاح على الرابط: http://images.library.wisc.edu/FRUS/EFacs/1939v05/reference/frus.frus1939v05.i0004.pdf#page=21

2 راجع اتفاقية الجرف القاري، المبرمة بجنيف في 29 أفريل 1958، دخلت حيز التنفيذ في 10 جوان 1964، (UNTS 499).

3 راجع قرار الجمعية العامة رقم A/RES/2832 (XXVI) المؤرخ في 16 ديسمبر 1971 "إعلان اعتبار المحيط الهندي منطقة سلم" https://undocs.org/ar/A/RES/2832(XXVI)

4 نفس المرجع، الفقرة 8، النقطتان (أ) و(ب).

5 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار 2467 (XXIII) المؤرخ في 21 ديسمبر 1968 يتعلق بتخصيص قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها، الموجود تحت أعالي البحار خارج حدود الولاية القومية الحالية، للأغراض السلمية وحدها واستخدام مواردها لمصلحة الإنسانية https://undocs.org/ar/A/RES/2467(XXIII)

لقانون البحار الذي باشر أشغاله عام 1973، والذي شهد مشاركة الدول المستقلة حديثا وتركت بصمتها في سن قانون جديد بدلا من القانون الكلاسيكي الذي لم تشارك في وضع قواعده.

تميزت قواعد قانون البحار، في صيغته الجديدة التي تعكسها اتفاقية قانون البحار، بالسعي إلى إقامة نظام دولي للبحار والمحيطات يُصالح بين حرية الملاحة وتوسيع الصلاحيات والولاية القضائية للدولة الساحلية. كما أن هذه الحرية تم تقييدها باعتبارات بيئية محضة، من خلال فرض حماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها مثلما يعكسه الجزء الثاني عشر من الاتفاقية نفسها.

من جانب آخر، تأكد تخصيص استعمال البحار والمحيطات لأغراض سلمية كنتيجة للتطور الحاصل في القانون الدولي الهادف إلى نزع التسلح أو التخفيف منه، وبالنتيجة ارتسمت معالم المقاربة العقلانية في التعامل مع القضايا البحرية الدولية، من خلال العمل على إبقاء الحريات التقليدية للبحار، مع ضمان قدر معتبر من الحقوق السيادية للدول الساحلية على موارد بحرية واقعة ضمن مناطق بحرية مستحدثة، كالمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري الممتد ما وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي، أو ما وراء حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة أحيانا. تأكدت في نفس الوقت حقوق الدول غير الساحلية في حرية الملاحة ومشاركتها في الانتفاع بالموارد البحرية لأعالي البحار، والموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

تم العمل بأبعاد أمن البيئة البحرية بموجب اتفاقية قانون البحار، من خلال التأكيد على التزام الدول بحماية البحار من التلوث، ولأجل ذلك تم اعتبار مسألة تلويث مياه البحر الإقليمي قضية أمن قومي، ويتجلى ذلك فيما تعكسه الأحكام التي تجعل ارتكاب تلوث عمدي وخطير من طرف السفن الأجنبية بالبحر الإقليمي سببا لنقض مرورها البريء[1]. كما أن منح الحقوق السيادية على الموارد البحرية الحية مرهون بالحفاظ عليها على نحو يُحقق الاستدامة في استغلالها وتجددها. لذا أصبح قانون البحار في صيغته المعاصرة يتناول جوانب أمن البيئة البحرية، وحافظ من جهة على النزعة الليبيرالية التي رافقت تطوره المُطرد منذ القرن 17 ميلادي، إذ لا يزال يحتفظ بمبدأ حريات البحار، لكن ليس بالمفهوم الذي دافع عنه غروسيوس، المُؤسس على القانون الطبيعي والإلهي، ذلك أن "النظريات الحديثة للقانون الدولي تميل إلى التأكيد على القواعد التي يكمن سبب وجودها النهائي في النظام الدولي نفسه، كمبدأ العقد شريعة المتعاقدين (...) ورغم احترام النظام الدولي هذا المبدأ إلا أنه لم يرفع مطلقا حرية البحار إلى هذا المستوى" [2].

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 19 (2) (ح)

2 Hedley Bull, Benedict Kingsbury, Adam Roberts, Hugo Grotius and International Relations, (1999) Oxford University Press, Great Clarendon Street, Oxford OX2 6DP, p. 215.

رغم ذلك يستمر المبدأ في الحفاظ على جوهره، شأنه شأن قرينة البراءة في الإجراءات الجزائية التي يتم التمسك بها على الدوام، فمهما كانت التطورات في قانون البحار يتعين النظر دائما في مدى صلاحيتها وتأثيرها، بالاستعانة في ذلك بمعيار حرية البحار[1]. تأكد بالفعل هذا التوجه العقلاني المُعترف بالحقوق السيادية للدولة الساحلية ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة، بشكل لا يمس بحرية أعالي البحار، وبتكريس مبدأ المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارسة الحريات الستة لأعالي البحار، وهو ما يُجسد نظاما قانونيا أكثر واقعية يعمل على تحقيق التوازن بين مصالح الأمم، بحرية كانت أم ساحلية أو حتى مغلقة، ومحققا لإحدى الأهداف الرئيسية المستهدفة خلال مسار تدوين قواعد قانون البحار في مرحلته الأخيرة، والمتمثل في تعزيز الأمن الدولي الذي أصبح مرهونا أيضا بوضع أمن البيئة البحرية محل الاعتبار.

الفرع الثاني: النطاق الجغرافي لأمن البيئة البحري

تكمن إحدى خصائص القضايا البيئية في المقاييس المتعددة التي تظهر عليها، والتي يمكن تحليلها وفهمها من خلالها. يُلاحظ على هذا الأساس أن القضايا البيئية لا تكتسي في جميع الحالات الطبيعة الدولية، فقد يسود على سبيل المثال نزاع بين سكان أصليين وشركة عبر وطنية حول استخدام الموارد الطبيعية لإقليم معين، وذلك رغم كون الموارد المعنية غالبًا ما يتم تبادلها دوليًا، كما أن الفاعلين الاقتصاديين قد لا ينتمون بالضرورة إلى المنطقة المعنية بالنزاع[2].

إن الأمن في تفاعل مستمر مع البيئة البحرية الطبيعية، فغالبا ما تتأثر الأطراف والسياسات الأمنية بمصادر الثروة التي تحتضنها البيئة، وقد تؤدي هذه الأخيرة إلى صراعات وأزمات محلية تعكس خلافا بين أطراف منتمية إلى دولة واحدة. أحيانا، وهو الغالب، تتنازع الدول المنتمية إلى منطقة بحرية معينة حول عناصر بيئية بحرية، وتُمثل النزاعات حول ممارسة السيادة أو الحقوق السيادية على مناطق بحرية العدد الأوفر من القضايا العاكسة للبعد الإقليمي لأمن البيئة البحرية، والتي يسودها التسابق نحو تملك واستغلال ثروات بحرية، بينما تُشكل التحديات التي تواجه صحة البحار والمحيطات في الغالب بُعدا دوليا للأمن البيئي، نتيجة تأثر البيئة البحرية مهما كان موقعها بالنشاط البشري، و ذلك بغض النظر عن الحدود الجغرافية المصطنعة التي أوجدتها الحاجة إلى الدفاع عن الأمن القومي أوالإقليمي، بينما يُرتب التذرع بهذه الحدود لخدمة المصالح الوطنية نتائج عكسية تُؤدي أحيانا إلى المساس بالأمن الدولي، مما جعل مسألة

1 Ibid, p.220.

2 Lucile Maertens, Penser l'environnement et les relations internationales : Une introduction, Fiche de synthèse écrite dans le cadre du MOOC « Espace Mondial » de Bertrand Badie, Sciences Po Paris, September 2014, DOI : 10.13140/RG.2.1.2330.4564, (last accessed March 6th, 2021), p.3.

العناية بالجوانب الأمنية للبيئة البحرية تطغى على الأجندة الأممية بفعل إدراك مدى أهميتها في تعزيز الأمن والسلم الدوليين.

أولا: أمن البيئة البحرية الإقليمي

تتميز البيئة البحرية بكونها مثيرة لرغبة وأطماع الدول في تملكها واستغلال ثرواتها، بل إخضاعها لسيادتها للتمكن من استخدامها واستغلال مصادرها الطبيعية دون منازع، مثلما هو الحال بالنسبة للإقليم القاري الذي تسعى الدول على الدوام إلى التفرد بالسيطرة عليه وتعزيز أمنه. يُرتب أحيانا العمل على تجسيد هذه الرغبة مساسا بالنظام القانوني الدولي الساري على البيئة البحرية المعنية، وهو ما يتسبب في تولد نزاعات تؤثر على أمن بيئة المنطقة البحرية المتنازع عليها.

لقد عرفت البشرية عبر التاريخ صراعات دولية كان سببها رغبة الأطراف المتنازعة على سبيل المثال في حماية احتياطاتها من الموارد البحرية الحية ضمن المناطق المتنازع عليها. تُعتبر حروب سمك القد The Cod Wars، خلال الفترة الممتدة من 1958 إلى 1976، حالة ملموسة يبرز فيها البعد الإقليمي لأمن البيئة البحرية، إذ سعت أيسلندا في مواجهة المملكة المتحدة إلى تمديد نطاق منطقة الصيد البحري عرض سواحلها في سبيل حماية احتياطاتها من الموارد الحية، وذلك خلال فترات لم ترق فيها قواعد قانون البحار السارية آنذاك إلى تهيئة الظروف التي تُتيح هذا التمديد. غير أن التطور الحاصل لاحقا ساند الموقف الأيسلندي[1] الذي أثر على قانون البحار، بحث وصل الأمر إلى تدوين الممارسة الأسلندية في اتفاقية قانون البحار على غرار ممارسة العديد من الدول الأخرى التي تمسكت بحقوق سيادية على الثروات البيولوجية بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.

كانت أيسلندا سباقة في ذلك بإعلانها عن منطقتها الاقتصادية الخاصة ذات 200 ميل بحري عام 1975، ليتم لاحقا الإقرار بالحق في الإعلان عن هذه المنطقة بموجب اتفاقية قانون البحار.

تتجلى ميزة هذا النزاع حول الموارد البحرية البيولوجية في امتداد آثاره التي رتبها على أمن البيئة البحرية الإقليمي لتتعدى الحيز الجغرافي المُحتضن للنزاع والذي أخذ بعدا دوليا، ترجمه موقف أيسلندا التي هددت بالانسحاب من منظمة الناتو، سعيا إلى إقناع الولايات المتحدة الأمريكية بالضغط على المملكة المتحدة للعدول عن موقفها تجاه قضية سمك القد. أدى التموقع الاستراتيجي الأيسلندي خلال الحرب الباردة، الذي يبرزه احتضانها لقاعدة بحرية وجوية بكافلافيك Keflavik، وتهديدها بالانسحاب من الناتو، إلى

1 Fréderic LASSERRE, Emmanuel GONON, Eric MOTTET, Manuel de Géopolitique, Enjeux de pouvoir sur des territoires, 2ème édition, Armand Colin, 2016, Rue Laromiguière, 75005 Paris, ISBN 978-2-200-61358-7, p. 256

انتصارها دبلوماسيا، إذ تراجعت المملكة المتحدة عن موقفها في ديسمبر 1976 ووافقت على الحدود التي تمسكت بها أيسلندا[1].

تُشكل من جانب آخر الخلافات الشائكة حول المناطق البحرية ببحر الصين الجنوبي مظهرا يتجلى من خلاله البعد الاقليمي لأمن البيئة البحرية الذي يرتسم بوضوح من خلال تنافس دول المنطقة على مناطق وموارد بحرية خاصة البيولوجية منها. يُلاحظ أن النزاعات بين الدول المنتمية إلى هذه المنطقة تعكس دائما توجها سياسيا، بل استراتيجية تضعها الحكومات في إطار منافساتها الجيواستراتيجية[2]، ومن بين أوجه هذه الاستراتيجيات التحجج بحماية البيئة البحرية من التلوث، وممارسة الصيد البحري غير المستدام في مواجهة النشاطات التوسعية الصينية بالمنطقة، والتي يعكسها تشييدها للعديد من الجزر الاصطناعية.

أدانت على أساس هذه الحجج محكمة التحكيم الدائمة الصين في قضية أثارتها أمامها الفليبين في عام 2013 طبقا للملحق السابع (VII) لاتفاقية قانون البحار، واعتبرت أن نشاطات الصين المتعلقة ببناء الجزر الاصطناعية في الشعاب المرجانية السبعة في جزر سبراتلي قد تسببت في أضرار مدمرة وطويلة الأمد للبيئة البحرية، فأقرت المحكمة على هذا الأساس بانتهاك الصين لالتزامها الدولي في حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، والذي تنص عليه المادة 192 من اتفاقية قانون البحار، كما عارضت المحكمة عمليات التجريف التي أجرتها الصين بطريقة تُلوث البيئة البحرية عن طريق الرواسب، واعتبرت ذلك انتهاكا لأحكام المادة 194(1) من الاتفاقية، كما تم الإقرار بإخلال الصين بالتزامها الذي ما تُقره المادة 194(5) المتعلق باتخاذ التدابير اللازمة لحماية النظم البيئية النادرة أو الهشة والمحافظة عليها، وكذلك موائل الأنواع المستنفدة أو المهددة بالانقراض، وغيرها من أشكال الحياة البحرية[3].

يتضح من خلال ما سبق أن البعد الإقليمي لأمن البيئة البحرية يتحدد وفقا لنطاق الآثار المترتبة عن المساس بالبيئة البحرية والأنظمة المرتبطة بها. قد يبدو من الوهلة الأولى أن الأمر يعني بيئة بحرية معينة في حين تحمل التحديات التي تواجهها في طياتها أثرا ذو نطاق أوسع، فتمتد لتُحدث اضطرابا في البيئة البحرية بصورة شاملة. غير أنه تبقى المناطق البحرية المنتمية إلى منطقة جغرافية معينة الأكثر عرضة لتلك الآثار مقارنة بباقي مناطق المعمورة، وبعبارة أخرى قد تؤدي المخاطر المهددة لأمن البيئة البحرية الدولي إلى نتائج أكثر حدة على المستوى الإقليمي، وهكذا فإن أثر تغير المناخ يلحق بكافة بحار ومحيطات العالم، ومع ذلك تبقى الدول الجزرية الصغيرة الأكثر عرضة لآثاره مقارنة بأغلبية الدول الساحلية

1 Fréderic LASSERRE, Emmanuel GONON, Eric MOTTET, Op.cit, p.265.
2 Ibid, p.254.
3 راجع قضية بحر الصين الجنوبي، قرار محكمة التحيكم الدائمة 2013-19، الفقرة 983، ص. 394.

القارية، كونها معرضة للزوال نتيجة ارتفاع مستوى سطح البحر بفعل ذوبان جليد المناطق القطبية، ذلك أن الدراسات المُعدة في هذا المجال تفيد باختفاء الجليد من المحيط المتجمد الشمالي في غضون سبتمبر 2050[1]. يتحقق هذا التصور باتجاه عكسي أحيانا، إذ يتأثر الأمن الدولي جراء أوضاع سائدة إقليميا تتخذ من البيئة بمختلف عناصرها سببا رئيسيا.

يعد تعرض حرية الملاحة البحرية في العديد من مناطق العالم إلى المساس بسبب أعمال القرصنة والسطو المُسلح في حد ذاته معضلة أمن بيئة بحرية إقليمية، في حين تمتد آثارها إلى خارج المنطقة الإقليمية المحتضنة لأفعال القرصنة لتمس أمن البيئة البحرية الدولي. يعكس تكفل مجلس الأمن بالقرصنة على مستوى القرن الإفريقي دليلا على الطابع الدولي Internationality للمسألة، وفي نفس الوقت يتجلى الطابع الإقليمي للقرصنة البحرية في هذه منطقة القرن الإفريقي من خلال ما يتمسك به القراصنة الصوماليون من حجج لتبرير ممارستهم للقرصنة والسطو المُسلح، لا سيما تمسكهم بتعرض الموارد البحرية الحية الصومالية إلى نهب من طرف سفن صيد أجنبية وإغراق المياه الصومالية بمواد سامة[2].

يتجلى البعد الإقليمي لأمن البيئة البحرية أكثر من خلال ما تم اعتماده من آليات إقليمية للتكفل بانشغالات بيئية تهم مناطق بحرية معينة، على غرار نظام إدارة منطقة القطب الجنوبي Antarctica الذي أسسته معاهدة أنتاركتيكا لعام 1959 والاتفاقيات ذات الصلة، والتي حظرت أي نشاط عسكري بالمنطقة، بما في ذلك تشييد قواعد عسكرية، القيام بمناورات عسكرية أو تجريب الأسلحة مهما كان نوعها[3]. لكن تثير إقليمية هذا الموقع والنظام القانوني الخاص به معارضة العديد من الدول، كما أنه يثير جدلا حادا فيما يخص التوفيق بين مسألة ممارسة السيادة والإرث المشترك للإنسانية وبين الحفاظ على بيئة نوعية والاستغلال الاقتصادي للمنطقة.

---

1 Timo Vihma, Effects of Arctic Sea Ice Decline on Weather and Climate: a review, Finnish Meteorological Institute, P.O. Box 503 Erik Palmenin aukio 1 FI-00101 Helsinki, 2014, p.3. https://www.pmel.noaa.gov/arctic-zone/future/bib/Vihma_accepted_in_Surv_Geophys.pdf (last accessed on October 17th, 2020).

2 Patricia Schneider & Matthias Winkler (2013), The Robin Hood Narrative: A Discussion of Empirical and Ethical Legitimizations of Somali Pirates, Ocean Development & International Law, 44:2, 185-201, DOI: 10.1080/00908320.2013.780871, p. 187, http://www. tandfonline.com /loi/uodl20 (last accessed October 17th, 2020).

3 راجع المادة الأولة من معاهدة أنتاركتيكا، المادة الأولى، أبرمت في أول ديسمبر 1959، ودخلت حيز التنفيذ في 23 جوان 1961، (UNTS 402)، I. Nos. 5773–5791، ص. 71، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 17 أكتوبر 2020) https://treaties.un.org/doc/Publication

يتجلى البعد الإقليمي لأمن البيئة البحرية أيضا في مشكلة المد الأحمر Red Tides [1] التي تعاني منها العديد من المناطق البحرية حول العالم نتيجة انتشار الطحالب السامة. تُثار هذه المشكلة بحدة أكبر في المياه التي تطل عليها الصين، نتيجة كون قطاع الزراعة فيها أكبر مستهلك للأسمدة في العالم، إذ ينتشر المد الأحمر في بحار الصين والبحر الأصفر بمساحة تقدر بـ10.000 كلم^2، ويُلحق أضرارا بالسواحل الكورية وبحر اليابان، حيث تُشير التوقعات إلى حدوث 100 مد أحمر بحلول عام 2030 ذات آثار على الكوريتين واليابان[2]. تعاني العديد من الأوساط البحرية عبر العالم من ظاهرة المد الأحمر بفعل مياه الجريان السطحي، وقد تتسبب في أزمات أمنية بين الدول المعنية لا يُستبعد تفاقمها وتطورها إلى مواجهات عنيفة، في حين يستمر المجتمع الدولي في الافتقار إلى آلية قانونية شاملة لمواجهة التلوث البحري من مصادر البر، ما يساهم في تعقيد الأزمات والصراعات المحتملة التي قد تحدث بسبب هذا النوع من التلوث البحري.

ثانيا: أمن البيئة البحرية الدولي

يرتبط الأمن البيئي ببُعد دولي نتيجة خاصية البيئة في حد ذاتها، والتي لا تقبل الحدود الدولية المُصطنعة. تتفق الدراسات العلمية المتخصصة على أن المساس بسلامة بيئة معينة يرتب آثارا لا يمكن حصرها في حيز جغرافي معين، على غرار ما يمكن أن تسببه الكوارث النووية، ما يعني أن المعضلات المرتبطة بالبيئة عابرة للحدود، وهو ما يُؤكد على أن البيئة عامل مؤثر في استقرار الأمن الدولي، إذ تم التوصل إلى أنه "لا يمكن أن يتحقق الأمن البيئي الذي يُوفر الإطار المناسب المُشجع لتحقيق الأمن الدولي إلا بفضل الجهد الجماعي الضروري للمحافظة على البيئة الذي تبذله جميع الأطراف التي تعيش داخل هذا الإطار"[3].

---

1 المد الأحمر ظاهرة تحدث بالمناطق الساحلية نتيجة النمو الغير عادي للطحالب البحرية. يطلق على هذه الظاهرة تسمية "المد الأحمر" بسبب تغير لون مياه البحر بفعل الطحالب الضخمة. يمكن أن يكون المد الأحمر خطيرًا على صحة الإنسان والحياة البحرية. تتسبب بعض النشاطات البشرية في تفاقم نمو الطالحب البحرية، ولاسيما بفعل مياه الجريان السطحي التي تذوب فيها المواد الكيميائية المستعملة في الزراعة، أوالتي تطرحها المصانع، ومحطات معالجة مياه الصرف الصحي وغيرها، والتي تنتهي في البحار أو المحيطات بحيث تتسبب في تسريع نمو الطحالب البحرية مما يؤدي إلى وقوع ظاهرة المد الأحمر.

2 Alexandre Taithe, La sécurité environnementale du Japon, confrontation ou coopération régionale?, Fondation pour la Recherche Stratégique, n° 13/2008, 30 avril 2008, p. 5. https://www.frstrategie.org/sites/default/files/documents/publications/notes/2008/200813.pdf (consulté, le 25 septembre 2020).

3 نزار عوني اللبدي، الأمن البيئي وإدارة النفايات البيئية، منشورات دار دجلة، عمان، المملكة الأردنية الهاشمية، الطبعة الأولى 2015، ص 122، 9-395-71-9957 :ISBN

يتجلى أثر البيئة على الأمن والسلم الدوليين في مدى الاهتمام الدولي بالقضايا البيئية التي استحوذت على نصيب أكبر من الأجندة الدولية منذ سبعينات القرن الماضي. تجسد اهتمام المجتمع الدولي بالبيئة البحرية بصورة واضحة من خلال المبادئ التي تم التنصيص عليها في اتفاقية قانون البحار، وعلاوة على ذلك أصرَ واضعو هذه الاتفاقية على إبراز الدور الحاسم لهذه الأخيرة، من خلال مساهمتها الهامة في صون السلم وتحقيق العدالة والتقدم لشعوب العالم جمعاء فيما يتعلق بكل المسائل المتعلقة بقانون البحار[1]. هكذا تم بالفعل الاعتراف بضرورة أمننة البيئة البحرية على نحو يُعزز التعاون السلمي البحري الدولي، لا سيما ما يتعلق بالاستخدام المستدام للبحار والمحيطات والاستغلال المستدام لمواردها.

واجه المجتمع الدولي ولا يزال، أكثر من أي وقت مضى، تهديدات للأمن الدولي نابعة من المساس بالبيئة البحرية والإخلال بالتوازن الإيكولوجي البحري العالمي. وأضحى أمن الجميع مُهددا نتيجة الإجهاد البيئي البحري Marine Environmental Stress الذي يفتك بالحياة في الأوساط البحرية، بما في ذلك الصيد الجائر، والصيد الغير القانوني والغير منظم، والغير المبلغ عنه، وأصبحت البحار والمحيطات موضوع انشغال الباحثين فيما يخص قدرتها على استيعاب الغازات الدفيئة نتيجة تفاقمها جراء النشاط البشري، والتي تسببت بكمها الهائل في ارتفاع حموضة مياه البحر، ومن ثمَّ المساس بالنظام الحيوي العالمي الذي ينطوي على تهديدات ترقى في النهاية إلى الزوال الفيزيائي لأقاليم أضحت بدورها تُضيف مُعضلة أخرى لأمن البيئة البحرية الدولي، والتي تتمثل في مسألة لاجئي المناخ Climate Refugees، شأنها شأن لاجئي المناخ بفعل ظاهرة التصحر، وهي المسألة التي تُثير إشكالا في القانون الدولي الساري، لكونه يعتمد في تعريف اللاجئ على "الخوف من الاضطهاد"، بينما لا يمكن التمسك بمثل هذا التعريف من الناحيتين المفاهيمية والقانونية لمعالجة قضية لاجئي المناخ[2].

يضاف إلى ما سبق ذكره العديد من المخاطر التي يتعرض إليها أمن البيئة البحرية، والتي تشترك فيها البحار والمحيطات بغض النظر عن موقعها الجغرافي، ويمكن الإشارة هنا إلى التلوث البحري الناجم عن جريان المياه السطحية وما تنقله من مواد كيميائية إلى المياه البحرية، خاصة المستخدمة في الفلاحة، والتي تتسبب في التقليل من نسبة الأكسجين، المسبب بدوره في موت النباتات البحرية والمحار، إضافة إلى

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، الديباجة، الفقرة الأولى.

2 Mark F. Imber, Environmental Security: A Task for the UN System, Review of International Studies (1991), 17, pp. 201-212, Cambridge University Press, p.205. https://www.jstor.org/stable/20097255?read-now=1&seq=1#page_scan_tab_contents (last accessed October 17th, 2020).

إدخال الأنواع الغازية مثل الطحالب السامة إلى أوساط بحرية لا تُمثل وسطها الطبيعي، ما يُؤدي إلى اضطراب التوازن البيئي.

مرَ تدويل أمننة البيئة من خلال جدولتها لدى مختلف هيئات الأمم المتحدة بمراحل، شأنها شأن التطور المُطرد لمفهوم الأمن البيئي. يعود الاهتمام الأممي بالبعد الأمني للبيئة إلى ثمانينات القرن العشرين، حيث بحث فرع من برنامج الأمم المتحدة للبيئة في العلاقات بين الموارد الطبيعية والنزاعات، ونُشرت النتائج المتوصل إليها في شكل تقارير مشتركة بين البرنامج ومعهد ستوكهولم الدولي لأبحاث السلم[1]، وذلك خلال الفترة الممتدة من 1984 إلى 1988. تميزت الأبحاث التي أجريت بتركيزها على الأضرار اللاحقة بالبيئة جراء الحروب، لكن مع نهاية هذه العشرية اعتمدت منظمة الأمم المتحدة مفهوم الأمن البيئي وعملت من أجل أن يصبح شائعا. أدى ذلك إلى توظيف هذا المفهوم في العديد من التقارير الأممية التي تناولت الأمن ببعديه التقليدي والإنساني، ويُعتبر تقرير برونتلاند لعام 1987 من بين الوثائق الرسمية الأممية الأولى التي روجت للأمن البيئي، حيث أسسه التقرير على الأمن الإنساني، ليتم بذلك توسيع التصور لدى الأمم المتحدة لمفهوم الأمن البيئي الذي كان مقتصرا على مخلفات الحروب، ويُصبح من ثمَّة مرتبطا بحياة الإنسان.

عرفت هذه المرحلة تضافر الجهود لتدوين قواعد قانون البحار، وانتهى مسار المفاوضات إلى تبني اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في 10 ديسمبر 1982، التي تعكس العديد من أحكامها جوانب للأمن البيئي في شقه المتعلق بالبحار والمحيطات، حيث تبدو الاتفاقية منذ الوهلة الأولى، ونتيجة تبنيها تحت لواء الأمم المتحدة، بأنها مهتمة بأمن البيئة البحرية الدولي، وهو ما يمكن الوقوف عليه من خلال أهم أهدافها الرامية إلى اعتماد نظام قانوني دولي موحد للبحار.

يُمثل تخويل الاتفاقية الصلاحيات للعديد من المنظمات الدولية، خاصة المنظمة البحرية الدولية، منظمة الأغذية والزراعة، السلطة الدولية لقاع البحار، التي تم تكليفها بتطبيق أحكام الاتفاقية كل فيما يخصها، بما في ذلك المسائل ذات الصلة بأمن الدول من المنظور البيئي الذي يشمل الحفاظ على استدامة موارد البحر، واستخدام البحار والمحيطات للأغراض السلمية، وحماية البيئة البحرية من التلوث، خير دليل على شمولية المسائل التي تُنظمها الاتفاقية والمعتبرة مصيرية في تعزيز أمن الدول المتعدد الأبعاد، بما في ذلك البعد البيئي. رغم ذلك، تتضمن الاتفاقية أحكاما تُبرز الطابع الإقليمي لأمن البيئة البحرية، إذ يُعد

1 Lucile Maertens, Le défi de la sécurité environnementale à l'ONU, In l'Enjeu mondial : L'environnement (2015), Les presses de Sciences Po., pp. 205-214, p.207. https://www.researchgate.net/publication/303342122_Le_defi_de_la_securite_environnementale_a_l'ONU_1 (consulté, le 23 février 2021).

الاعتراف بخصوصية البحار المغلقة وشبه المغلقة، وتشجيع الدول الأطراف على تبني آليات تعاون إقليمية للحفاظ على البيئة البحرية ومواردها ضمن منطقة جغرافية محددة، دليلا على اهتمام مُعدي الاتفاقية بأمن البيئة البحرية الإقليمي.

على ضوء ما سبق، يتضح أن أمن البيئة البحرية ببعديه الإقليمي والدولي تعكسه أحكام قانون البحار الساري. لكن يُلاحظ أن الأحكام المُترجمة لأمن البيئة البحرية الإقليمي ترمي في النهاية إلى تعزيز أمن البيئة البحرية الشامل، لأن الغرض الأساسي من تبني مختلف الأنظمة القانونية الفرعية للبحار والمحيطات، بموجب اتفاقية قانون البحار، يكمن في خدمة الأمن الدولي مهما كانت أبعاده. إضافة إلى ذلك، تُعد شمولية أحكام الاتفاقية واضحة من خلال الاعتراف بالترابط الوثيق لمشاكل المحيطات وضرورة النظر إليها ككل[1]، وهو ما يُرتب حتمية معالجة المسائل الخاضعة لقانون البحار، بما فيها البيئية، في إطار الإدارة الدولية للمحيطات International Ocean Governance.

فضلا عن ذلك، تُوصي المبادئ العامة للقانون الدولي للبيئة الدول بدعم المشاركة الفعالة للسكان الأصليين في تحقيق التنمية المستدامة، من خلال دورهم الحيوي في الإدارة البيئية والتنمية[2]، وهو ما يدعو إلى القول بأن تحقق أمن البيئة البحرية متوقف أحيانا على أخذ بعده المحلي بعين الاعتبار، والذي يرمي بدوره لتحقيق الأغراض المتوخاة من الآليات المعتمدة على المستوى الوطني في سبيل تحقيق أمن البيئة البحرية الإقليمي، الذي يخدم في نهاية المطاف أمن البيئة البحرية الدولي، والذي أصبحت البشرية تدركه بشكل متزايد من زاوية الشمولية، إذ لا يمكن النظر على سبيل المثال إلى مخزون للأسماك أو إلى نظام بيئي معين بصورة منعزلة، بل يتطلب الاعتناء به بيئيا وإيكولوجيا أخذ بعين الاعتبار قضايا بيئية أخرى تؤثر عليه، على غرار آثار تغير المناخ والصيد الجائر على الصعيد العالمي.

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، الديباجة، الفقرة الثالثة.

2 راجع إعلان ريو دي جانيرو حول البيئة والتنمية، المبدأ 21، الوثيقة A/CONF.151/26 (Vol. I).

المبحث الثاني

الجوانب العملية لأمن البيئة البحرية

يتطلب البحث عن حلول ملائمة في إطار التعامل مع تحديات أمن البيئة البحرية عدم حصر الفكر في الجوانب النظرية للموضوع، فيتعين النظر إلى أمن البيئة البحرية أيضا من زاوية العلوم التجريبية التي "تُعتبر علوماً ترتبط مواضيعها بالواقع الخارجي أي لا تكون حبيسة العقل البشري"[1]. تتجلى الجوانب العملية لأمن البيئة البحرية من هذا المنطلق في كل ما يُلاحظ من الظواهر التي تُغير في الحالة الطبيعية للبيئة البحرية، والتي تتولد إما كنتيجة مباشرة للفعل البشري، كالتلوث الذي يقع بإدخال مادة ملوثة أو طاقة بصورة مباشرة إلى الوسط البحري، أو نتيجة غير مباشرة للفعل البشري، على غرار الظواهر البيئية البحرية التي تكون نتيجة ظواهر أخرى تتولد عن الفعل البشري المباشر. تعكس ظاهرة تحمض المحيطات هذه الحالة الأخيرة، ذلك أن تحمض مياه البحر يتحقق بفعل الزيادة في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون البشرية المنشأ في الغلاف الجوي، وليس بطرحها مباشرة في البيئة البحرية.

يعتبر علاوة على ذلك جانبا عمليا لأمن البيئة البحرية كل ما تتم ترجمته في شكل نصوص ترمي إلى صون الأمن الدولي، من خلال الاهتمام بالحماية الشاملة للبيئة البحرية والحفاظ عليها. لذا تندرج ضمن هذا الجانب مختلف النصوص ذات الطبيعة القانونية، كتلك المهتمة بمواجهة التهديدات التي تتعرض لها البحار والمحيطات، على غرار الاتفاقيات الدولية التي تتبنى أنظمة لحماية للبحار والمحيطات من مختلف أشكال الاعتداء، وآليات لمعالجة آثار الاعتداء عند وقوعه. قد تكون هذه النصوص أيضا سياسية تُترجم استراتيجيات دولية ترمي إلى منع وقوع أزمات بيئية بحرية أو التخفيف من آثارها، فضلا عن مساهمتها في الوقاية من وقوع صراعات عنيفة جراء التنازع حول الموارد البحرية بسبب ندرتها واستنزافها.

تتميز هذه النصوص القانونية والسياسية بكونها تترجم في الغالب إرادة الدول التي تعمل على فرض سيطرتها على المجتمع الدولي بفضل الإمكانات التي تتوفر عليها، ولا سيما العسكرية والاقتصادية.

لا تخرج مسألة أمن البيئة البحرية عن هذا الوضع، لأن السياسة الدولية لحماية البيئة عامة، والبيئة البحرية على وجه الخصوص، تقوم بتوجيهها القوى العالمية الكبرى التي ترفض على سبيل المثال تحمل مسؤولياتها تجاه الدول المتخلفة التي تحملت ولا تزال تتحمل أضرارا بيئية جسيمة ترتبت عن ملوثات

1 Pierre Sagaut, Introduction à la pensée scientifique moderne, (2008-2009), Institut Jean Le Rond d'Alembert, Université Pierre et Marie Curie – Paris, p. 25.

صناعية، خاصة المشعة منها، والتي كانت إلى وقت قريب تُستعمل في تجارب لأغراض عسكرية بأقاليم الدول الضعيفة، بما في ذلك مناطقها البحرية.

يترجم إيلاء كل من الولايات المتحدة وروسيا أهمية لأمن البيئة البحرية في وقت مبكر وجود خلفيات سياسية وإيديولوجية لم يُفصح عنها. سبق أن عرفت السياسة البيئية الأمريكية ركودا نتيجة صب السياسة الأمريكية اهتمامها على قطاعات أخرى، غير أنه يتم إعادة طرح موضوع الأمن البيئي مجددا كلما تطلب الأمر ذلك، ولا سيما عند الحاجة إلى إقناع الرأي العام الأمريكي بسياسة مُنتهجة في مجال معين، فتتم أمننة Securitisation أو تجريد الأمننة Desecuritisation حسب الضرورة للقضايا المُتعامل معها.

استخدمت الولايات المتحدة على سبيل المثال في عام 2012 مفهوم "حماية البيئة" كوسيلة لدعم سياسة معادية للمهاجرين الذين تم اعتبارهم في صلب هذه السياسة سببا في "انعدام الأمن" Insecurity، بحجة تهديدهم لتجانس Homogeneity الأمة الأمريكية. علاوة على ذلك، اتُّهم المهاجرون أيضًا بتسببهم في تدهور البيئة[1].

كان الغرض من هذه الحجج تبرير تدخل الدولة وفرض سياسة تسعى في الواقع إلى تحقيق أهداف لم يُفصَح عنها صراحة، على غرار استخدام اللجنة الأمريكية للموارد الطبيعية الأمن البيئي كوسيلة للدعوة إلى تمرير مشروع قانون HR 1505 للأمن القومي وحماية الأراضي الفيدرالية، إذ زعم المدافعون عن المشروع بأن عدم تدخل الحكومة الأمريكية سيؤدي إلى ارتفاع الضرر البيئي[2]. انتُقدت هذه السياسة في المقابل بالإقرار بكونها مناهضة للهجرة وترمي إلى تعزيز أجندة نيوليبرالية والاستيلاء على الأراضي ومعاداة السكان الأصليين[3].

تعكس القوانين الداخلية الأمريكية والروسية المعنية بالبيئة البحرية السعي نحو إعادة النظر في مفهوم الأمن الدولي، ومع ذلك يتجلى بالنتيجة أن أمن البيئة البحرية الدولي، شأنه شأن أمن البيئة القارية الدولي، لا يخلو من التسييس لتحقيق مصالح ضيقة للدول، بما في ذلك إقناع الرأي العام الداخلي بالخيارات السياسية المعتمدة حتى ولو تم ذلك على حساب البيئة ذاتها، أو للتدخل في الشؤون الداخلية للدول من خلال التحجج بقضايا الأمن البيئي.

تتجلى على هذا النحو أهمية النظر في مسألة تكريس أمن البيئة البحرية في القوانين المقارنة للقوى العالمية التي تبنت المفهوم، واعتمدت عليه في سياساتها الوطنية والدولية. تسعى في نفس السياق الجهود

1 Ioana Ceracella Chis, Op.cit, p.7.
2 Ibid, p.8.
3 Ibid.

الأممية إلى توجيه السياسة الدولية لتعزيز السلم والأمن الدوليين، من خلال حماية البيئة عامة والوسط البحري خصوصا.

تُنسب المبادرات الأولى لإقامة علاقة بين القضايا البيئية والأمن إلى الهيئات الأممية، وكانت هذه المبادرات تتعلق بحماية البيئة في حالة النزاعات، مثلما تدل عليه المنشورات المشتركة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ومعهد ستوكهولم الدولي لبحوث السلام (SIPRI) بين عامي 1984 و1988. يُعد إضافة إلى ذلك تدخل برنامج الأمم المتحدة للبيئة في البلقان، تبعا لتفجيرات حلف الناتو لتقييم حالة البيئة، توسيعا لصلاحات منظمة الأمم المتحدة في مجال صون الأمن الدولي، وإدراجا لقضايا الأمن البيئي في مفهوم الأمن الدولي. تعكس هذه الحالات تبني وتعميم مفهوم الأمن البيئي من قبل الأمم المتحدة منذ نهاية ثمانينات القرن العشرين[1].

إضافة إلى هذه الأطراف الفاعلة داخليا ودوليا، يهتم الاتحاد الأوروبي بالقضايا البيئية ذات التأثير على الأمن الدولي، بما في ذلك التحديات التي تواجه البحار والمحيطات، ويتجلى ذلك من خلال اعتماده منذ 2008 استراتيجية ترمي إلى التقليل من الإجهاد البيئي على الموارد البحرية، ومن ثمَّ تتضح أهم الأطراف الفاعلة دوليا في مجال أمن البيئة البحرية، والتي تعتمد على سياسات متباينة في هذا الشأن، تعكسها قوانين مقارنة داخلية وممارسات دولية تطغى عليها الممارسات الأممية، وفي نفس الوقت تفرض قوى عالمية وقوى إقليمية جديدة نفسها دوليا وتساهم في التأثير على السياسة والقانون الدوليين المهتمين بقضايا أمن البيئة البحرية (المطلب الأول).

ترمي النصوص والممارسات الدولية والقوانين الوطنية المهتمة بالبيئة البحرية إلى اعتماد أطر للتعامل مع التحديات التي يواجهها أمن البيئة البحرية على الصعيدين الإقليمي والدولي. كانت هذه التحديات تقليدية يعكسها نوع التهديدات التي تعامل معها قانون البحار الكلاسيكي، الذي تميز بتطبيقه في فترة ساد فيها السباق نحو الهيمنة على أقاليم واقعة ما وراء البحار، فضلا عن عدم كون البيئة البحرية تحت ضغط النشاط البشري بقدر ما هو ممارس عليها في الوقت المعاصر الذي يعرف تفاقما للتهديدات البشرية المنشأ، على غرار التلوث البحري بمختلف أشكاله، تغير المناخ والاحترار العالمي، وما يترتب عنهما من تحمض المحيطات وذوبان جليد القطبين، وارتفاع مستوى سطح البحر، وظواهر مناخية فتاكة، إضافة إلى ما تتعرض له الأنظمة الإيكولوجية البحرية من مساس جراء الإجهاد والاستغلال المفرط للموارد البيولوجية والاستغلال الملوث للموارد المعدنية. (المطلب الثاني).

1 Lucile Maertens, Le défi de la sécurité environnementale à l'ONU, Op. Cit, pp. 205-214.

المطلب الأول

أمن البيئة البحرية في القانونين المقارن والدولي

تزودت أغلبية دول العالم بترسانات قانونية وطنية ترمي إلى حماية البيئة والحفاظ عليها. تهدف أغلبية هذه القوانين إلى تحقيق حماية للبيئة في إطار التنمية المستدامة تجسيدا للسياسة الأممية التي ترهن تحقق الحماية المُستهدفة باستغلال الموارد الطبيعية على نحو يستجيب للمتطلبات الحاضرة ويكفل حق الأجيال المستقبلية في الانتفاع بها. عمليا، لم يتم الاهتمام بحماية البيئة لاعتبارات أمنية إلا من قِبَل عدد ضئيل من الدول.

سعت القوى المتصارعة خلال الحرب الباردة إلى تسويغ الاستمرار في عسكرة الشؤون الدولية حتى خلال المرحلة التي أعقبت نهاية الصراع الإيديولوجي الثنائي القطبين، وكان الانشغال في بادئ الأمر منصباً على القضاء على مخلفات هذا الصراع الذي اعتمد على استعراض القوة والسباق نحو التسلح. اهتمت لأجل ذلك كل من الولايات المتحدة وروسيا بالشؤون البيئية، وسعت كل واحدة منهما على حِدة إلى الربط بين الأمن ومسألة حماية البيئة والحفاظ على مواردها.

يرجع الاهتمام المبكر بالأمن البيئي من طرف هاتين القوتين في نظرنا إلى شعورهما بالمسؤولية جراء الأضرار التي لحقت بالبيئة الشاملة والبيئة البحرية خصوصا والتي تسببتا فيها. تشير تقارير إلى فقدان كل من البحرية الأمريكية والروسية 50 سلاحا نوويا و23 مفاعلا نوويا بالبحر[1]. كما كشفت السلطات الروسية غرق غواصة نووية مدججة بالسلاح من فئة يانكي Yankee-class nuclear submarine على بعد 500 ميل شرق برمودا في عام 1986، تحطمت في قاع البحر وتسرب نشاط إشعاعي إلى التيارات البحرية القوية[2].

لم يتولد الشعور بالمسؤولية فقط بعد الحرب الباردة، وإنما بات الأمر جادا حتى في أوجها، وهو ما تعكسه الجهود الأمريكية السوفيتية الساعية إلى تخصيص قاع البحار والمحيطات لأغراض سلمية، وهي الجهود التي تُوجت بإبرام معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة الدمار الشامل في قاع البحار والمحيطات وفي باطن أرضها[3]، والتي استمرت إلى غاية تكريس ما سُمي لاحقا بالمنطقة أي قاع

---

1 James M. Broadus and Raphael V. Vartanov, Op.cit, p.5.

2 Ibid.

3 راجع ديباجة والمادة الأولى من معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة الدمار الشامل في قاع البحار والمحيطات وفي باطن أرضها، الموقع عليها في لندن بتاريخ 11 فيفري 1971 من طرف الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي

البحار، باطنها ومواردها الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية لأغراض سلمية، بموجب اتفاقية قانون البحار التي أدت كل من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي أدوارا معتبرة في سن أحكامها.

يتبين على هذا الأساس دور كل من القانونين الأمريكي والروسي في إيلاء الأهمية لأمن البيئة البحرية تعزيزاً للأمن الدولي، لكن ذلك لا يعني أن القوانين المقارنة للدول الأخرى تخلو من أحكام تكرس أمن البيئة البحرية، خاصة أن قوى بحرية صاعدة فرضت نفسها على الساحة الدولية، على غرار الصين التي تدعم عسكرة البحار والمحيطات في سبيل تحقيق أهدافها التوسعية، ولا سيما ببحر الصين الجنوبي، ومع ذلك، تبقى في رأينا كل من الممارسة الأمريكية والروسية في مجال أمن البيئة البحرية جديرتين بالاهتمام لكونهما رائدتين في هذا المجال، فضلا عن أنهما رائدتان في العمل على إعادة التصور في مفهوم الأمن على نحو يكفل الاهتمام ببعده البيئي، وهو ما تم تجسيده خلال التفاوض بشأن اتفاقية قانون البحار.

سعت موازاة مع ذلك الأمم المتحدة من خلال أجهزتها المهتمة بشؤون البيئة إلى الربط بين الأمن وقضايا البيئة، واعتمدت هذه الأجهزة باطرادٍ على مفاهيم للأمن، على غرار الأمن الإنساني، الذي سعت من خلاله إلى ابراز كيف يتهدد استقرار الدولة وحياة الفرد بفعل البيئة. هكذا أسس كل من تقرير برونتلاند "مستقبلنا المشترك" لعام 1987، وخطة السلام للأمين العام السابق لمنظمة الأمم المتحدة بطرس بطرس غالي لعام 1992، وتقرير الألفية للأمين العام السابق كوفي عنان " نحن الشعوب: دور الأمم المتحدة في القرن الحادي والعشرين" لعام 2000، لعلاقة واضحة بين البيئة والتوترات السياسية والصراعات.

بالمثل، يعتبر تقرير برنامج الأمم المتحدة للتنمية حول التنمية البشرية لعام 1994 الأمن البيئي بأنه أحد الأبعاد السبعة للأمن الإنساني.

يُعد في نظرنا اعتبار الأمم المتحدة قاع البحار والمحيطات وباطنها ومواردها المعدنية الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية إرثا مشتركا للإنسانية أهم وجه من أوجه تكريس أمن البيئة البحرية، لكونه يساهم في تعزيز الأمن والسلم الدوليين الذي يعكسه اعتماد نظام قانوني دولي كفيل بتحقيق الاستقرار في العلاقات الدولية البحرية.

لا تنفرد الأمم المتحدة كمنظمة دولية شاملة بالاهتمام بقضايا أمن البيئة البحرية مادام الأمر لفت اهتمام منظمات دولية أخرى ذات وزن على الساحة الدولية، على غرار الاتحاد الأوروبي الذي أدرج في ممارساته وسياساته واستراتيجياته قضايا البيئة البحرية، كالحماية من التلوث والإجهاد المُمارس على الموارد

=وبريطانيا، ودخلت حيز التنفيذ في 18 ماي، متاحة على الرابط: 1972(تاريخ الولوج: 24 فيفري 2021) https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028010aa4c&clang=_fr

البحرية البيولوجية والمعدنية، فضلا عن سعيه من خلال سياسة الاقتصاد الأزرق إلى تقديم الدعم لصانعي السياسات وأصحاب المصلحة لتحقيق التنمية المستدامة للمحيطات والموارد الساحلية، ولتطوير وتنفيذ السياسات والمبادرات في إطار الصفقة الخضراء الأوروبية وفقًا للنهج الجديد لاقتصاد أزرق مستدام[1].

الفرع الأول: أمن البيئة البحرية في القانون المقارن

يبرز اختلاف الدول في مدى الاهتمام بما يهدد الأمن جراء الانتهاكات المرتكبة في حق البيئة أو نتيجة الآثار السلبية التي يُرتبها النشاط البشري عليها، من خلال كمية ونوعية النصوص الرسمية الوطنية التي تهتم بالقضايا ذات الصلة. يدل العدد المعتبر للاتفاقيات والصكوك الدولية الملزمة منها والمرنة، المهتمة بحماية البيئة والحفاظ عليها على درجة الاهتمام الذي توليه كل دولة للمسائل البيئية وطنيا ودوليا. لكن لا ينطوي تبني عدد معتبر من النصوص الدولية لحماية البيئة على جانب إيجابي دائما، لأن الوفاء بالالتزامات التي تُقرها هذه النصوص يُمثل تحديا آخر يمكن إدراجه في نظرنا ضمن تحديات الأمن البيئي الدولي.

إن الريادة في التكفل وطنيا ودوليا بانشغالات الأمن في علاقته بالبيئة تتزعمها القوى المتصارعة خلال الحرب الباردة، وعلى رأسها الولايات المتحدة وروسيا اللتان تبنتا مواقف تنبئية في وقت مبكر مهدت لتعاون ثنائي منذ أوائل التسعينات من القرن الماضي في أمور الأمن البيئي، حيث انصب الانشغال على الأمن البيئي للمحيطات كما يعكسه العمل المشترك الذي أنجزه معهد الاقتصاد العالمي والعلاقات الدولية التابع لأكاديمية العلوم الروسية ومعهد وودز هول Woods Hole لعلوم المحيطات، دام قرابة 4 سنوات (1990-1994)، والذي كان يرمي إلى إجراء مقارنة بين التصور الأمريكي والروسي حول مفهوم الأمن البيئي في تطبيقاته على محيطات العالم، وتحديد وتحليل المشاكل المرتبطة بالأمن البيئي ذات الاهتمام المشترك للدولتين[2].

أبرزَ تحليلُ نتائج هذا العمل الاختلافَ بين الأمريكيين والروسيين في الفكر والتصور المرتبط بالأمن البيئي، ويتجلى هذا الاختلاف في المواقف الدولية تجاه القضايا البيئية، إذ تمت ملاحظة أن الروس يثقون أكثر في النظام الدولي المتعدد الأطراف والمقاربات الشاملة في تناول قضايا أمن البيئة البحرية، في حين

---

1 راجع تقرير الاتحاد الأوروبي بشأن الاقتصاد الأزرق، EU Neibours South 31/08/2020، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 24 فيفري 2021) https://www.euneighbours.eu/fr/sud/stay-informed/publications/le-rapport-de-lue-2020-sur leconomie-bleue

2 James M. Broadus and Raphael V. Vartanov, Op.cit, Preface.

أظهر الأمريكيون تفضيلهم لنظام التفاوض الثنائي والحلول الإقليمية للمسائل المطروحة[1]. يتجلى أيضا اختلافهما تجاه القضايا البيئية في ثبات المفهوم الروسي للأمن البيئي وعدم سعي روسيا إلى إقحام الأمن البيئي في سياسات الدفاع، بينما تتنوع مفاهيمه في القانون الأمريكي، وتستمر الولايات المتحدة في تحاشي التصديق على اتفاقية قانون البحار، وهو ما يترجم اختلافاً جوهرياً بين هاتين القوتين في تعاملهما مع القضايا البيئية البحرية وطنيا ودوليا.

أولا–أمن البيئة البحرية في القانون الأمريكي

أدت الإصلاحات التي باشرتها الإدارة الأمريكية نتيجة نهاية الصراع بين المعسكرين الشيوعي والرأسمالي إلى التراجع عن استراتيجية الدفاع المبنية على الردع Deterrence، ليتم في عام 1996 تبني عقيدة وزير الدفاع الأمريكي السابق ويليام بيري William Perry، المؤسسة على فكرة الدفاع الوقائيPreventive Defense، وهو ما أتاح المجال لتوسيع نطاق الوقاية ليشمل الأمن البيئي الذي تم الاعتماد عليه في تعاون القوات المسلحة الأمريكية مع نظيراتها الأجنبية ولا سيما للتخلص من المواد النووية، وتفكيك الغواصات النووية، وتبني برامج تدريب وعمليات صديقة للبيئة.

أضحت الولايات المتحدة الأمريكية مجبرة على إعادة النظر في منظومتها الأمنية التي أسستها على الصراع الثنائي مع الاتحاد السوفيتي سابقا، ليتم البحث عن خصوم جدد تضمن استمرارية الترسانة الأمنية المعتمدة. وبالنتيجة أدرجت الإدارة الأمريكية مفهوم الأمن البيئي في استراتيجية الأمن القومي لعام 1991، وقامت في فترة لاحقة بالتنصيص في صلب وثيقة تلك الاستراتيجية، واعتبرته عنصرا من عناصر الأمن الإقليمي والقومي. تأكد هذا التوجه من خلال إسناد مسائل الأمن البيئي إلى كل من وزارة الخارجية ووزارة الدفاع الأمريكيتين، وترتب عن هذه الازدواجية المؤسساتية المتعلقة بمسائل الأمن البيئي، تعددُ تعاريفه التي تنص عليها الوثائق الرسمية الأمريكية.

أشار تعريف الأمن البيئي لوزارة الخارجية الأمريكية إلى:

"Environmental security is an element of regional and national security. It encompasses the mitigation and prevention of energy threats, including threats to sources and supply lines, and environmental risks and related stresses that directly contribute to political and economic instability or conflict in foreign countries or regions of importance to the United States."[2]

---

1 Ibid.

2 راجع تقرير حول تهديدات الأمن البيئي، وزارة الشؤون الخارجية الأمريكية، أكتوبر 2001، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 29 سبتمبر 2020) https://2001-2009.state.gov/p/eur/rls/rpt/2001/5882.htm#

لم تكتف الإدارة الأمريكية بسرد ما يُهدد الأمن البيئي بل وسعت من تعريفه بموجب تناولها لمفهوم الأمن القومي الأمريكي، ويتجلى ذلك من خلال اعتبارها بأن:

"Although environmental security threats may not necessarily directly harm U.S. territory, they may still threaten national security because of potential harm to the territories of U.S. allies and other nations where the U.S. has strategic interests or due to indirect, adverse effects to the global economic system"[1]

لأجل ذلك، تمت الإشارة على سبيل الاستدلال وليس الحصر إلى المسائل ذات صلة مباشرة بالأمن البيئي، والمتمثلة وفقا للتعريف ذاته في التلوث النووي والوقود المستهلك والنفايات، التهديدات لموارد الطاقة، تلوث أو تدهور أو استنفاد الموارد البيئية الأساسية، أو المشكلات البيئية الناجمة عن فشل البنية التحتية التي قد تهدد أمن الولايات المتحدة أو تقوض الاستقرار الإقليمي الأجنبي[2].

في المقابل أسهبت وزارة الدفاع الأمريكية في تعريف الأمن البيئي بموجب اللائحة التوجيهية رقم 4715.1 المؤرخة في 24 فيفري 1996[3]، والتي أحصت وتناولت بالتفصيل 11 مجالا تُحدد اختصاص الجيوش الأمريكية بمناسبة تنفيذها لمهام ذات صلة بالأمن البيئي. تكرس هذه اللائحة أحكاما لأمن البيئة البحرية، ويتجلى ذلك من خلال إدراجها البحار الإقليمية الأمريكية وكل منطقة خاضعة للقضاء الوطني الأمريكي من بين المجالات التي تدخل في نطاق تطبيق أحكام اللائحة التوجيهية ذاتها.

إن ما يُميز الاستراتيجية الأمريكية في تعاملها مع أمن البيئة البحرية يكمن في عدم تصديق الولايات المتحدة على اتفاقية قانون البحار، وهو ما قد يُشكل عائقا لفض الخلافات الدولية البحرية التي تكون الولايات المتحدة طرفا فيها، ولا سيما أنها تتمسك بمطالب إقليمية بمنطقة القطب الشمالي في مواجهة مطالب دول أخرى وقد تميل تلك المطالب الإقليمية المتداخلة إلى الارتقاء نحو نزاعات عنيفة في حالة عدم

" يُعد الأمن البيئي عنصراً للأمن القومي والإقليمي ويشمل على التخفيف والوقاية من تهديدات الطاقة، بما في ذلك المخاطر والضغوط البيئية التي تساهم بشكل مباشر في عدم الاستقرار السياسي والاقتصادي أو الصراع في البلدان أو المناطق الأجنبية التي تكتسي أهمية بالنسبة للولايات المتحدة" (ترجمتنا).

1 نفس المرجع.

" رغم أن تهديدات الأمن البيئي قد لا تمس حتما بشكل مباشر أراضي الولايات المتحدة، إلا أنها قد تظل تهدد الأمن القومي بسبب إما الضرر المحتمل الذي يمس أقاليم حلفاء الولايات المتحدة والدول الأخرى، حيث للولايات المتحدة مصالح استراتيجية، أو بسبب الآثار السلبية غير المباشرة على النظام الاقتصادي العالمي" (ترجمتنا).

2 نفس المرجع.

3 راجع اللائحة التوجيهية لوزارة الدفاع الأمريكية بشأن الأمن البيئي رقم 4715.1، مؤرخة في 24 فيفري 1996، المتعلقة بالأمن البيئي، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 30 سبتمبر 2020) https://biotech.law.lsu.edu/blaw/dodd/corres/pdf2/d47151p.pdf

التوصل إلى تسويتها وفقا للآليات المتفق عليها في إطار مجلس المنطقة القطبية الشمالية Arctic Council، فضلا عن ذلك، فإن الإدارة الأمريكية تُفضل أسلوب التصرف الانفرادي لحماية البيئة البحرية، وهو ما يجسده على وجه الخصوص القانون الأمريكي حول التلوث بالنفط Oil Pollution Act لعام 1990، الذي تم اعتماده في ظل سريان اتفاقية المنظمة البحرية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات لعام 1969.

ثانيا: أمن البيئة البحرية في القانون الروسي

اهتمت فدرالية روسيا، ووريثة الاتحاد السوفيتي، في وقت مبكر بمسألة الأمن البيئي، إذ باشر الاتحاد السوفيتي مساعي أمننة البيئة خلال الحرب الباردة وذلك قبل أن يتم تبنيها وتعميمها لدى الولايات المتحدة الأمريكية. كانت المسائل البيئية أهم ما استند عليه الرئيس الروسي السابق ميخائيل غورباتشوف في جهوده لوضع حد للحرب الباردة وتبني نظام دولي جديد للأمن، يتجسد من خلال مساندة ودعم الأمن المشترك Common Security، مقترِحا في عام 1987 استحداث مجلس الأمن البيئي لمنظمة الأمم المتحدة[1]، وهو ما يعكس في نظرنا خطوة أولى في مسار تدويل الأمن البيئي.

يسود الاختلاف في التصور بشأن هذا التدويل، فكانت الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية سابقا تقترح ضرورة تأمين النظم البيئية والإيكولوجية، في حين كان تدويل الولايات المتحدة للمسألة مبنيا على العلاقة القائمة بين البيئة والنزاعات العسكرية[2].

حددت فيدرالية روسيا في وقت لاحق، وبالتحديد في عام 2015، بموجب الأهداف الاستراتيجية للأمن البيئي المنصوص عليها بموجب الاستراتيجية الوطنية للأمن الروسي، موضوع المرسوم الرئاسي رقم 683 المؤرخ في 31 ديسمبر 2015، أهداف الأمن البيئي والمتمثلة في:

"...the preservation and restoration of natural systems and support for the quality of the environment necessary for human life and the sustained development of the economy; -- the elimination of environmental damage from business activity in conditions of growing economic activity and global climate change"[3]

---

1 Smouts, Marie-Claude. "Risque Planétaire Et Sécurité Environnementale." Esprit (1940-), No. 274 (5), 2001, pp. 133–141. JSTOR, www.jstor.org/stable/24279450, (lasr ccessed October 3rd, 2020), p.134.

2 John Barnett, The meaning of Environmental Security, Ecological Politics and Policy in the New Security Era, Zed Books Ltd, 7 Cynthia Street, N1 9JF London, 2001, pp. 708-109.

3 راجع المرسوم الرئاسي الروسي رقم 683 المؤرخ في 31 ديسمبر 2015، الفقرة 83، المتضمن التصديق على الاستراتيجية الوطنية للأمن الروسي، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 03 أكتوبر 2020)
http://www.ieee.es/Galerias/fichero/OtrasPublicaciones/Internacional/2016/Russian-National-Security-Strategy-31Dec2015.pdf

لم تتغير النظرة الروسية إلى الأمن البيئي حتى بعد تفكك الاتحاد السوفيتي، إذ لا يزال الاهتمام المحض بالأنظمة البيئية في إطار تنمية مستدامة يسود الخطاب السياسي الروسي، بعيدا عن توظيف البيئة في قضايا الدفاع، وهو الموقف الذي تبناه تكتل الدول المستقلة عن الاتحاد السوفيتي سابقا في إطار ما يسمى رابطة الدول المستقلة Commonwealth of Independent States، والتي تبنت في عام 1996 التعريف التالي للأمن البيئي:

"La sécurité environnementale est l'état de protection des intérêts vitaux de l'individu, de la société et de l'environnement naturel contre les menaces résultant d'impacts anthropogéniques ou naturels sur l'environnement"[1]

يتجلى الدور الروسي في تعزيز أمن البيئة البحرية من خلال جهود الرئيس السابق ميكائيل غورباتشوف الذي كان تصوره مستبقا للأحداث، لا سيما ما يتعلق بتبني نظام حَكامة خاص بمنطقة القطب الشمالي. ارتسمت معالم استراتيجية غورباتشوف العاكسة للبعد الإقليمي لأمن البيئة البحرية في خطابه الشهير الذي ألقاه بمدينة مورمانسك Murmansk الروسية في أول أكتوبر 1987، والذي نادى بموجبه المجتمع الدولي إلى وضع شمال المعمورة ومناطقه القطبية وشبه القطبية وجميع بلدان الشمال تحت نظام ما سماه منطقة سلم حقيقية، بدلا من ساحة حرب[2]، ودعا بالمناسبة إلى التخفيض الجذري لمستوى المواجهة العسكرية في المنطقة، وإنشاء منطقة خالية من الأسلحة النووية في شمال أوروبا، وإزالة الغواصات المجهزة بصواريخ باليستية من أسطول البلطيق السوفيتي، وتقييد النشاط البحري في بحر البلطيق وبحر الشمال والنرويج وغرينلاند، وإلغاء التجارب النووية في "نوفايا زيمليا Novaya Zemlya"[3].

أصبحت المساعي الروسية الهادفة إلى أمننة المنطقة عرضة للنزاعات الإقليمية الناتجة عن مطالبة الدول القطبية الخمس بحقوق إقليمية متداخلة، زاد من حدة هذه النزاعات ذوبان الجليد بالمنطقة بفعل تغير المناخ وما انجر عنه من تغيرات في البيئة وفي استخداماتها، فضلا عن محدودية ثقة الدول المتنازعة في

"الحفاظ على الأنظمة الطبيعية وإعادة إحيائها (Restoration) وتدعيم نوعية البيئة الضرورية لحياة الإنسان وللتنمية الاقتصادية المستدامة، والقضاء أيضا على الأضرار البيئية الناجمة عن النشاط التجاري في ظروف النشاط الاقتصادي المتزايد وتغير المناخ" (ترجمتنا).

1 Marie-Ange Schellekens-Gaiffe, Op.cit, p.66.

2 Gorbachev Mikhail, The Speech in Murmansk at the ceremonial meeting on the occasion of the presentation of the Order of Lenin and the Gold Star Medal to the city of Murmansk, October 1st, 1987 (Novosti Press Agency: Moscow, 1987), pp. 23-31. https://www.barentsinfo.fi/docs/Gorbachev_speech.pdf (last accessed October 5th, 2020).

3 Heather Exner-Pirot, Between Militarization and disarmament: Constructing peace in the Arctic, Arctic Yearbook Commentaries 2019, https: //arcticyearbook. com/images/ yearbook/2019/Briefing-Notes /1_AY2019_COM_ExnerPirot.pdf (last accessed October 5th, 2020).

قانون البحار الساري الذي من المفروض أن يساهم في الحل السلمي للنزاعات القائمة بدلا من التشكيك في أحكامه.

إن اختصار مسألة الأمن البيئي في ممارسات القوى الكبرى التي قامت على أنقاض الحرب العالمية الثانية، وما نجم عنها من تغير في تشكيلة النظام الدولي الذي اتسم بالصراع الثنائي القطبين، وبروز تكتلات دولية إقليمية على غرار الاتحاد الأوروبي، لا يعكس حالة المجتمع الدولي في الوقت الراهن الذي طرأت عليه تغيرات هامة مع حلول الألفية الثانية، إذ لم يعد العالم يسير لا وفق نظام ثنائي القطبين ولا أحادي القطب.

لقد طرأت تغيرات هامة يترجمها على الخصوص تحول دول انتمت، قبل وخلال مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، إلى تكتل الدول النامية أو إلى حركة عدم الانحياز، لتصبح قوة عالمية مضاهية للقوى البحرية الكبرى، ويتعلق الأمر بجمهورية الصين الشعبية التي قلبت موازين القوى ورتبت تأثيرا على النظام العالمي، بفضل ما تعرفه من تطور اقتصادي وعسكري أضحى مصدر قلق وتهديد لمصالح العالم الغربي المتخوف من استراتيجية الحزب الشيوعي الصيني الحاكم، الهادفة إلى وضع الصين القوة الأولى عالميا في غضون 2049 تحت شعار "التجديد العظيم للأمة الصينية 2049"، الذي أطلق عليه الرئيس الصيني شي جين بينغ Xi Jinping اصطلاح "الحلم الصيني Zhongguo meng (Chinese Dream)[1].

تم وصف مسعى الصين للهيمنة العالمية بأنه استراتيجية لتحويل النظام العالمي بما يتوافق مع المصالح الصينية وإقامة نظام عالمي متعدد الأقطاب يقلل من المركز المحوري الأمريكي

"Gradually transforming the global order into a form more compatible with Chinese interests and values, making it more multipolar and less US-centric; enhancing China's presence and influence within the existing multilateral system; creating new institutions outside the current UN-Bretton Woods system; and deploying Xi's emerging idea of a "community of common destiny for mankind" as a conceptual vehicle to underpin all the above."[2]

---

1 Mohanty Manoranjan. "Xi Jinping and the 'Chinese Dream'." Economic and Political Weekly, vol. 48, No. 38, 2013, pp. 34–40. JSTOR, www.jstor.org/stable/23528539 , (last accessed June 1st, 2021).

2 Atlantic Council Strategy Papers, The Missing Link in US Strategy: Understanding the Fault Lines of Internal Chinese Politics, The Longer Telegram: Toward A New American China Strategy, By Anonymous, ISBN-13: 978-1-61977-154-3, available at: https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2021/01/The-Longer-Telegram-Toward-A-New-American-China-Strategy.pdf (last accessed June 1st, 2021)

"تحويل النظام العالمي تدريجيًا على نحو يحقق توافق معتبر مع المصالح والقيم الصينية، مما يتيح بروز عالم متعدد الأقطاب أقل اعتمادا على الولايات المتحدة، وتعزيز حضور الصين وتأثيرها داخل النظام المتعدد الأطراف القائم،

تعكس الوتيرة المعتبرة لتطور جمهورية الصين الشعبية قوتها على الساحة الدولية، إذ لم تعد تؤثر على النظام الدولي السائد فحسب، بل أصبحت تتحدى القانون الدولي وترفض سيادته. تأكد ذلك برفضها لحكم محكمة التحكيم الدولية الصادر في عام 2016 في النزاع القائم بينها وبين جمهورية الفليبين، بشأن مطالب سيادية ببحر الصين الجنوبي، وهي القضية التي تناولت قضايا أمن البيئة البحرية خاصة بهذه المنطقة التي تعرف توترا حادا، والتي تجاهلتها الصين بتمسكها بإقامة قواعد عسكرية بحرية اصطناعية، اعتبرتها المحكمة انتهاكا للالتزامات الدولية للصين المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

تتميز علاوة على ذلك تشكيلة العالم الحالي بتراجع الدور الريادي للولايات المتحدة الأمريكية التي بلغ عجزها التجاري نسبة تاريخية، حيث قُدر بحلول شهر مارس 2021 بـ74.4 مليار دولار[1]، أمام المنافسة الصينية وبروز قوى إقليمية ذات تأثير محدود على تشكيلة النظام العالمي على غرار البرازيل، الهند، تركيا، جنوب إفريقيا، وإيران، المتمتعة بوسائل قوة Power Vectors محدودة.

استقر الرأي في السياسة الدولية على أن القوة تقوم على الأبعاد العسكرية، الديموغرافية، الجغرافية، الاقتصادية، السياسية، الثقافية، والتكنولوجية[2]، إذ تتوفر لدى القوى الإقليمية بعض هذه العناصر دون الأخرى، خلافا للقوى العالمية التي تتميز بتفوقها في كافة هذه المجالات.

أمام هذا الزحف المتنامي نحو الهيمنة العالمية من طرف قوى جديدة، ولا سيما جمهورية الصين الشعبية، تكتلت الولايات المتحدة باعتبارها قوة عالمية مع قوى إقليمية، خاصة الهند واليابان وأستراليا، في إطار ما يسمى بالحوار الأمني الرباعي Quadrilateral Security Dialogue، لمواجهة سياسة الصين في كل من المحيطين الهندي والهادئ، وتَعتبر هذه القوى الأربع حيازة الصين خلال العشريتين الأخيرتين على أكبر قوة عسكرية بحرية في العالم خطرا على حرية الملاحة في كل من المحيط الهندي والمحيط الهادئ، وهو ما دفع الرئيس الأمريكي جو بايدن Joseph R. Biden, Jr. إلى التصريح:

وإنشاء مؤسسات جديدة خارج نظام بروتن وودز الحالي للأمم المتحدة؛ ونشر فكرة شي جين بينغ الناشئة بشأن "مجتمع المصير المشترك للبشرية" كوسيلة مفاهيمية لدعم هذه الأهداف"(ترجمتنا).

1 Véronique Le Billon, Etats-Unis : La relance creuse le déficit commercial à un niveau historique, Les Echos, publié le 4 mai 2021, https://www.lesechos.fr/monde/etats-unis/etats-unis-la-relance-creuse-le-deficit-commercial-a-un-niveau-historique-1312318 (consulté, le 1er juin 2021).

2 Puissance : Définition, Enjeux et Perspectives, Centre de Ressources et d'Information sur l'Intelligence Economique et Stratégique, Portail de l'Intelligence Economique, https://portail-ie.fr/resource/glossary/41/puissance (consulté, le 1er juin 2021).

"When we strengthen our alliances, we amplify our power and our ability to disrupt threats before they can reach our shores"[1]

ومن ثمَّ يتضح أن التصور الأمريكي والروسي لأمن البيئة البحرية في تفاعل مع ما يطرأ من تغير في العلاقات الدولية، ودخول العالم في نظام متعدد الأقطاب، يصعب معه الجزم بهيمنة قوة مهما كانت عظمتها على النظام الدولي نتيجة تعدد القوى الإقليمية، إلى جانب القوى العالمية وتوزيع الاقتصاد والسيطرة فيما بينها. ومع ذلك، لا يمكن تجاهل تأثير جمهورية الصين الشعبية في محيطها ومنطقة نفوذها، والتي سبق أن تحدت قانون البحار الساري الذي وافقت عليه، وهو التأثير الذي لم يرقَ حاليا في نظرنا إلى مستوى عالمي مثلما حصل لتأثير الولايات المتحدة الأمريكية على العالم عقب الحرب العالمية الثانية والحرب الباردة.

الفرع الثاني: أمن البيئة البحرية في القانون الدولي

عرف القانون الدولي مراحل في تدوين قواعده العرفية ووضع أنظمة قانونية دولية حول العديد من المواضيع ذات الاهتمام العام، وكانت الجهود المبذولة في هذا المجال معتبرة عقب الحرب العالمية الثانية، وميلاد لجنة القانون الدولي التي أُوكلت لها مهمة التدوين والتطور المُطرد للقانون الدولي. يُرجح البعض مع ذلك أن المحاولات الأولى لوضع تنظيم ما بين الحكومات حول مسائل قانونية تهم المجتمع الدولي بشكل دائم تعود إلى مؤتمر فيينا (1814-1815)[2] الذي نُظم عقب انهزام نابليون الأول لإعادة ترتيب البيت الأوروبي من خلال وضع الحدود بين الدول وتبني نظام جديد للسلم.

خلت النصوص الدولية التي تم تدوينها خلال هذه المراحل من أحكام تهتم بالبيئة عامة والبيئة البحرية على وجه الخصوص، واستمر هذا الوضع لاحقا حيث خلت أيضا أحكام ميثاق الأمم المتحدة من أية إشارة إلى البيئة، ولم يُفوض نص الميثاق الأجهزة الأممية الرئيسية، (الجمعية العامة ومجلس الأمن) بمهام ضبط الأمن والسلم الدوليين بالاهتمام بالبيئة ومواردها، وجادل البعض بشأن هذا القصور الذي يشوب ميثاق الأمم المتحدة، معتبرا أنه:

---

1 The White House, Washington, President Joseph R. Biden, Jr. Interim National Security Strategy Guidance, March 2021, available at: https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2021/03/NSC-1v2.pdf (last accessed June 1st, 2021)

"عندما نعزز تحالفاتنا، فإننا نعزز قوتنا وكذلك قدرتنا على تعطيل التهديدات قبل أن تصل إلى سواحلنا" (ترجمتنا)

2 La Commission du droit international et son œuvre, Publication des Nations Unies, Septième édition, Volume I, Nations Unies, New York 2009, ISBN 978-92-1-233434-9, p.2., accessible via : https://legal.un.org/avl/ILC/7th_F/Vol_I.pdf (consulté, le 1er juin 2021).

"In no respect is the [U.N.] Charter more a product of its times than in its disregard of the environment. Aside from a reference to 'good neighborliness', it contains nothing"[1]

غير أن التطورات اللاحقة التي طرأت على القضايا الدولية أتاحت وضع البيئة محل اهتمام منظمات غير حكومية بالدرجة الأولى، والمُنظرين في الشؤون الأمنية، الذين نجحوا في إقناع الرأي العام الدولي بإعادة النظر في تصور الأمن وتوسيع أبعاده لتشمل مجالات أخرى على غرار الاقتصاد والبيئة. عجل هذا الفكر ببروز مدرسة كوبنهاغن التي تزعمت تجديد الدراسات الأمنية ورفضها للتصور التقليدي للأمن واعتبار الأمن قبل كل شيء بناءً اجتماعياً عبر ما يطلق عليه بالأمننة[2] Securitization، والتي تتمثل بالنسبة للنخب السياسية في تحديد ما يُهدد البقاء والاعتراف به من أجل التمكن من الاستجابة له بتدابير عاجلة واستثنائية تخص مجال الأمن[3].

أثرت هذه التغيرات في الفكر والتصور على أجندة الأمم المتحدة التي أصبحت تهتم بالبيئة كموضوع من شأنه أن يهدد الأمن والسلم الدوليين، وذلك رغم افتقار دستورها (ميثاق الأمم المتحدة) إلى أي تنصيص على البيئة. أدى هذا التطور إلى اعتبار البيئة بمواردها سببا للنزاع، ومن ثمَّ تم إقحام الهيئة الأممية المكلفة بضبط الأمن والسلم الدوليين، والمتمثلة في مجلس الأمن، للنظر في شؤون الأمن الدولي في بعده البيئي، ويمكن اعتبار قراره رقم S/RES/1459 (2003) المؤرخ في 28 جانفي 2003 أول تكريس رسمي لأشغاله في هذا المجال، والذي تناول مسألة الموارد الطبيعية ودورها في خلق النزاعات، ولا سيما التجارة غير المشروعة بالماس الخام في مناطق معينة من العالم، وتأجيج الصراعات المسلحة التي تمس السلم والأمن الدوليين[4].

غير أن اهتمام مجلس الأمن بمسألة حماية البيئة يعود، كما سبق أن ذكرنا، إلى بداية تسعينات القرن الماضي، إثر تحميله العراق مسؤولية الأضرار البيئية وتدمير الموارد الطبيعية التي ارتُكبت خلال غزوه للكويت[5].

---

1 Palmer Geoffrey. "New Ways to Make International Environmental Law." The American Journal of International Law, vol. 86, No. 2, 1992, pp. 259–283. JSTOR, www.jstor.org/stable/2203234, (last accessed 10 July 2021).

"لا يعتبر ميثاق [الأمم المتحدة] بأي حال من الأحوال نتاجًا لعصره أكثر من كونه نتاجًا لتجاهل البيئة. وبصرف النظر عن الإشارة إلى "حسن الجوار"، فإنه لا يحتوي على أي شيء" (ترجمتنا).

2 Lucile Maertens, Les défis de la sécurité environnementale à l'ONU, Op. Cit. p.206.

3 Ibid.

4 راجع الأمم المتحدة، مجلس الأمن، القرار S/RES/1459 المؤرخ في 28 جانفي 2003، التجارة غير المشروعة بالماس الخام بمناطق معينة في العالم وتأجيج الصراعات المسلحة التي تمس السلم والأمن الدوليين، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 15 جويلية 2021) https://undocs.org/ar/S/RES/1459

5 راجع الأمم المتحدة، مجلس الأمن، القرار 687 (1991) المؤرخ في 3 أفريل 1991.

يتجلى في نفس السياق انشغال الأمم المتحدة بقضايا الأمن الدولي في علاقاته بالبحار والمحيطات من خلال تكريس جزء هام من أشغال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لمسألة حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي الأشغال التي تُوجت بتبني الجزء الثاني عشر (XII) لاتفاقية قانون البحار التي كرست مبادئ القانون الدولي للبيئة، وقواعد عامة تُؤسس للجهود الدولية الرامية إلى حماية البحار والمحيطات من كافة أشكال الاعتداء، فضلا عن جدية العمل بأحكامها لتعزيز الأمن الدولي من خلال التكفل القانوني بالتحديات التي تواجه البحار والمحيطات.

إن بلوغ الأهداف الأممية في إطار أمن البيئة البحرية مرهون بمشاركة الأطراف الأخرى الفاعلة على الساحة الدولية ولا سيما المنظمات الإقليمية الغير منضوية تحت لواء الأمم المتحدة في وضع استراتيجيات وسياسات تحث الدول على الاهتمام بالبيئة كعامل لتوفير الأمن وتعزيز الاستقرار على كافة الأصعدة.

تعتبر جهود الاتحاد الأوروبي في هذا السياق مصيرية من حيث أنها نابعة من منظمة دولية تتوفر على أجهزة تنفيذية وتشريعية متمتعة بنسبة عالية من الاستقلالية عن الدول الأعضاء، ما يتيح لها إمكانية اتخاذ قرارات سيادية في مجال المساهمة في تعزيز الأمن الدولي، من خلال الاهتمام بالقضايا البيئية الشاملة، على غرار تغير المناخ، تحمض المحيطات، ارتفاع مستوى سطح البحر، والتدخل في حالة الكوارث الطبيعية للإغاثة، وذلك خلافا لما هو عليه الحال لدى المنظمات الدولية الأخرى المهتمة بقضايا الأمن البيئي كمنظمة حلف الشمال الأطلسي التي تفتقر إلى الموارد الضرورية لتحقيق أهدافها في هذا المجال، حيث يواجه على سبيل المثال دورها في الإغاثة جراء الكوارث الطبيعية عوائق مرتبطة بتمويل عمليات الإغاثة، مما أدى إلى اقتراح الاعتماد على التمويل من ميزانيات مساعدات التنمية أو تحمل الأمم المتحدة مباشرة تكاليفها[1].

من ثمَّ يتضح أن أمن البيئة البحرية تتناوله نصوص دولية تكون أحيانا عالمية يتم تبنيها في إطار نظام الأمم المتحدة، في حين يصدر بعض منها عن منظمات دولية إقليمية تسعى في نهاية المطاف إلى تحقيق مقاصد ومبادئ الأمم المتحدة المُبينة في الميثاق ولا سيما صون الأمن والسلم الدوليين.

1 Maurits Jochems, Le Rôle Humanitaire croissant de l'OTAN, In Revue de l'OTAN, édition printemps 2006, https://www.nato.int/docu/review/2006/issue1/french/main.htm (consulté, le 14 août 2019).

أولا: أمن البيئة البحرية في الممارسة الأممية

يُعد غياب نص قانوني دولي مُكرس خصيصا للأمن البيئي أمرا جليا، لكن تُوحي بعض النصوص القانونية الدولية بتكفلها بقضايا البيئة بأبعادها الأمنية. يمكن اعتبار الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الوثيقة القانونية الدولية الأصلية التي كرسَت الأمن في بعده الإنساني، ويمكن إدراك ذلك من خلال المادة الثالثة منه التي كرَست الحق في الحياة، والحرية والأمن الشخصي، والمادة الخامسة والعشرين التي ضمنت الحق في مستوى معيشي ملائم بما في ذلك الرفاه، والغذاء، والملبس، والمسكن، بينما تعترف المادة الثامنة والعشرون بضرورة الاعتراف لكل فرد بالحق في نظام اجتماعي ودولي تتحقق فيه الحقوق والحريات المعترف بها بالكامل[1].

غير أن اهتمام هذا الإعلان بالفرد لم يتم بالدقة المنتظرة، نتيجة تجاهله للأبعاد البيئية في الحقوق التي كرسها، وهو ما يتطلب النظر في نصوص دولية أخرى تهتم بأمن الفرد والمجتمع من خلال الاهتمام بالقضايا البيئية. يمكن إدراك هذا الغرض في نص الميثاق العالمي من أجل الطبيعة الذي تزامن تبنيه مع تتويج أشغال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث حول قانون البحار بإبرام اتفاقية قانون البحار.

تُعتبر أحكام الميثاق العالمي من أجل الطبيعة بمثابة مبادئ دولية عاكسة لانشغالات مرتبطة بأمن الأفراد والمجتمعات فيما يتعلق باستخدام البيئة ومواردها، فعلى سبيل الإشارة يسعى المبدأ الأول لهذا النص إلى حماية الطبيعة في مجملها، بما في ذلك البيئة البحرية المشار إليها في النقطة 3 منه، من خلال احترامها والحفاظ عليها من التلف. بينما ينص مبدأه العاشر على عدم جواز استخدام الموارد البيولوجية بما يزيد عن قدرتها الطبيعية على التجديد، وعلى وجوب الحفاظ على إنتاجية التربة واستغلال الموارد غير المتجددة بضبط النفس، كما يحث المبدأ العشرين منه على تجنب النشاطات العسكرية الضارة بالطبيعة[2].

يتضح أن القانون الدولي تكفل بمسائل الأمن البيئي بصورة مبكرة، إذ كان سباقا في وضع قواعد مُدونة أو أحكاما ارتسمت في اجتهادات قضائية دولية، كرست مقاربة حماية البيئة. تجلى بروز الاهتمام

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/217 المؤرخ في 10 ديسمبر 1948، الإعلان العالمي لحقوق الانسان (المواد 3، 5 و28).

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/37/7 المؤرخ في 28 اكتوبر 1982، الميثاق العالمي من أجل الطبيعة، المبدأ 1، المبدأ 10 والمبدأ 20، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: في 25 مارس 2020) https://www.un.org/documents/ga/res/37/a37r007.htm

القانوني بحماية البيئة دوليا في حكم محكمة التحكيم الدولية في قضية صهر ترايل Trail Smelter Case[1] حيث تم الاقرار بمبدأ التزام الدولة بعدم استخدام إقليمها للإضرار بأراضي دولة أخرى، وهو المبدأ الذي جرى العمل به لاحقا بموجب العديد من النصوص الدولية ذات الصلة، حيث ألهم منطوق هذا الحكم لجنة القانون الدولي للأمم المتحدة في أشغالها حول اعداد مشروع القواعد المتعلقة بمسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دوليا[2]، وأضحى المبدأ منصوصا عليه في العديد من الاتفاقيات الدولية المعنية بالبيئة، بما في ذلك اتفاقية قانون البحار التي كرسته بموجب مادتها 235، لكن كان اعلان ستكهولم لعام 1972 سباقا في التنصيص على التزام الدول بعدم الإضرار ببيئة دول أخرى بحيث نص كل من المبدأين 21 و22 من الإعلان على المسؤولية الدولية في هذا المجال.

إن الاهتمام الدولي بالبيئة قانونا لم يتجسد فقط بموجب النصوص الملزمة، إذ نجد العديد من النصوص الدولية المرنة تُكرس أبعادا أمنية للبيئة، من بينها النصوص ذات الطابع السياسي أو المُحددة لاستراتيجيات دولية لحماية البيئة، على غرار إعلان ستوكهولم لعام 1972 الذي أسس رسميا لمبادئ القانون الدولي للبيئة.

تخلى المجتمع الدولي عن جهوده لأمننة البيئة منذ تبني إعلان ستوكهولم، ليتم إعادة بعثها بشكل جلي عند تبني الميثاق العالمي من أجل الطبيعة، لكن إدراج الأمن البيئي كمفهوم في الوثائق الرسمية الدولية لم يتحقق سوى بموجب التقرير الأممي حول التنمية البشرية لعام 1994 الذي كرَس صراحة الأمن البيئي واعتبره أحد المكونات السبعة للأمن الإنساني[3]. أعد هذا التقرير الأممي استراتيجية تسعى إلى أخذ الجوانب البيئية للتنمية بعين الاعتبار، فكان محتواه في هذا الجانب مشمولا بالعمومية، إذ لم يعتمد التفصيل في التطرق إلى الجوانب البيئية المعنية بالتكفل، في حين تطرق على سبيل الإشارة إلى التحديات التي تواجه الأمن البيئي. وبخلاف ذلك، اعتمد معدو نص تقرير برونتلاند لعام 1987 على التفصيل في تحليلهم، ومن ثمَّ تم التنصيص صراحة على جوانب أمن البيئة البحرية الواجب الاهتمام بها، حيث تكرر مصطلح "البحار" في صلب وثيقة التقرير ما لا يقل عن 35 مرة، وذُكر مصطلح "المحيطات" أكثر من 45 مرة، وهو

---

1 راجع قضية ترايل سميلتر (الولايلت المتحدة الأمريكية، كندا) حكم محكمة التحكيم المؤرخ في 16 أفريل 1938، و11 مارس 1941، الأمم المتحدة (2006)، المجلد الثالث، ص. 1905–1982، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 3 أكتوبر 2020) https://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1905-1982.pdf

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار رقم A/RES/56/83 المؤرخ في 28 جانفي 2002، مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دوليا، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 3 أكتوبر 2020) https://undocs.org/ar/A/RES/56/83

3 راجع برنامج الأمم المتحدة للتنمية البشرية، تقرير حول التنمية البشرية، 1994، ص.30–31.

ما يسلط الضوء على الأهمية التي تكتسيها البيئة البحرية في تعزيز الأمن الدولي المرتبط باستخدام البحار واستغلال ثرواتها.

تم على سبيل المثال اعتبار بموجب هذا التقرير أعالي البحار ملكا مشتركا للإنسانية، وتمت الإشارة إلى إشكالية تحويل البحار والمحيطات إلى وسط لإيداع النفايات المشعة. لكن رغم الإسهاب في ذكر دور البحار والمحيطات في تحقيق توازن الأنظمة الإيكولوجية، لم يخصص التقرير أي جزء منه لتعريف أمن البيئة البحرية.

في نفس السياق، أدت التحديات الجديدة للأمن الدولي في مطلع الألفية الحالية إلى تنصيب لجنة رفيعة المستوى عام 2003 حول " التهديدات، التحديات والتغيير"، من طرف الأمين العام الأممي السابق كوفي عنان، كُلفت بتقييم التهديدات حول السلم والأمن الدوليين، وإبداء توصيات حول التدابير الضرورية التي من شأنها أن تُزود منظمة الأمم المتحدة بالوسائل لتوفير الأمن الجماعي في القرن الحادي والعشرين. وانتهت اللجنة إلى تحديد مجموعة من التهديدات شملت الجوانب الاقتصادية والاجتماعية، كالفقر والأمراض المعدية والتدهور البيئي[1].

لم يُشر تقرير اللجنة إلى الأمن البيئي، لكن تناوله لمسألة التدهور البيئي جعل الأمن البيئي في صلب النقاش، وقد أشار التقرير عند تناوله التحديات التي تواجه البيئة إلى مسألة من بين مسائل أخرى تعكس البعد البحري لأمن البيئة، والمتمثلة في تفاقم الصيد الجائر[2] أمام تزايد سكان العالم الذي سيبلغ 8.9 مليار نسمة سنة 2050[3]. كما ألح التقرير على الاختلالات التي تشوب استراتيجيات الأمن، والتنمية، والمساعدة الإنسانية لكونها لا تأخذ بعين الاعتبار المشاكل البيئية.

إلى جانب ذلك، تم تسليط الضوء على أهم الأسباب التي تحول دون فعالية الاتفاقيات المتعددة الأطراف الإقليمية والعالمية المتعلقة بحماية البيئة، والمتمثلة في عدم تطبيقها من طرف الدول الأطراف التي غالبا ما تتغاضى عن العمل على احترامها[4].

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/59/565، المؤرخ في 2 ديسمبر 2004، تقرير الفريق الرفيع المستوى المعني بالتهديدات، التحديات والتغيير "عالم أكثر أمنا: مسؤوليتنا المشتركة"، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 25 جويلية 2020) https://undocs.org/ar/A/59/565

2 نفس المرجع، ص.28.

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/59/565، المؤرخ في 2 ديسمبر 2004، تقرير الفريق الرفيع المستوى المعني بالتهديدات، التحديات والتغيير "عالم أكثر أمنا: مسؤوليتنا المشتركة"، ص.28.

4 نفس المرجع، الفقرة 54، ص.28-29.

موازاة مع هذا الاهتمام الدولي بالأمن البيئي، سلط مجلس الأمن للأمم المتحدة الضوء في 2007 على العلاقة الوثيقة بين المعضلات البيئية، مثل تغير المناخ، وهدف الحفاظ على السلم والأمن الجماعي، فضلا عن ذلك، أصبحت حماية المحيطات، كما تم التأكيد عليه صراحة في إعلان مانادو[1] وفي تقرير الأمين العام للأمم المتحدة عن المحيطات لعام 2008[2]، مسألة ذات دور محوري في مجال الوقاية من أزمات الأمن الجماعي ومواجهتها.

بعبارة أخرى، يساهم الأمن البيئي في الحفاظ على الأمن الجماعي، وكل مساس به ينعكس سلبا على أمن الأفراد والمجتمعات. ومع ذلك تبقى الجهود الأممية الرامية إلى تعميم مفهوم الأمن البيئي بكل أبعاده في طور الميلاد، لعدم ارتقائها إلى مستوى يسمح بتبني اتفاقية دولية متعددة الأطراف وشاملة حول الموضوع، وذلك رغم ما بذله فريق التفكير Think tank في إطار مشروع الألفية Millenium Project، الذي كانت تشرف عليه جامعة الأمم المتحدة قبل 2009، والذي سعى إلى إبراز مختلف التعاريف الوطنية للأمن البيئي، التي تبين أنها قليلة مقارنة بعدد الدول التي طُلب منها الإفصاح عن التعريف المُعتمد لديها بموجب نصوصها الوطنية.

ثانيا: أمن البيئة البحرية في الممارسة الأوروبية

مر موقف الاتحاد الأوروبي إزاء قضايا الأمن البيئي بمراحل، فكانت البيئة غائبة في نصوص تأسيس الاتحاد نتيجة السياق السياسي الذي ميز هذه المرحلة، إذ لم تكن المسائل البيئية أولوية بالنسبة للحكومات الأوروبية. إلى جانب ذلك، حال انتماء أغلبية دول الاتحاد الأوروبي إلى منظمة حلف الشمال الأطلسي دون الاهتمام بالمسائل الأمنية، بما في ذلك المرتبطة بالبيئة، ما دامت قضايا الأمن والدفاع الأوروبية تتكفل بها منظمة حلف الشمال الأطلسي.

غير أن التطورات الحاصلة دوليا وسيطرة الخطاب البيئي على الأجندة الدولية مع تصاعد الحركة البيئية منذ مؤتمر ستوكهولم لعام 1972، دفعت الاتحاد الأوروبي إلى إدراج القضايا البيئية في جداول أعماله. فأدرج الاتفاق الأوروبي المنفرد The Single European Act لعام 1986 البيئة كعنوان جديد مُعدِّلا

---

1 راجع الفقرة 14 من ديباجة إعلان مانادو، المؤرخ في 14 ماي 2009، المؤتمر العالمي للمحيطات، مانادو/إندونيسيا 11 إلى 15 ماي 2009، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 26 جويلية 2020) https://www.gc.noaa.gov/documents/051409-manado_ocean_declaration.pdf

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الأمين العام، (2008)، المحيطات وقانون البحار، القرار A/63/63 المؤرخ في 10 مارس 2008، (الفقرات 35-228)، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 26 جويلية 2020) https://undocs.org/ar/A/63/63

معاهدة روما لعام 1952 المُؤسسة للمجموعة الاقتصادية الأوروبية (CEE) وخول للاتحاد الأوروبي صراحة صلاحيات في مجال البيئة.

لاحقا وتحديدا في عام 1992، سمحت معاهدة Maastricht حول الاتحاد الأوروبي برفع العمل البيئي إلى درجة سياسة بيئية كاملة، وتم لأول مرة اعتبار البيئة في مصاف الأهداف الرئيسية للمنظومة الجديدة الأوروبية. كما أدرجت معاهدة أمستردام لعام 1997 التنمية المستدامة ضمن أهداف الاتحاد الأوروبي، وبموجب إبرام معاهدة لشبونة في عام 2007، أُدرج هدف آخر يتمثل في مكافحة تغيرات المناخ.

لم يتم تعريف أمن البيئة البحرية وفقا للتصور الأوروبي، لكن يمكن إدراك الاهتمام الذي حُظي به من خلال اللائحة التوجيهية 2008/56/CE للبرلمان والمجلس الأوروبيين، المتعلقة باعتماد إطار للعمل الأوروبي في مجال سياسة البيئة البحرية (اللائحة التوجيهية الإطار للاستراتيجية البحرية)، المؤرخة في 17 جوان 2008، التي نصت في حيثيتها الثالثة:

"The marine environment is a precious heritage that must be protected, preserved and, where practicable, restored with the ultimate aim of maintaining biodiversity and providing diverse and dynamic oceans and seas which are clean, healthy and productive. In that respect, this Directive should, inter alia, promote the integration of environmental considerations into all relevant policy areas and deliver the environmental pillar of the future maritime policy for the European Union."[1]

رغم وفرة النصوص القانونية للاتحاد الأوروبي الملزمة المهتمة بقضايا الأمن البيئي، فإن خلوها من تعريف صريح له، بما في ذلك أمن البيئة البحرية، يؤكد في نظرنا الاستمرار في تسييس القضايا البيئية والرغبة في ترك هذا المفهوم غامضا، من أجل توفير المرونة اللازمة للتصرف باسم البيئة كلما اقتضت المصلحة ذلك.

---

1 راجع اللائحة التوجيهية للبرلمان والمجلس الأوروبيين EC/56/2008 المؤرخة في 17 جوان 2008، بشأن اعتماد إطار عمل أوروبي في مجال سياسة البيئة البحرية ("اللائحة التوجيهية الإطار "الاستراتيجية البحرية")، الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي، L 164/19 المؤرخة في 25 جوان 2008، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 26 جويلية 2020) https://eur-lex.europa.eu/

"البيئة البحرية تراث ثمين يجب حمايته والحفاظ عليه، وحيثما أمكن، استعادته، والهدف النهائي هو الحفاظ على التنوع البيولوجي والحفاظ على تنوع وديناميكية المحيطات والبحار، ولضمان نظافتها وحالتها الصحية الجيدة وإنتاجيتها. في هذا الصدد، يجب أن يعزز هذا التوجيه، على وجه الخصوص، دمج الاهتمامات البيئية في جميع السياسات ذات الصلة، ويشكل الركيزة البيئية للسياسة البحرية المستقبلية للاتحاد الأوروبي" (ترجمتنا).

ينطبق هذا التحليل على تصور الأمن البيئي الذي تتبناه منظمة الأمن والتعاون في أوروبا The Organization for Security and Cooperation in Europe (OSCE)، بحيث تتبنى نهجا شاملا في تعاملها مع قضايا الأمن الذي تعتبره شامل للجوانب السياسية والعسكرية والاقتصادية والبيئية والبشرية.

رغم إدراج القضايا البيئية المؤثرة على الأمن الدولي في جدول أعمال هذه المنظمة، إلا أنها لا تتبنى بدورها تعريفا للأمن البيئي، كما يلاحظ غياب هذا المصطلح في الوثائق الرسمية التي تعتمدها، وهو ما يمكن إدراكه في الإعلان الوزاري بشأن "البيئة والأمن" الذي تبنته في عام 2007، إذ يخلو عنوان وصلب هذا الإعلان من مصطلح الأمن البيئي، واكتفت النقطة السادسة من النتائج المعلن عنها بموجبه باستعمال عبارة "الأثر الذي يمكن أن يترتب على الأمن جراء المشاكل البيئية"[1]، وهو ما يؤكد أن هذه العبارة استُعملت لتحل محل المصطلح الأكثر ملاءمة والمتمثل في "الأمن البيئي"، والسبب يعود في نظرنا إلى غياب تعريف متفق عليه للأمن البيئي، واختلاف مواقف الدول في طرحها ومعالجتها للقضايا ذات الصلة بهذا الموضوع، على قدر اختلاف درجة خطورة التهديد المشترك المتعرض له، الناجم عن التحديات البيئية الشاملة التي يواجهها المجتمع الدولي من دولة لأخرى، ويتجسد ذلك بشكل واضح في اختلاف الاهتمام بالتعرض إلى آثار ارتفاع مستوى سطح البحر بين الدول الجزرية الصغيرة المعتبرة أكثر عرضة له مقارنة بالدول القارية، وهو ما ينطبق كذلك على إشكالية تحمض البحار والمحيطات التي تعني بالدرجة الأولى الدول الساحلية قبل الدول غير الساحلية Landlocked States.

---

1 راجع منظمة الأمن والتعاون في أوروبا، مجلس الوزراء، مدريد 2007، إعلان مدريد بشأن البيئة والأمن، الوثيقة MC.DOC/4/07 المؤرخة في 30 نوفمبر 2007)، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 17 أفريل 2021)
https://www.osce.org/files/f/documents/a/9/29555.pdf

« L'OSCE pourrait sensibiliser à l'impact que les problèmes environnementaux peuvent avoir sur la sécurité en utilisant son enceinte pour le dialogue et l'échange d'expériences et de meilleures pratiques, ainsi qu'en intégrant ces considérations dans ses activités»

"يمكن لمنظمة الأمن والتعاون في أوروبا أن ترفع من درجة الوعي بالأثر الذي يمكن أن تُحدثه القضايا البيئية على الأمن، من خلال استخدام منتداها للحوار وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات، وكذلك عبر تسجيل هذه القضايا في نشاطاتها" (ترجمتنا) https://www.osce.org/files/f/documents/a/9/29555.pdf (تاريخ الولوج: 17 أفريل 2021)

المطلب الثاني

التحديات المعاصرة لأمن البيئة البحرية

يتميز كوكب الأرض بكونه مغطى بفضاء شاسع من البحار والمحيطات التي لم تُضبط مساحتها الإجمالية بشكل دقيق، إذ تشير القيم المنسوبة لهذه المساحة إلى نسب تتراوح بين 70% و74%، وهو ما يمثل 140 مليون متر مربع من مساحة الأرض. تُغطي مياه المحيطات 70.8% من مساحة الكرة الأرضية، أما البحيرات والأنهار فتغطي 3% منها فقط.

أمام التضارب في الحجم والمساحة التي تشغلها المياه على كوكبنا، يسود إجماع يتعلق بتعرض هذه المساحة بشكل أكبر لتهديد خطير.

أدت الرغبة في تحسين وضع البشر إلى تعطيل رفاهية البيئة البحرية التي يُعتمد عليها بقاء الجنس البشري، إذ يتسبب حوالي 7.5 مليار نسمة في إحداث تغييرات كارثية تهدد التوازن البيئي للمحيطات العالمية الذي استغرقت الطبيعة ملايين السنين لتحقيقه. أضحى السعي إلى تحقيق أغراض اقتصادية بشكل غير مستدام سببا في الرفع من مخاطر تُدمر صحة محيطاتنا التي نعتمد عليها وستعتمد عليها الأجيال القادمة، وهو ما يدعو إلى الاعتقاد بأن المحيطات تواجه أكبر تهديد في تاريخ البشرية في وقتنا الحاضر.

أثر هذا الوضع الخطير في أشغال مؤتمر الأمم المتحدة المهتم بالمحيطات، والذي سعى نحو التوصل إلى تبني تدابير لمعالجة تدهور صحة المحيطات، فتعددت الالتزامات التي قرر المؤتمر وضعها على عاتق الدول والمنظمات الدولية الحكومية التي يتعين عليها العمل بها لمواجهة الأخطار المحدقة بالبحار والمحيطات.

تتنوع وتتعدد التهديدات المعاصرة لسلامة البحار والمحيطات، والتي تشكل مصدر قلق كبير لدى المجتمع الدولي. يمكن في هذا السياق الإشارة إلى التهديد المُعتبر المترتب عن كل من التلوث البحري المتعدد المصادر والأشكال، والصيد البحري الذي تتم ممارسته لتحقيق الأمن الغذائي والتغذية، وحماية سبل العيش، وتحقيق الدخل، ولا سيما لدى الدول النامية. تتعرض 33.1% من مصائد الأسماك، وفقا لإحصائيات عام 2015 لمنظمة الأغذية والزراعة للصيد الجائر Overfishing[1]، كما تم إحصاء صيد كامل بنسبة

1 FAO 2018, The State of World Fisheries and Aquaculture - Meeting the Sustainable Development Goals. Rome. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO, p. 45, available at : http://www.fao.org/3/i9540en/i9540en.pdf (last accessed October 26th, 2020).

59.9% من هذه المصائد Fully fished[1]، في حين تتواجد 7% منها في حالة ما دون الصيد Under fished[2].

لا تزال مستويات أرصدة الأسماك تعرف انخفاضًا، في وقت تسعى العديد من السفن إلى استنزافها، كما أدت المنافسة في الصيد إلى ارتفاع نسبة نشاطات الصيد غير المشروع وغير المنظم وغير المبلغ عنه Illegal, Unregulated and Unreported (IUU) Fishing المُقوض لاستدامة مصائد الأسماك، والمُسبب لأضرار اقتصادية كبيرة، خاصة للدول النامية التي تمس بجهودها الرامية إلى توفير الغذاء لشعوبها، وقد تم تقدير القيمة العالمية للصيد غير القانوني، الغير المُبلغ عنه والغير المُنظم، بين 4.2 و9.5 مليار دولار أمريكي سنويًا، وهو ما يُمثل خسارة عالمية بقيمة تتراوح بين 10 و23.5 مليار دولار أمريكي[3].

في سياق آخر، يشكل ارتفاع درجة حرارة البحار مصدر قلق كبير، وكانت هذه الإشكالية محل اهتمام الأمين العام السابق للأمم المتحدة بان كي مون Ban Ki Moon الذي صرح قائلا:

"Climate change poses a great challenge for the health and productivity of the oceans. The science is clear: humans have caused changes to the climate system that are linked to the warming of oceans. Sea-levels are rising, with devastating effects on vulnerable communities, especially people living in Small Island Developing States"[4]

تتضح على هذا النحو التبعية المتبادلة بين حماية المحيطات وحماية المناخ من التغيرات، إذ لا يمكن إحراز تقدم في حماية المحيطات ما لم يتم التمكن من حماية المناخ والعكس صحيح. تمتص المحيطات حوالي ربع كمية ثاني أكسيد الكربون الذي تطلقه البشرية في الغلاف الجوي[5]، ويتسبب امتصاص

---

1 Ibid, p.6.

2 Ibid.

3 Michael Tamba Fillie, Socioeconomic Impacts of Illegal Unreported and Unregulated (IUU) Fishing on Sierra Leone, A dissertation submitted to the World Maritime University in partial fulfilment of the requirement for the award of the degree of Master of Science in Maritime Affairs (Shipping Management and Logistics), World Maritime University Malmö, Sweden, 2019, p.45, https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=2197&context=all_dissertations (last accessed October 26th, 2020).

4 راجع الأمم المتحدة، الأمانة العامة، بيان الأمين العام بمناسبة اليوم العالمي للمحيطات، الوثيقة SG/SM/16818-OBV/1477-SEA/2015، المؤرخة في 3 جوان 2015، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 26 أكتوبر 2020) https://www.un.org/press/en/2015/sgsm16818.doc.htm

" يشكل تغير المناخ تحديا كبيرا لصحة وإنتاجية المحيطات. العلم واضح: لقد تسبب البشر في تغييرات في نظام المناخ، وهي التغيرات المرتبطة بارتفاع درجة حرارة المحيطات. إن مستويات سطح البحر آخذة في الارتفاع، وما لذلك من آثار مدمرة على المجتمعات الضعيفة، ولا سيما الأشخاص الذين يعيشون في الدول الجزرية الصغيرة النامية." (ترجمتنا).

5 Christopher L. Sabine, Richard A. Feely, Nicolas Gruber, Robert M. Key, Kitack Lee, John L. Bullister, Rik Wanninkhof, C. S. Wong, Douglas W. R. Wallace, Bronte Tilbrook, Frank J. Millero, Tsung-Hung Peng, Alexander Kozyr, Tsueno Ono, Aida F. Rios, The Oceanic Sink for Anthropogenic CO2, Science 16 Jul 2004: Vol. 305, Issue 5682, pp. 367-371DOI: 10.1126/science.1097403, p.370.

البحار لهذا الكم الهائل من الغازات في تحمض مياه البحر، والتأثير سلبا على تجديد مخزونات مصائد الأسماك، كما يؤدي ارتفاع درجة حرارة المحيطات إلى ارتفاع مستوى سطح البحر، إذ تتوقع الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ ارتفاع مستوى سطح البحر بمقدار واحد متر بحلول عام 2100[1]، وقد يؤدي ذلك إلى دمار في العديد من الدول الساحلية ذات المناطق المنخفضة والسواحل المكتظة بالسكان، وهو ما يعكس مساسا بأمن وسيادة الدول بسبب المساس بأمن وسلامة بيئتها البحرية.

إلى جانب هذه التحديات البيئية البحرية، يخضع استخدام البحار والمحيطات إلى تهديدات جديدة تمس الأمن البحري وحرية البحار، ولا سيما ما يتعلق بأعمال القرصنة والاتجار بالبشر التي شهدت ارتفاعا معتبرا في السنوات الأخيرة. اعتُبرت القرصنة لفترة طويلة مصدر قلق مرتبط بالماضي، لكن في وقتنا الحاضر أصبح التنقل في بعض المناطق من المحيطات غير آمن بسبب الأفعال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة والتجارة الدولية.

ترتب عن هذه التهديدات، التي لم يتم التفاوض بشأنها خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، اعتماد العديد من الاتفاقيات التكميلية الملزمة وغير الملزمة تحت رعاية منظمة الأمم المتحدة والمنظمات الدولية الأخرى المهتمة باستخدامات البحار والمحيطات، على غرار النقل البحري، ومصايد الأسماك، وحماية الأنواع والموائل من التلوث، وتغير المناخ والأمن البحري.

يجسد هذا التوجه التعامل مع القضايا البحرية على أساس مقاربة جزئية Partial Approach بدلا من الاعتماد في ذلك على مقاربة شاملة Comprehensive Approach، ما يرتب تحديًا يواجه جهود توفير أمن مستدام وشامل للبيئة البحرية، وقد يشكل ذلك في رأينا أحد العوائق التي تحول دون تحقيق شامل لأهداف التنمية المستدامة لعام 2030، وعلى وجه الخصوص الهدف 14[2].

---

1 IPCC, 2014: Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Core Writing Team, R.K. Pachauri and L.A. Meyer (eds.)]. IPCC, Geneva, Switzerland, 151 pp., p 52. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/SYR_AR5_FINAL_full.pdf (last accessed October 26th, 2020).

2 ينص الهدف 14 بشأن الحفاظ على المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها المستدام على: إن محيطات العالم – درجة حرارتها وكيميائها وتياراتها وحياتها–تقود الأنظمة العالمية التي تجعل الأرض صالحة للسكن للبشرية. مياه الأمطار ومياه الشرب والطقس والمناخ والسواحل والكثير من طعامنا وحتى الأكسجين الموجود في الهواء الذي نتنفسه، يتم توفيرها وتنظيمها في نهاية المطاف عن طريق البحر. عبر التاريخ، كانت المحيطات والبحار قنوات حيوية للتجارة والنقل، وتعتبر الإدارة الحذرة لهذا المورد العالمي الأساسي سمة رئيسية لمستقبل مستدام"، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 26 جويلية 2020) https://www.un.org/sustainabledevelopment/oceans/

الفرع الأول: تلوث البيئة البحرية واستنزاف ثرواتها

يعتبر التلوث البحري أهم تحدٍّ يواجه أمن البيئة البحرية في وقتنا المعاصر، بسبب آثاره السلبية المتولدة في الواقع عن النشاط البشري، والتي تزداد حدتها تدريجيا نتيجة التطور التكنولوجي الذي أتاح الوصول إلى مناطق بحرية لم يكن بالإمكان بلوغها في الماضي القريب.

يُعتبر التلوث البحري أحد أهم قضايا أمن البيئة البحرية التي اعتنى بها القانون الدولي للبحار، ويتضح ذلك جليا في التعريف الذي أحاطه به، المتسم بمرونة تعمل على تحقيق مسايرته لمختلف أنواع التلوث البحري، بما في ذلك الأنواع الجديدة التي تبرز بفعل الاستخدامات الجديدة للبحار والمحيطات.

اعتمد قانون البحار في التعامل مع التلوث البحري على أنواعه وفقا لمصادره ولم يهتم بنوع الملوثات البحرية، بينما يتطلب التعامل مع هذه الأخيرة الاستعانة بجوانبها العلمية في سبيل تحقيق حماية ملائمة للبيئة البحرية من تداعياتها المُقوضة لأمن البيئة البحرية، الذي يتهدد أيضا بفعل الاستغلال المفرط للموارد البحرية البيولوجية، وبالاستغلال غير السليم لموارد البحر غير المتجددة.

أولا: مفهوم وأنواع التلوث البحري

يتهدد أمن البيئة البحرية باستمرار جراء التلوث البحري ويميل هذا التهديد نحو التفاقم والتعقد ذلك أن البحار والمحيطات لم تعد قادرة على استيعاب كل ما يتم طرحه فيها. يعد اهتمام المجتمع الدولي بمسألة التلوث البحري حديثا، حيث تتميز أحكام قانون البحار الكلاسيكي بخلوها من قواعد ذات الصلة، ويعد ذلك نتيجة منطقية ترتبت عن حجم جسامة التلوث البحري خلال فترة سريان قانون البحار في صيغته التقليدية، إذ كان التلوث يقع بسبب الفعل البشري المباشر نتيجة ما يتم طرحه من مواد في البحر انطلاقا من البر أو ملوثات السفن التي لم تكن تتسم بالخطورة مقارنة بالملوثات البحرية المعاصرة المتعددة الأنواع والمصادر.

ساهمت البحوث العلمية في اعداد قواعد قانون البحار المعاصر الهادفة إلى حماية البيئة البحرية من التلوث بما في ذلك التعريف القانوني لواقعة التلوث البحري المدون في اتفاقية قانون البحار. تطلبت مسألة اعتماد تعريف التلوث البحري بموجب قانون البحار اجراء دراسات علمية استغرقت 16 سنة، وهو ما يعكس الوضع المعقد للتلوث البحري الذي يصعب الالمام بكافة أبعاده بسبب التغير المستمر الذي يكتسي طبيعة المواد التي يتم التخلص منها في البحر، وهو ما رتب خلو قانون البحار المعاصر من قواعد أو مبادئ تعتمد تصنيفا للتلوث البحري وفقا لطبيعة المادة، أو الطاقة أو الكائنات المُلوثة. يكتسي التصنيف العلمي للتلوث البحري الذي يعتمد على نوع الملوثات أهمية قصوى نظرا لاهتمامه بالتفاعل بين البيئة

البحرية والملوثات التي يتم طرحها فيها مما يتيح توفير رصيد من المعلومات العلمية الضرورية لتعزيز آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بما في ذلك النصوص القانونية الدولية.

أ- مفهوم التلوث البحري:

لم يتم الاهتمام بتلوث البحر قبل عام 1960[1]، لكن وقوع الكوارث البيئية العديدة والمتكررة بسبب تسرب النفط من الناقلات البحرية أثر في مواقف الدول وطنيا ودوليا فأصبح الاهتمام بالبيئة البحرية ينمو بوتيرة معتبرة، وتأكد ذلك خلال نهاية الستينيات من القرن الماضي، وتحديدا في عام 1967 الذي شهد حادثة ناقلة النفط "توري كانيون Torry Canyon" في عرض سواحل "كورانوال الإنجليزية English Cornwall"، والتي أبرزت ضعف القانون الدولي للبحار الساري آنذاك في التعامل مع ما كان يهدد أمن ومصالح الدولة الساحلية جراء التلوث بالنفط.

برز أثر هذا الحادث البحري التاريخي في الكم الهائل من نصوص القانون الدولي التي تم تبنيها والمهتمة بحماية البيئة البحرية من التلوث، إذ تم إبرام العديد من الصكوك الدولية ذات الصلة بلندن خلال الفترة الممتدة من 1969 إلى 1973، والتي لم تكن تستند إلى قواعد عامة ومبادئ قانون البحار المُكرسة للبيئة، نتيجة عدم اهتمام الاتفاقيات الأربع التي تمخضت عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول حول قانون البحار بمسألة التلوث البحري.

اكتفت اتفاقية أعالي البحار لعام 1958 بالإشارة ثلاث مرات إلى مصطلح التلوث، كما اقتصر تنصيصها على التلوث بالنفط وبالمواد المشعة[2].

إضافة إلى ذلك، لم تُقدم هذه النصوص ذات الطبيعة التعاقدية تعريفا صريحا للتلوث البحري، ولعل ذلك راجع إلى كون الوعي الدولي بخطورة التلوث البحري لم يبلغ آنذاك المستوى الملائم الذي يُولد الحاجة إلى التكفل به على نحو شامل. تأكد هذا القصور من خلال تحفظ الولايات المتحدة الأمريكية الذي أبدته بمناسبة انضمامها بتاريخ 8 ديسمبر 1961 إلى الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط لعام 1954 OILPOL Convention، والذي سعت بموجبه إلى حث الأطراف المتعاقدة على القيام في أقرب الآجال الممكنة بإجراء تعديلات للاتفاقية بغرض تبني تعريف يكون أكثر واقعية للوقائع التي تُشكل تلوثا بحريا[3].

---

1 R.R. Churchill, A.V. Lowe, The Law of the Sea, Manchester University Press, Oxford Road, Manchester M13 9NR, UK, 1999, ISBN 1 57823 029 2, p.328

2 راجع المادتان 24 و25 من إتفاقية أعالي البحار المبرمة بجنيف بتاريخ 29 أفريل 1958 والتي دخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر 1962، ، الأمم المتحدة، (UNTS 450)، ص. 82.

3 راجع المادة الأولى للنص الأصلي للاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت المبرمة بلندن في 12 ماي 1954، التي دخلت حيز التنفيذ في 26 جويلية 1958، والمعدلة عامي 1962 و1969، والتي حلت محلها لاحقا الاتفاقية الدولية لمنع

يجمع مصطلح "التلوث البحري" بين مدلولين يتمثلان في التلوث، والوسط الذي يتعرض له ألا وهو البيئة البحرية التي سبق أن تم تعريفها. يُقصد بالتلوث لغةً "عدم النقاء واختلاط الشيء بغيره، بما يتنافر معه ويفسده، وهو مأخوذ من تلوث ثوبه بالطين أو تلطخ به، وتلوث الماء أو الهواء أو نحوه أو خالطته مواد غريبة ضارة"[1].

لا تبتعد التعريفات المخصصة للتلوث في اللغات الأخرى عن هذا التعريف كثيرا، فتتفق في مجملها على وقوعه نتيجة اختلاط عنصرين أو مادتين مختلفتين أو أكثر. هكذا فإن اللفظ الإنجليزي والفرنسي (Pollution) مشتق من اللفظ اللاتيني (Pollutionem) الذي يُقصد به النجاسة أو الفساد (Defilment) ومن (Pollutus) الذي يُمثل الفعل الماضي التام لمصطلح التلوث Past participle of polluere، وتم استعمال لفظ Pollution بمدلوله الحالي بفرنسا في القرن الثاني عشر ميلادي[2].

حاولت العديد من الدراسات العلمية المهتمة بالبيئة تقديم تعريف وافي للتلوث، فتعددت المفاهيم والمعاني التي تم تبنيها، ولعل أهم تعريف جامع للتلوث في رأينا يكمن فيما اقترحه الدكتور غريت بوترس Dr. Geert Potters الذي عرفه بأنه:

"Pollution can be defined as any form of contamination in an ecosystem with a harmful impact upon the organisms in this ecosystem, by changing the growth rate and the reproduction of plant or animal species, or by interfering with human amenities, comfort, health, or property values. In a broader sense, the terms contamination and pollution also include any physical modification that alters the energy or radiation flow in an environment (such as heat source or sink, or a radioactive element), or even the presence of an invasive species"[3]

التلوث =الناجم عن السفن لعام MARPOL 1973 المبرمة بلندن في 2 نوفمبر 1973 المعدلة، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 29 أكتوبر 2020) http://www2.ecolex.org/server2neu.php/libcat/docs/TRE/Full/Fr/TRE-000135.pdf

1 بران مسعود: الرائد معجم لغوي عصري، دار العلم للملايين، بيروت، 1985، ص 88، تم نقله من أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام فرع القانون الدولي، المسؤولية الدولية بدون ضرر –حالة الضرر البيئي– معلم يوسف – كلية الحقوق والعلوم السياسية – جامعة منتوري قسنطينة – ص 58.

2 Michael A. Champ, Etymology and Use of the Term Pollution, Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences, Vol.40 N° S2, 9 December 1983, p.5

3 Geert Pottres, Marine Pollution, 1st Edition, 2013, ISBN 978-87-403-0540-1, p. 16. https://www.arma.org.au/wp-content/uploads/2017/03/marine-pollution.pdf. (last accessed October, 29th, 2020).

"يمكن تعريف التلوث على أنه أي شكل من أشكال التلوث في أي نظام بيئي، يحدث عن طريق تغيير معدل النمو وتكاثر الأنواع النباتية أو الحيوانية، أو بالتدخل في وسائل المتعة البشرية أو الراحة أو الصحة أو قيم الممتلكات. بمعنى أوسع، تشمل مصطلحات التلوث Contamination والتلوث Pollution أيضًا أي تعديل فيزيائي يغير تدفق الطاقة أو الإشعاع في البيئة (مثل مصدر الحرارة أو الامتصاص أو عنصر مشع)، أو حتى وجود أنواع غازية" (ترجمتنا).

تضمنت اتفاقية قانون البحار تعريفا للتلوث البحري[1] جرى العمل به دوليا على نطاق واسع، ويعكس حصيلة جهود طال أمدها بذلتها كل من اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية التابعة لمنظمة اليونسكو، وفريق خبراء الأمم المتحدة المعني بالجوانب العلمية للتلوث البحري[2] المستحدث بموجب مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة الإنسانية لعام 1972[3].

مر تعريف قانون البحار للتلوث البحري على مراحل قبل أن ينتهي به الأمر إلى صيغته الحالية، بحيث تمت صياغته أولا في عام 1966 من طرف فوج العمل حول التلوث البحري المتكون من أعضاء اللجنة العلمية لأبحاث المحيطات التابعة للجنة المجلس الدولي للرابطات العلمية واللجنة الاستشارية للأبحاث في الموارد البحرية[4]. علق فوج العمل على التعريف الذي أعده فأقر بعدم شموليته نتيجة استثنائه لبعض الأفعال والنشاطات من نطاق تطبيقه، والتي تُرتب آثارها تلوثا بحريا.

أقر فوج العمل أنه بإمكان وقوع تلوث بحري نتيجة نشاط الإنسان دون قيامه بإدخال مادة ما في الوسط البحري، ولتأكيد ذلك استدل بالآثار الضارة التي قد يسببها بناء حاجز عبر مصب النهر، وبالآثار الضارة للصيد الجائر التي تلحق بكل من يعتبر الصيد البحري سبيلا للعيش، كما أقر في نفس السياق

---

1 اتفاقية قانون البحار، المادة 1.1(4): "إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصبات الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، وتعريض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، أو الحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، والإقلال من الترويج"

2 .R. Churchill & A.V. Lowe, Op.cit, p328.

3 فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية للتلوث البحري: هيئة مشتركة لوكالات الأمم المتحدة، تأسست في عام 1969 لمساعدة لجنة قاع البحار، ولتقديم المشورة لكل من المنظمة الحكومية الدولية الاستشارية للملاحة البحرية، ومنظمة الأغذية والزراعة، اليونسكو، والوكالة الدولية للطاقة الذرية، ومنظمة الصحة العالمية، والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، والأمم المتحدة، للمساعدة في التحضير لمؤتمر ستوكهولم لعام 1972 حول البيئة البشرية. تجتمع سنويًا ونشرت تقارير عن اجتماعاتها وعن العديد من نتائج أشغال مجموعات عمل أخرى. كما عملت كهيئة استشارية عند إعداد اتفاقية لندن لغمر النفايات لعام 1972 واتفاقية منع التلوث البحري من السفن لعام 1978/1973.

4 Report of SCOR/ACMRR working group 22 on Marine Pollution, Annex III, (1967), p.25, http://scor-int.org/Publications/WG22-1967.pdf (last accessed October 31st, 2020).

"Introduction by man of substances into the marine environment resulting in such deleterious effects as harm to living resources, hazards to human health, hindrance to maritime activities including fishing, and reduction of amenities".

" إدخال الإنسان لمواد في البيئة البحرية ينتج عنه آثار ضارة مثل الإضرار بالموارد الحية، والأخطار على صحة الإنسان، وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك الصيد، والتقليل من سبل الترفيه"4. وافق فوج العمل للجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية حول التلوث البحري على التعريف المقترح مع إدخال تعديل يتمثل في إضافة عبارة " التقليل من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال" (ترجمتنا).

بترتب آثار ضارة عن موجة الصدمة الناتجة عن الانفجار، بينما لا تعتبر بمفهوم التعريف المُقترح تلوثا بحريا[1].

يمكن الإقرار بأن الصيغة النهائية لتعريف التلوث البحري التي تبنتها اتفاقية قانون البحار استدركت هذا القصور، من خلال اعتماد فعل الإدخال في البيئة البحرية لمواد أو طاقة، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، تلوثا بحريا، وهو ما وسَع قائمة الأفعال التي يتم تكييف نتائجها بأنها تلوث بحري، ومع ذلك يتبين أن تعريف التلوث البحري الذي يعتمده قانون البحار يستبعد من نطاق التلوث كل تغيير يطرأ على البيئة البحرية بفعل الطبيعة كالكوارث الطبيعية، كما أنه أغفل تحديد كيفية إدخال المواد الملوثة إلى الوسط البحري، فضلا عن اختصاره العناصر الأجنبية التي يتم إدخالها إلى الوسط البحري والمسببة للتلوث في المواد والطاقة، بينما لا يندرج ضمنهما بعض ما يتم إدخاله إلى البيئة البحرية بفعل الإنسان ويسبب تلوثا على غرار نقل كائنات حية بحرية من بيئة بحرية تنتمي إلى نظام إيكولوجي معين إلى بيئة بحرية أخرى مستقلة، من خلال مياه الصابورة للسفن (Ballast Water) والتي تُسبب أمراضا (Pathogens) لمثيلاتها المتواجدات في البيئة البحرية المستقبلة لها، مع أنها لا تعتبر لا مواد ولا طاقة وفقا لتعريف قانون البحار للتلوث.

تم رفع هذا القصور لاحقا من خلال تعريف الكائنات المائية الضارة والمسببة للأمراض" الذي أُدرج في نص الاتفاقية الدولية لإدارة مياه صابورة السفن والرواسب[2]، ليتم توسيع المفهوم القانوني الدولي للتلوث البحري على نحو أتاح أخذ بعين الاعتبار عناصر لم يتم التنصيص عليها في الاتفاقية الإطار لقانون البحار، وتحقق هذا التطور في مفهوم التلوث البحري بفضل تضافر الجهود المشتركة للمنظمة البحرية

---

1 Ibid.

2 راجع المادة 1 (8) من الاتفاقية الدولية لإدارة مياه صابورة السفن والرواسب، المبرمة في 13 فيفري 2004، دخلت حيز التنفيذ في 8 سبتمبر 2017 : "الكائنات المائية الضارة ومسببات الأمراض "تعني الكائنات المائية أو مسببات الأمراض التي، إذا تم إدخالها في البحر بما في ذلك مصبات الأنهار، أو في مجاري المياه العذبة، قد تؤدي إلى مخاطر على البيئة أو صحة الإنسان أو الممتلكات أو الموارد، أو تضعف التنوع البيولوجي أو تتداخل مع الاستخدامات المشروعة الأخرى"، المنظمة البحرية الدولية، المؤتمر الدولي حول إدارة مياه الصابورة للسفن، الوثيقة رقم BWM/CONF/36، المؤرخة في 16 فيفري 2004، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 31 أكتوبر 2020) https://www.fdfa.be/sites/default/files/atoms/files/1125_Ondertekende%20akte%20in%20het%20Engels.pdf

الدولية، ومؤتمر الأطراف في اتفاقية التنوع البيولوجي في دورتيه الرابعة لعام 1998، والسادسة المنعقدة في عام 2002، ومؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة والتنمية لعام 1992[1].

قد لا يتيح تعريف التلوث البحري لاتفاقية قانون البحار اعتبار الكائنات الحية البحرية التي يتم نقلها عن طريق مياه الصابورة تلوثا بسبب عدم كونها لا مواد ولا طاقة، لكن ذلك لا يعني أن اتفاقية قانون البحار خالية من أحكام تتكفل بهذا النوع من التلوث البحري، لأنه بالرجوع إلى الفقرة الأولى من مادتها 196 يتبين أنها تعتبر ضمنيا إدخال الأنواع الغريبة أو الجديدة، قصدا أو عرضا على جزء معين من البيئة البحرية تلوثا بحريا، ويترتب عن ذلك في نظرنا إمكانية اعتبار بأنه رغم عدم سريان أحكام الجزء الثاني عشر (XII) لاتفاقية قانون البحار المتعلقة بالتلوث الصادر عن السفن، ولا سيما المادة 211، على الإدخال المباشر للأنواع الغريبة والضارة إلى البيئة البحرية، إلا أن التنصيص على هذه الأنواع بموجب المادة 196 يعد تكريسا لمبدأ عام يمكن التمسك به لحماية البيئة البحرية من هذا النوع من التلوث.

بلغت الجهود الدولية الرامية إلى وضع قواعد ومعايير عالمية لحماية البيئة البحرية من التلوث أوجها في سبعينات القرن الماضي، ولا يعد ذلك غريبا لكون تلك الجهود تمثل في الواقع وضع حيز التنفيذ لنتائج مؤتمر الأمم المتحدة الأول المعني بشؤون البيئة، الذي عُقد عام 1972 بستوكهولم. يعكس تعريف التلوث البحري لاتفاقية قانون البحار تتويجا لجهود دولية استمرت 16 سنة، انطلقت عام 1966 باقتراح التعريف في صيغته الأصلية، ليتم تكليلها في عام 1982 بالتعريف الذي أُدرج في المادة الأولى من اتفاقية قانون البحار.

قام قانون البحار بتدعيم هذا التعريف باضافات تتمثل في عبارة "الحياة البحرية" التي أضيفت إلى مصطلح "الموارد الحية"، وعبارة "تنجم عنها أو يُحتمل أن تنجم" التي تتيح تعميم المفهوم ليشمل حتى الوقائع التي لا يتوفر اليقين بشأنها من حيث إنها ترتب أضرارا بالبيئة البحرية أو لا، وهو ما يُترجم مقاربة التحوط في حماية البيئة التي عارضها فريق الخبراء المشترك المعني بالجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية في عام 1976، على إثر طَلب تقدم به مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لتوسيع المفهوم على نحو

1 راجع الاتفاقية الدولية لإدارة مياه صابورة السفن والرواسب، ملحق الوثيقة رقم BWM/CONF/36، المؤرخة في 16 فيفري 2004، ص.1.

يأخذ بعين الاعتبار التحوط، وجاء رفض فريق الخبراء على أساس أن التعريف الموسع يفتقر إلى الطابع العلمي[1].

يعكس استغراق تبني تعريف دولي للتلوث البحري مدة طويلة تعقد المسائل المرتبطة بالتلوث البحري الذي لا يمكن حصر النظر إليه من زاوية قانونية فقط، وإنما يتعين التعامل معه من عدة جوانب خاصة العلمية منها، إذ لا تزال العلوم التجريبية تُوفر معلومات ضرورية لإدراك الجوانب الغامضة للتلوث البحري المقوض لأمن البيئة البحرية، خاصة ما يتعلق بالتحكم في العديد من الملوثات التي لم تُؤخذ بعين الاعتبار خلال التفاوض حول الاتفاقية، كتغير المناخ وحموضة مياه البحار والمحيطات.

رغم ذلك، يتيح تعريف التلوث البحري المُعتمد في نظرنا إمكانية إدراج تلك الملوثات في نطاقه، وذلك نتيجة اتسامه بالمرونة اللازمة للتعامل مع ما يطرأ على التلوث البحري من تطور. يُعد تعريف قانون البحار للتلوث البحري إنجازا قانونيا دوليا معتبرا، ومع ذلك يبقى المجتمع الدولي في حاجة إلى الاعتماد على رصيد علمي خاص بالمحيطات، ومواردها، والبيئة البحرية لمواجهة مخلفات التلوث البحري، وتخفيضها والسيطرة عليها، إذ سبق أن اعترفت الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الثالثة والعشرين بمحدودية الرصيد العلمي للبحار والمحيطات وعدم اكتماله[2]، ولا يزال على هذا الحال في وقتنا الحاضر رغم ما تم إنجازه من دراسات وما تحقق من معلومات منذ عام 1968 الذي عُقدت خلاله هذه الدورة.

ب-أنواع التلوث البحري:

يواجه المجتمع الدولي العديد من التحديات البيئية البحرية أهمها التلوث الذي يُهدر الموارد البحرية، ويُعيق الاستخدامات المشروعة للبحار والمحيطات، ويوتر العلاقات بين الدول. يكمن خطر التلوث البحري في تقويضه لأمن البيئة البحرية جراء الضرر الذي تُحدثُه الملوثات، والذي يتولد بفعل التفاعلات الكيميائية والعضوية التي تترتب بمجرد اختلاط المادة المُلوثة بالوسط البحري، وذلك مهما كان مصدرها.

1 Sonja Boehmer-Christiansen, The scientific basis of marine pollution control, Marine Policy January 1982, Butterworth & Co Publisher Ltd, p.5, https://in.booksc. eu/book/8577858/df5343 (last accessed November 1st, 2020).

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار 2414 (XXII) المؤرخ في 17 ديسمبر 1968، التعاون الدولي بشأن المسائل المتعلقة بالمحيطات، الفقرة 8، ص. 30، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 31 أكتوبر 2020) http://www.worldlii.org/int/other/UNGA/1968/39.pdf

لقد تم الفصل قانونا في مصادر التلوث البحري بموجب مبادئ قانون البحار المُكرسة في اتفاقية قانون البحار[1]، التي أحصت وتناولت 6 مصادر، في حين أُحيل تنظيم طبيعة الملوثات وخطورتها إلى اتفاقيات دولية ذات مواضيع متخصصة.

يختلف التصنيف العلمي للتلوث البحري الذي يتحدد وفقا لطبيعة الملوثات Pollutants وآثارها على البيئة البحرية عن تصنيف قانون البحار الذي يهتم بمصادر التلوث، كما أن الاتفاقيات الدولية العالمية أو الإقليمية المتعلقة بالتعاون الدولي للوقاية من التلوث البحري ومكافحته تتبنى تمييزا بين التلوث البحري الإرادي المرتكب خرقا للقانون والتلوث البحري اللاإرادي الذي لا يمكن تفاديه لظروف القوة القاهرة.

يمكن أيضا تصنيف التلوث البحري من حيث النطاق الجغرافي البحري الذي يؤثر عليه، فيتم التمييز بين تلوث بحري عابر للحدود يمس بأمن البيئة البحرية الدولي، وتلوث بحري محلي يمس بمناطق خاضعة لسيادة أو ولاية وطنية دولة معينة. تخضع الدول في كلتا الحالتين إلى الالتزام الدولي العرفي الذي تم إسقاطه في اتفاقية قانون البحار، والمتمثل في واجب الامتناع عن نقل خطر التلوث وأضراره من منطقة بحرية إلى منطقة بحرية أخرى، والامتناع عن تحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر[2].

تعتمد دراسة التلوث البحري على العلوم التجريبية حيث أثبتت التجارب أن الحياة التي تزخر بها البحار والمحيطات مهددة بشكل خطير بسبب الطرح أو الإلقاء المتزايد للملوثات الضارة والسامة في البيئة البحرية التي تُغير التركيبة الكيميائية والعضوية لمياه البحار والمحيطات. إن تعدد الملوثات البحرية يجعل مسألة تعريفها بدقة أمرا صعبا، بل تتعدد التعريفات القانونية لها، وتختلف وفقا لنوع المُلوث الذي تهتم به الاتفاقيات الدولية المهتمة بحماية البيئة البحرية، وهو ما رتب تميُعاً للجهود الدولية في هذا المجال، حيث لا تتحقق فعالية الحماية بالاتفاقيات الدولية التي يصعب إحصاؤها، وإنما يتوقف الأمر على مدى وضعها حيز التنفيذ واحترامها.

توصلت البحوث العلمية إلى نتائج موثوقة فيما يتعلق بالآثار الضارة التي تُلحقها الملوثات بالبيئة البحرية، إذ يُهدد العديد منها النظام الحيوي العالمي للبحار والمحيطات، ومن ثمَّ تمس بأمن المجتمع الدولي جراء إضعاف دور المحيطات في تحقيق التوازن الإيكولوجي وصحة الأنظمة الحيوية البحرية. اختصرت الوثيقة الختامية لقمة "ريو+20" الملوثات التي يتم إدخالها إلى البيئة البحرية، المُعتبرة في صلب الوثيقة ذاتها

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المواد من 207 إلى 212.

2 نفس المرجع، المادة 195.

مهددة للحياة البحرية وصحة البحار والمحيطات[1]، فأشارت إلى الحطام البحري، ولا سيما البلاستيك والملوثات العضوية الثابتة والمعادن الثقيلة ومركبات النتروجين. يُمثل فضلا عن ذلك تحمض مياه البحر والضوضاء التحت المائية نوعين آخرين من التلوث يهددان البيئة البحرية بما تحتوي عليه من حيوانات ونباتات.

تعتبر البحار والمحيطات في الأصل وسيلة طبيعية لامتصاص ثاني أكسيد الكربون المنتشر في الجو الناتج عن النشاط البشري. تفيد الدراسات المهتمة بهذا الجانب بأن البحار والمحيطات امتصت ما يعادل ثلث إجمالي الانبعاثات على مدار 200 سنة الماضية، والناتجة عن احتراق الوقود الأحفوري، صناعة الإسمنت، والتغير في استخدام الأراضي[2]. أدى امتصاص هذا الكم الهائل من ثاني أكسيد الكربون إلى تحمض المحيطات Ocean Acidification الذي يُعرفه المختصون في هذا المجال بأنه:

"Ocean acidification is the name given to the ongoing process whereby pH decreases as seawater becomes less alkaline when increasing amounts of anthropogenic CO2 from the atmosphere dissolve in seawater. When atmospheric CO2 dissolves into the ocean, it forms carbonic acid (H2CO3). Some of the carbonic acid dissociates in ocean waters, producing hydrogen ions (H+). As the number of hydrogen ions increases, the pH of the ocean decreases, and the water becomes less alkaline"[3]

لم يتم تعريف تحمض المحيطات بموجب القانون الدولي، لكن بالرجوع إلى التشريعات الوطنية نلاحظ أن تعريفه بموجب القانون الأمريكي يكتسي أهمية من الناحية القانونية. جاء التعريف المُعتمد من طرف المشرع الأمريكي عاما ومختصرا وتفادى الخوض في التفاصيل العلمية للمسألة، فنص على:

---

1 راجع الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة حول التنمية المستدامة، ريو دي جانيرو/البرازيل 20-22 جوان 2012، الفقرة 163 ص.25، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 2 نوفمبر 2020) https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/733FutureWeWant.pdf

2 National Research Council of the National Academies, Ocean Acidification: A National Strategy to Meet the Challenges of a Changing Ocean, Committee on the Development of an Integrated Science Strategy for Ocean Acidification Monitoring, Research, and Impacts Assessment; The National Academies Press, Washington D.C, (2010), 13: 978-0-309-15359-1, 175 pages, p.11, https://b-ok.africa/book/836498/877e0a (last accessed November 6th, 2020).

3 Harold F. Upton, Peter Folger, Ocean Acidification, Congressional Research Service Report 7-5700, R 40143, July 30th, 2013, p. 1, https://fas.org/sgp/crs/misc/R40143.pdf (last accessed on November 6th, 2020).

"عملية انخفاض الرقم الهيدروجيني الناتج عن تراجع قلوية مياه البحر عند زيادة ذوبان ثاني أكسيد الكربون في مياه البحر المنتشر في الغلاف الجوي بسبب النشاط البشري، ما يؤدي إلى تشكل حمض الكربونيك الذي يتحلل البعض منه في مياه المحيطات وينتج أيونات الهيدروجين التي تُسبب انخفاض الرقم الهيدروجيني للمحيط بفعل ارتفاعها، مسببا تراجع قلوية المياه" (ترجمتنا).

"The term ‘‘ocean acidification’’ means the decrease in pH of the Earth’s oceans and changes in ocean chemistry caused by chemical inputs from the atmosphere, including carbon dioxide”[1]

يُلاحظ أن الإشارة إلى ثاني أكسيد الكربون في صلب هذا التعريف جاء على سبيل المثال، والسبب في رأينا يكمن في كون تحمض مياه البحر لا ينتج فقط عن امتصاص المحيطات لنسبة عالية من ثاني أكسيد الكربون، بل يتولد أيضا من ارتفاع نسبة تركيبات كيميائية أخرى في مياه البحار والمحيطات، وهو ما وقف عليه الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ[2](IPCC) الذي أقر بموجب تقريره الخامس (AR5) لعام 2013 بأن تحمض المحيطات يمكن أن يكون سببه أيضا عمليات أو إضافات كيميائية أخرى إلى البحر[3]. تبنى فريق IPCC التعريف الأمريكي لتحمض المحيطات لاحقا وتجسد ذلك في ختام ورشة عمل حول آثار تحمض المحيطات على البيولوجيا البحرية والأنظمة الايكولوجية، التي نُظمت بأوكيناوا Okinawa/اليابان من 17 إلى 19 جانفي 2011. يعتمد هذا التعريف الأكثر استعمالا على التمييز بين التحمض الناتج عن انخفاض الأس الهيدروجيني بسبب العوامل الطبيعية كالنشاط البركاني وانبعاث ثاني أكسيد الكربون في قاع البحر، والتحمض الناتج عن النشاط البشري الذي يسبب زيادات سريعة في مستويات ثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي.

“Ocean acidification refers to a reduction in the pH of the ocean over an extended period, typically decades or longer, which is caused primarily by uptake of carbon dioxide from the atmosphere, but can also be caused by other chemical additions or subtractions from the ocean

---

1 راجع القسم 12403 من القانون الفيدرالي للبحث في تحمض المحيطات ورصده لعام 2009، القانون العام 111-11: تعيين بعض الأراضي عناصرا في النظام الوطني للحفاظ على الحياة البرية بهدف الترخيص لبرامج ونشاطات معينة لدى وزارة الداخلية، ووزراة الفلاحة ولأغراض أخرى، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 15 نوفمبر 2020) https://www.govinfo.gov/content/pkg/PLAW-111publ11/pdf/PLAW-111publ11.pdf

"يعني مصطلح ' تحمض المحيطات' انخفاض الرقم الهيدروجيني لمحيطات الأرض وحدوث تغيرات في كيمياء المحيطات الناتجة عن المدخلات الكيميائية من الغلاف الجوي، بما في ذلك ثاني أكسيد الكربون." (ترجمتنا).

2 تم إنشاء الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC) في عام 1988 من قبل المنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO) وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP)، وتم تفويضه لتقييم المعلومات العلمية المتعلقة بتغير المناخ، تقييم البيئة والعواقب الاجتماعية والاقتصادية لتغير المناخ، وصياغة استراتيجيات استجابة واقعية.

3 IPCC, 2013: Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Stocker, T.F., D. Qin, G.-K. Plattner, M. Tignor, S.K. Allen, J. Boschung, A. Nauels, Y. Xia, V. Bex and P.M. Midgley (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 1535 pp, p.1459. https://www. ipcc. ch/site/assets/uploads/2018/02/WG1AR5_all_final. pdf (last accessed November 6th, 2020).

Anthropogenic ocean acidification refers to the component of pH reduction that is caused by human activity." [1]

لم يتم فهم العواقب المحتملة لتحمض المحيطات بصورة مطلقة، ذلك أن العديد من الباحثين في مجال تغير المناخ، بمن فيهم المعنيون باستراتيجيات التخفيف من آثاره والتكيف معها، لا يُدركون العديد من الآثار المعروفة لتحمض المحيطات[2]. تحتل معضلة تحمض المحيطات نصيبا معتبرا في أشغال منظمة الأمم المتحدة، إذ تبين نتائج جهودها مدى اهتمام المجتمع الدولي بهذه المسألة التي تم اعتبارها مشكلة عالمية تشكل تهديدًا للكائنات البحرية والنظم الإيكولوجية والموارد والخدمات، ولها عواقب إيكولوجية قد تكون لها آثار اجتماعية واقتصادية خطيرة[3].

رغم أن الآثار الاقتصادية لتحمض المحيطات لم يتحقق الإجماع بشأنها مادامت غير مؤكدة[4]، فإن الشك مستبعد فيما يخص عالمية مشكل تحمض المحيطات، وهو ما يعكس تحديا لأمن البيئة البحرية العالمي.

إلى جانب ذلك، يُعد ارتباط تحمض المحيطات بتغير المناخ واضحا لارتباطهما بالاحترار العالمي الذي يُسببه النشاط البشري، لكن رغم هذا القاسم المشترك للمسألتين فإن تحمض المحيطات يتميز بإمكانية حدوثه بفعل عمليات إجهاد أخرى، كاحترار سطح المحيطات وفقدان الأكسيجين وارتفاع مستوى سطح

---

1 National Research Council of the National Academies, Division on Earth and Life Studies, Ocean Studies Board, Committee on the Review of the National Ocean Acidification Research and Monitoring Plan, Review of the Federal Ocean Acidification Research and Monitoring Plan, The National Academies Press, Washington D.C., 2013, p.25, available at: http://www.nap. edu/catalog.php?record_id=17018, (last accessed November 6th, 2020).

"يقصد بتحمض المحيطات انخفاض في الرقم الهيدروجيني للمحيطات على مدى فترة طويلة، تستمر عادةً لعقود أو أكثر، والذي ينتج في المقام الأول عن امتصاص ثاني أكسيد الكربون من الغلاف الجوي، كما يمكن أن ينتج أيضًا عن الإضافات الكيميائية الأخرى أو من عمليات انبعاث من البحر. يشير تحمض المحيطات البشري المنشأ إلى خفض درجة الحموضة الناتج عن النشاط البشري" (ترجمتنا).

2 Marja Makarow, Reinhart Ceulemans, Lars Horn, Impacts of Ocean Acidification, European Science Foundation, Science Policy Briefing 37, August 2009, p.9, http://archives. esf. org/fileadmin/Public_documents/ Publications/SPB37_Ocean Acidification. pdf (last accessed November 6th, 2020).

3 راجع الأمم المتحدة، الوثيقة A/CONF.230/14، مؤتمر دعم تحقيق الهدف 14 من أهداف التنمية المستدامة: حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة،، الأمم المتحدة، نيويورك 5-9 جوان 2017، الفقرة 121، ص.37. متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 6 نوفمبر 2020) https://undocs.org/ar/A/CONF.230/14

4 راجع الأمم المتحدة، تقرير A/CONF.230/14، مرجع سابق، الفقرة 122، ص.38.

البحر[1]، وهي العوامل التي تبقى بدورها مرتبطة بارتفاع نسبة انبعاثات الغازات الدفيئة، سيما ثاني أكسيد الكربون، التي تعتبر المحيطات أهم خزان طبيعي لها.

علاوة على الخطر الذي يمثله تحمض المحيطات، تم الاعتراف بشكل متزايد على مر العقود القليلة الماضية بأن التخثث أو الإثراء الغذائي للمحيطات Ocean Eutrophication يمثل تهديدًا رئيسيًا للنظم الإيكولوجية البحرية في جميع أنحاء العالم[2]. يعود الاهتمام بالتخثث واعتباره مصدر قلق إلى خمسينات القرن العشرين، ولم يتم تعريف هذه الظاهرة إلا في التسعينات[3].

يتميز مصطلح "Eutrophy" بتاريخ طويل في مجال الطب، ويُراد منه التغذية الصحية أو الكافية[4]، أما بيئيا فيُقصد به "Eutrophication" زيادة في معدل إدخال المواد العضوية في النظام البيئي[5]

"Eutrophication (noun) - an increase in the rate of supply of organic matter to an ecosystem".

رغم إدراك أسباب الإثراء الغذائي وآثاره فإنه لا وجود لتعريف متفق عليه لهذا المصطلح، ويعتبر تعريف مجلس المجموعات الأوروبية The Council of European Communities ذا أهمية لكونه يعكس تعريفا قانونيا للظاهرة التي يعتبرها:

...« eutrophisation » : l'enrichissement de l'eau en éléments nutritifs, notamment des composés de l'azote et/ou du phosphore, provoquant un développement accéléré des algues et des végétaux d'espèces supérieures qui entraîne une perturbation indésirable de l'équilibre des organismes présents dans 1 eau et une dégradation de la qualité de l'eau en question."[6]

---

1 راجع الأمم المتحدة، تقرير A/CONF.230/14، مرجع سابق، الفقرة 126، ص.39.

2 Christian Jessen, Vanessa N. Bednarz, Laura Rix, Mirta Teichberg, and Christian Wild, Marine Eutrophication, In Environmental Indicators pp. 177-203, Springer Netherland, 2015, Online ISBN 978-94-017-9499-2, p. 178 https://www.researchgate.net/ publication/271830085_Marine_Eutrophication (last accessed November 6th, 2020).

3 Daniel A Lemley, and Janine B Adams, Eutrophication, In ResearchGate, September 2018, doi.org/10.1016/B978-0-12-409548-9.10957-1, p.1, (last accessed November 6th, 2020).

4 Scott W. Nixon, Coastal marine eutrophication: A definition, social causes, and future concerns, Ophelia, 41:1, 199-219, p.200https://booksc.org/book/15545647/0b25a7 doi.org/10.1080/00785236.1995.10422044 (last accessed November 6th, 2020).

5 Ibid, p.201.

6 راجع اللائحة التوجيهية لمجلس الجماعات الأوروبية (CCE)، رقم 271/91 المؤرخة في 21 ماي 1991، المتعلقة بمعالجة المياه المستعملة للمناطق الحضرية، الجريدة الرسمية للجماعات الأوروروبية (EC)، رقم 135/40 L المؤرخة في 30 ماي 1991، المادة 2(11)، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 6 نوفمبر 2020) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31991L0271&from=EN

يسبب التخثث اختلال التوازن الطبيعي في الأوساط المائية من خلال زيادة المغذيات الكيميائية في النظام البيئي. يمكن أن يؤدي التخثث إلى زيادة في الإنتاجية الأولية للنظام الإيكولوجي (نمو النباتات وتآكلها بشكل مفرط)، بالإضافة إلى تأثيرات أخرى بما فيها نقص الأكسجين وانخفاض حاد في جودة المياه والأسماك، وغيرها من الحيوانات. تعد الأنهار التي تصب في البحار والمحيطات أهم أسباب التخثث، بحيث تحمل معها العديد من المواد الكيميائية كالأسمدة المستعملة في الزراعة، البقايا التي تخلفها المواشي والإنسان، ويؤدي الفائض في المواد الكيميائية التي تعمل على هدر الأكسجين في المياه إلى نقص الأكسجة Hypoxia وبروز مناطق ميتة، وقد تم إحصاء أكثر من 400 منطقة ميتة عبر العالم، بمساحة 245.000 كلم[1]، في حين لم يكن يتعدى عددها 150 منطقة ميتة خلال الثمانينات من القرض الماضي[2].

عادة ما تكون مصبات الأنهار مغذية طبيعيا Eutrophic لأن العناصر الغذائية المستخلصة من الأرض تكون مركزة، حيث تدخل المياه المنسابة على السطح في البيئة البحرية في قناة محصورة. اضافةً إلى ذلك، يمكن أن تدخل العناصر الثابتة البشرية المنشأ إلى المحيطات المفتوحة خاصة عن طريق ما يُعرف بتخصيب المحيطات Ocean Fertilization الذي عرفته الدول الأطراف في اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى لعام 1972 [3]، وبروتوكولها لعام 1996، بأنه:

"…any activity undertaken by humans with the principal intention of stimulating primary productivity in the oceans, not including conventional aquaculture, or mariculture, or the creation of arti cial reef." [4]

" التخثث: إثراء المياه بالمغذيات، ولا سيما مركبات النيتروجين و / أو الفوسفور، مما يؤدي إلى تسريع نمو الطحالب وأنواع أخرى متفوقة من النباتات، ما يرتب اضطراب غير مرغوب فيه في توازن الكائنات الحية الموجودة في المياه وتدهور جودة المياه المعنية". (ترجمتنا).

1 Robert J. Diaz and Rutger Rosenberg, Spreading Dead Zones and Consequences for Marine Ecosystems, Science 321, 926 (2008), DOI: 10.1126/science.1156401, p.927, https://www.researchgate.net/publication/23171423_Spreading_Dead_Zones_and_Consequences_for_Marine_Ecosystems (last accessed November 6th, 2020).

2 Les zones mortes se multiplient dans les océans, In Le Monde, 05 décembre 2016, https://www.lemonde.fr/planete/article/2016/12/05/les-zones-mortes-se-multiplient-dans-les oceans_5043712_3244.html (consulté, le 6 novembre 2020).

3 راجع النقطة 1.1 من الملحق 4 لبرتوكول لندن عام 1996 الذي تم تبنيه بموجب اللائحة LP.4(8) المؤرخة في 18 أكتوبر 2013، المعدلة لبروتوكول لندن فيما يتعلق بتنظيم إيداع مواد تخصيب المحيطات وأنشطة الهندسة البحرية الأخرى، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 6 نوفمبر 2020)
https://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Pages/LDC-LC-LP.aspx

4 Secretariat of the Convention on Biological Diversity (2009). Scientific Synthesis of the Impacts of Ocean Fertilization on Marine Biodiversity. Montreal, Technical Series No. 45, 53 pages, p. 14. https://www.cbd.int/doc/publications/cbd-ts-45-en.pdf (last accessed November 6th, 2020).

يُستثنى بالتالي من هذا المفهوم العديد من النشاطات البشرية التي قد تُسبب تخصيبا للمحيط والبحر كنتيجة ثانوية، كضخ المياه العميقة الباردة إلى السطح لغرض التبريد أو لتوليد الطاقة[1].

يبرز الاهتمام الدولي بالوقاية من الأضرار السلبية لتخصيب المحيطات من خلال تشجيع الدول الأعضاء في منظمة الأمم المتحدة على تقديم الدعم من أجل مواصلة دراسة عملية تخصيب المحيطات بالحديد وزيادة فهمها[2]، ذلك أن اقتراح إضافة مغذيات مثل الحديد إلى المحيطات يندرج في إطار إجراءات تخفيف الآثار السلبية لتغير المناخ، وهو ما يعكس تعقد التحديات التي تواجه أمن المحيطات في ظل عدم السيطرة علميا على آثار تغير المناخ.

يعد الحطام البحري نوعا آخر للتلوث والمقصود به وفقا لتعريفه من طرف برنامج الأمم المتحدة للبيئة في عام 2009:

"Marine litter is commonly defined as "any persistent, manufactured or processed solid material discarded, disposed of or abandoned in the marine and coastal environment"[3]

تم تدعيم تعريف الحطام البحري بأمثلة لغرض التوضيح، وهكذا تدخل في مفهومه الأشياء التي صنعها الإنسان أو استخدمها وقام برميها عمدًا في البحر أو الأنهار أو على الشواطئ، أو تم وصولها بشكل غير مباشر إلى البحر عبر الأنهار أو مياه الصرف الصحي أو مياه الأمطار أو عن طريق الرياح، أو الضياع اللاإرادي، بما في ذلك الأشياء التي تُفقد في البحر نتيجة الأحوال الجوية السيئة (معدات الصيد، البضائع)، أو يتم تركها عمدًا على ضفاف البحر والسواحل[4].

"أي نشاط يقوم به الإنسان يكون القصد الرئيسي منه تحفيز الإنتاجية الأولية في المحيطات، باستثناء تربية الأحياء المائية التقليدية، أو تربية الأحياء البحرية، أو إنشاء الشعاب المرجانية" (ترجمتنا).

1 Ibid.

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار رقم A/RES/62/215 المؤرخ في 22 ديسمبر 2007 "المحيطات وقانون البحار"، الفقرة 98، ص. 24، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج : 6 نوفمبر 2020) https://undocs.org/ar/A/RES/62/215

3 Marine Litter : A Global Challenge : United Nations Environment Programme, (2009) Nairobi, ISBN 978-92-807-3029-6. 232 pages, p.13, http://oceansandplastics.info/wp-content/uploads/2015/09/OAP-UNEP-2009-Marine-Litter.pdf (last accessed November 7th, 2020).

يُعرف الحطام البحري بشكل عام بأنه: " أية مادة صلبة ثابتة أو مصنعة أو تمت معالجتها، يتم التخلص منها أو إهمالها أو تركها في البيئة البحرية والساحلية"(ترجمتنا).

4 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار رقم A/RES/62/215، مرجع سابق، ص 24.

تم إحصاء في بداية الثمانينات من القرن العشرين ما يقارب 8 ملايين طن من الحطام يتم التخلي عنه في المحيطات يوميا[1]. يحتل البلاستيك الصدارة بين أنواع الحطام البحري الأخرى، حيث تمَ إدخال ما يتراوح بين 4.8 إلى 12.7 مليون طن متري من النفايات التي أُنتجت لدى 192 دولة في عام 2010 في البحار والمحيطات، من بين الكمية الإجمالية المُنتجة في نفس العام والمُقدرة بـ275 مليون طن متري[2]. تشكل النفايات البلاستيكية التي تنتهي في المحيطات والبحار أخطارا على الحياة البحرية، وتعكس نوعا من التلوث البحري الذي أصبح موضوعا يحتل مكانة بارزة في المحافل الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية، ويمثل اهتمام الإعلان الختامي لقمة "ريو+20" بهذا الموضوع أفضل دليل على مدى خطورة الأمر، ما يبرر الاهتمام به أمميا[3]، وهو الموضوع الذي تمت مناقشته لاحقا من طرف جمعية الأمم المتحدة الأولى حول البيئة لعام 2014، حيث تم تأكيد الأثر السلبي للتلوث البحري على صحة المحيطات والتنوع البيولوجي جراء الحطام البحري ولا سيما اللدائن منها[4].

يسود الإجماع حول الآثار الضارة للحطام البحري البلاستيكي والجزيئات البلاستيكية التي تهدد المحيطات والبحار، بل تُشكل أحد التحديات البارزة لأمن البيئة البحرية في الوقت الحاضر نظرا لما لها من عواقب على توازن الأنظمة الإيكولوجية البحرية وتهديدها للحياة البحرية.

تتعرض الكائنات الحية في البيئة البحرية إلى أخطار جراء التخلص من البلاستيك في البحر أو استخدامه على نحو خاطئ. وقد أدت الأضرار المعتبرة التي تلحق بالثروة الحيوانية البحرية جراء استعمال

---

1 John Mouat, Rebeca Lopez Lozano, Hannah Bateson, Economic Impact of Marine Litter, Kommunernes Internationale Miljøorganisation, September 2010, p.6, http://www.kimointernational.org/wp/wp-content/uploads/2017/09/KIMO_Economic-Impacts-of-Marine-Litter.pdf (last accessed November 8th, 2020).

2 Jenna R. Jambeck, Roland Geyer, Chris Wilcox, Theodore R. Siegler, Miriam Perryman, Anthony Andrady, Ramani Narayan, Kara Lavender Law, Plastic waste inputs from land into the ocean, Science, Vol 34, 13 February 2015, pp. 768-771, https://www.iswa.org/fileadmin/user_upload/Calendar_2011_03_AMERICANA/Science-2015-Jambeck-768-71__2_.pdf (last accessed November 8th, 2020).

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار 288/66، المؤرخ في 11 سبتمبر 2012، التصديق على الإعلان الختامي لمؤتمر الأمم المتحدة حول التنمية المستدامة "قمة ريو+20" المنعقد بريو دي جانيرو/البرازيل من 20 إلى 22 جوان 2012، الفقرة 163، ص. 42، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/66/288 (تاريخ الولوج: 7 نوفمبر 2020)

4 راجع محضر الدورة الأولى للجمعية الأمم المتحدة حول البيئة التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، نيروبي 23-27 جوان 2014، الوثيقة رقم UNEP/EA.1/10 المؤرخة في 2 سبتمبر 2014، ص.48، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 9 نوفمبر 2020)
https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/17289/K1402479.pdf?sequence=2&isAllowed=y

شباك الصيد العائمة Drift-net fishing إلى رد فعل منظمة الأمم المتحدة التي بدأت تتكفل بهذه المسألة منذ بداية التسعينات من القرن الماضي[1]، وتزامن ذلك مع إصدار وزارة التجارة الأمريكية تقريرا نهائيا عام 1990 حول رصد مصائد أسماك الحبار اليابانية في أعالي البحار شمال المحيط الهادئ، وكانت النتائج منذرة، ومن بين ما أشار إليه التقرير:

"Scientific observers reported that in addition to the 7.9 million squid caught by the 74 vessels, 3.2 million pomfret, 252,900 tuna, 81,956 blue sharks, 30,464 sea birds, 1,758 dolphins and 9,747 salmonids were entangled in squid driftnets" [2]

إضافة إلى الأخطار الناجمة عن الاستعمال المادي والإرادي للمواد البلاستيكية في الوسط البحري لدواع تجارية واقتصادية، فإن التخلص منها في كافة الأوساط البيئية يؤدي إلى تراكمها في الأوساط البحرية، ما أتاح بروز مصطلح "القارة السابعة" الذي يعكس تعبيرا مجازيا للمساحة الشاسعة التي تحتلها المواد البلاستيكية في البحر، والتي تتراكم نتيجة عدم تحللها بنفس الطريقة التي تتحلل بها المواد الأخرى، كما أن البلاستيك يتحلل أو يتفكك بصفة تدريجية ومستمرة إلى أجزاء صغيرة في الأوساط البحرية، وتستمر العملية إلى غاية بلوغها المستوى الجزيئي، وعندما تتحلل الجزيئات البلاستيكية العائمة لتصبح بحجم العوالق الحيوانية Zooplankton يتم استهلاكها من طرف الحيوانات البحرية، ومن ثمَّ يدخل البلاستيك في السلسلة الغذائية للمحيطات، وعلى هذا النحو تتعرض صحة الإنسان إلى الخطر.

لا تنفرد المواد البلاستيكية بتهديد صحة المحيطات لأن هذه الأخيرة مهددة أيضا بالمواد السامة Toxins الأخرى التي لا تتحلل بسرعة في البيئة البحرية، ويمكن الإشارة في هذا الصدد إلى الملوثات العضوية الثابتة Persistent Toxins المستخدمة في المجال الطبي، ولا سيما لمواجهة الأمراض المتنقلة عن طريق الحشرات خاصة بالمناطق الاستوائية.

يستمر التهديد القائم على البيئة البحرية جراء المواد السامة التي تندرج ضمنها أيضا المعادن الثقيلة لكونها عناصر كيميائية معدنية لها كثافة عالية نسبيًا، والتي يمكن أن تتراكم سمومها في أنسجة العديد من

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار رقم 225/44 المؤرخ في 22 ديسمبر 1989 والقرار رقم 197/45 المؤرخ في 21 ديسمبر 1990، والقرار رقم 215/46 المؤرخ في 20 ديسمبر 1991 حول صيد السمك بالشباك البحرية العائمة الكبيرة وأثره على الموارد البحرية الحية في محيطات العالم وبحاره.

2 Jane Kathryn Jenkins, International Regulation of Driftnet Fishing: The Role of Environmental Activism and Leverage Diplomacy, Indiana International & Comparative Law Review, Vol. 4.197 (1993), pp.197-218. DOI: https://doi.org/10.18060/17496 (last accessed November 9th, 2020).

" المراقبون العلميون" أفادوا أنه إضافة إلى 7.9 مليون من أسماك الحبار العائمة تم اصطيادها بواسطة 74 سفينة، علقت في شباك الحبار 3.2 مليون من أسماك الزبيدي، و252.900 تونة، و81.956 سمكة قرش زرقاء، و30.464 طائر بحري، و1758 دلفين، و9747 سمكة سلمونية" (ترجمتنا).

أنواع الكائنات الحية المائية. كانت استجابة المجتمع الدولي للخطورة التي ينطوي عليها هذا النوع من الملوثات هامة، عكستها اتفاقية ستوكهولم بشأن الملوثات العضوية الثابتة لعام 2001، وهي اتفاقية متعددة الأطراف وشاملة، أي لا تقتصر فقط على حماية البيئة البحرية وإنما تسعى إلى وضع حد لتلوث البيئة بمفهومها الشامل من مخاطر هذا النوع من الملوثات[1]. يهدف هذا النص القانوني الدولي الشامل إلى حماية الصحة البشرية والبيئة، كما أنه يستند إلى النهج التحوطي المنصوص عليه بموجب المبدأ 15 من إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية[2].

أضحى التطور التكنولوجي البحري مهددا للحياة الهادئة التي كانت الكائنات الحيوانية البحرية تنعم بها إلى وقت قريب. لقد تم الوقوف على أن الحياة البحرية تتأثر أيضا وتصبح حساسة بفعل الضوضاء التحت المائية Underwater Noise أو تلوث الضوضاء Sound Pollution الناتجة عن مصادر مختلفة، كالسفن العابرة، ومسوحات التنقيب عن النفط الزلزالية، والسونار البحري النشط ذي التردد المنخفض Naval Low-frequency Active Sonar، إذ ينتقل الصوت بسرعة أكبر وإلى مسافات أطول في البحر منه مقارنة بتنقله في الجو[3].

يُعد المفكر الايطالي "ليوناردو دا فينشي Leonardo da Vinci" (1452–1519) رائدا في تناول فكرة انتقال الصوت تحت المياه حيث لاحظ بأنه:

"If you cause your ship to stop and place the head of a long tube in the water and the other extremity to your ear, you will hear ships at a great distance from you"[4].

---

1 راجع الفقرة الأولى من ديباجة اتفاقية ستوكهولم بشأن الملوثات العضوية الثابتة (بملاحقها)، المبرمة بستوكهولم في 22 ماي 2001، دخلت حيز التنفيذ في 17 ماي 2004، (UNTS 2556).

2 Ibid, Article I, p.216.

3 Futura Sciences, Le Son dans la mer, Dossier : le milieu marin : propriétés physiques, https://www.futura-sciences.com/sciences/dossiers/physique-milieu-marin-proprietes-physiques-416/page/7 (consulté, le 09 avril 2020).

4 Alexander Gillespie, The Limits of International Environmental Law: Military Necessity v. Conservation, Colorado Journal of International Environmental Law and Policy, Vol. 23:1 (2012), pp. 1-38, available at: https://www. colorado. edu/law/sites/default/files/ GILLESPIE20_correctedv2_. pdf (last accessed April 9th, 2020).

" إذا قمت بتوقيف سفينتك ووضعت طرف أنبوب طويل في الماء والطرف الآخر على أذنك، فسوف تسمع أصواتا لسفن على مسافة بعيدة من موقعك" (ترجمتنا).

لم تحظ ضوضاء المحيطات بنفس الوفرة التي يتميز بها الرصيد الأدبي والمعرفي المكرس للملوثات البحرية الأخرى، كما أنه لم يتم النظر في الآثار المترتبة عما يمكن اعتباره تلوثا بحريا عن طريق الضوضاء إلا مؤخرًا[1].

تعتبر الحيوانات البحرية كالحيتان والعديد من أسماك البحر التي تعيش في الأعماق الأكثر عرضة للضوضاء التحت المائية، لكونها تتسم بضعف حاسة الرؤية وتعتمد بشكل معتبر في تعرفها على العالم الذي تعيش فيه على المعلومات الصوتية التي تكتسبها. يمكن أن تتداخل الضوضاء تحت الماء مع السونارات البيولوجية للحيوانات التي تعتمد عليها للتواصل، والتنقل، ومطاردة الفريسة. لكن التهديدات التي تتعرض لها الثدييات البحرية من الأصوات العالية تحت الماء تشمل أيضًا تأثيرات فسيولوجية وسلوكية أخرى، إذ يمكن أن يتسبب الصوت القوي في تمزق أو نزيف الأنسجة في الرئتين أو الأذنين أو أجزاء أخرى من أجسامها[2]. تدفع الضوضاء التحت المائية الحيوانات البحرية إلى التواصل بصوت أعلى، وهو ما يعرف باستجابة لومبارد الصوتية The Lombard Vocal Response، والمقصود من ذلك هو الاعتماد في الاتصال الصوتي على الزيادة في السعة الصوتية Vocal Amplitude استجابةً لزيادة مستويات الضوضاء في محيط التواصل، وقد تم الوقوف على خضوع العديد من الحيوانات المائية لهذه المعادلة، على غرار الحيتان والعديد من الأسماك[3]. تتعرض هذه الحيوانات البحرية إلى خطر الضوضاء التحت المائي بشدة في حالة تشغيل كاشفات الغواصات التي قد يترتب عنها حجب صوت الحيتان، بينما يمكن أن تكون هذه الأصوات التي لم يعد بالإمكان سماعها تحذيرات أو اكتشاف فريسة، ما يؤدي إلى تحول النظام البيئي الذي تعيش فيه هذه الحيتان إلى بيئة يسود فيها التواصل بصوت عال.

---

1 Elena McCarthy, International Regulation of Underwater Sound Establishing Rules and Standards to Address Ocean Noise Pollution, Marine Policy Center Woods Hole Oceanographic Institution, Kluwer Academic Publishers Boston, 2004, ISBN: 1-4020-8077-8, p.8.

2 Ibid, p.14.

3 Joseph J. Luczkovich, Cecilia S. Krahforst, Kelsey E. Kelly, Mark W. Sprague, The Lombard effect in fishes: How boat noise impacts oyster toadfish vocalization amplitudes in natural experiments, Fourth International Conference on the Effects of Noise on Aquatic Life Dublin, Ireland 10-16 July, 2016, Published by the Acoustical Society of America, DOI: 10.1121/2.0000340, available at: https: //www. researchgate. net/publication/313691545_ The_Lombard_effect_in_fishes_How_boat_noise_impacts_oyster_toadfish_vocalization_amplitudes_in_natural_experiments (last accessed April 9th, 2020).

بينت المختصة في علم المحيطات سيلفيا إيرل Sylvia Earl أن "التلوث الضوضائي البحري التحت المائي يشبه الموت بألف جرح"[1] وأقرت بأن " كل صوت في حد ذاته قد لا يكون مصدر قلق بالغ، ولكن إذا نظرنا إليها جميعها في آن واحد، على غرار ضجيج النقل البحري، وعمليات المسح السيزمي Seismic surveys، والنشاط العسكري، فإنها تخلق بيئة مختلفة تمامًا عما كانت عليه قبل 50 عامًا، ولا شك أن هذا المستوى العالي من الضوضاء سيكون له تأثير شاق وكاسح على الحياة في البحر"[2].

فيما يخص الإطار القانوني الدولي الذي من شأنه أن يوفر حماية للبيئة البحرية من تلوث الضوضاء التحت المائية، تم افتراض أنه لا ينبغى الاعتقاد بأن النصوص المطبقة على التلوث والتنوع البيولوجي تستبعد بالضرورة الضوضاء من نطاقها، ولا ينبغى أيضا الاعتقاد بأن يكون الالتزام العام بالحد من التلوث البحري غير قابل للتطبيق على الضوضاء[3].

لكن يلاحظ عدم اكتمال الإطار القانوني الدولي للوقاية من التلوث البحري ليشمل بصورة كاملة تلوث الضوضاء التحت المائية، بحيث لم يتم تبني لحد الساعة القواعد والمعايير الإقليمية والعالمية التي فرضتها المادة 208(5) من اتفاقية قانون البحار والهادفة إلى منع التلوث البحري، وخفضه والسيطرة عليه، والناشئ عن أنشطة تخص قاع البحر أو ما يرتبط بها، وكل ما هو متوفر في هذا الشأن يكمن في النتائج غير الملزمة للدراسات التي أجريت تحت إشراف برنامج الأمم المتحدة للبيئة لعام 1981، المتعلقة بالجوانب القانونية للبيئة في علاقتها مع التعدين البحري، والتنقيب بالمناطق الخاضعة للولاية الوطنية[4]، والتي تقدم توصيات إلى الدول باتخاذ تدابير وقائية للحد من التلوث والآثار الأخرى الضارة بالبيئة الناتجة عن التنقيب واستغلال المواد المعدنية البحرية.

---

1 Victoria. L.G. Todd, Mitigation of underwater anthropogenic noise and marine mammals: the ‘death of a thousand’ cuts and/or mundane adjustment?, Marine Pollution Bulletin Volume 102, Issue 1, 15 January 2016, Pages 1-3, DOI: 10.1016/j.marpolbul.2015.11.059 (last accessed April 9th, 2021).

“Undersea noise pollution is like the death of a thousand cuts. Each sound in itself may not be a matter of critical concern, but taken all together, noise from shipping, seismic surveys, and military activity is creating a totally different environment than existed even 50 years ago. That high level of noise is bound to have a hard, sweeping impact on life in the sea.”

2 Ibid.

3 Karen N. Scott, International Regulation of Undersea Noise, International & Comparative Law Quarterly, Vol. 53 (2004), pp. 287-324, available at: https://www.mmc.gov/wp-content/uploads/scott.pdf (last accessed April 9th, 2020).

4 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار رقم 2017/37، المؤرخ في 20 ديسمبر 1982، التعاون الدولي في ميدان البيئة، الفقرة (5)(ب)، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 9 أفريل 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/37/217

نتيجة لذلك ورغم عدم تنصيص قانون البحار صراحة على التلوث البحري بالضوضاء التحت المائية، إلا أنه يوفر مبدأ عاما يمكن الاعتماد عليه في تبني اتفاقية دولية شاملة في هذا الشأن. وفي ظل غياب القواعد الإلزامية العالمية المتعلقة بتنظيم أنشطة قاع البحر كما تفرضه المادة 208 المذكورة، يبقى العدد غير المعتبر للتشريعات الوطنية التي عالجت قضية التلوث البحري بالضوضاء التحت المائية، الناتجة عن نشاطات استكشاف واستغلال البترول والغاز البحريين، حلا غير شامل وإن كان يستحق التشجيع وحث الدول الأخرى التي لم تتبنَّ بعد مثل هذه التشريعات للقيام بذلك.

يعرف العالم ارتفاعا مستمرا في عدد الملوثات البحرية، وأحيانا لا تواكب الدراسات العلمية الوتيرة المعتبرة لبروز ملوثات جديدة وتعجز عن تقديم المعلومات اللازمة لمواجهة آثارها على البيئة البحرية. يعتمد في نفس الوقت الإطار القانوني العام الدولي المطبق على الحفاظ على البيئة البحرية وحمايتها على العموميات، دون تقديم الحلول الدقيقة لكل ملوث بحري. يتم العمل بمقاربة التحوط كلما ضعف اليقين العلمي، لكن هذه المقاربة وإن كانت ترمي إلى الوقاية من التلوث البحري، فإنها قد تكون ذات نتائج عكسية، من حيث إنها قد تهدر الوقت وتعرقل النشاطات البحرية نتيجة غياب المعلومات الضرورية بشأن آثارها على البيئة، وقد يؤدي ذلك إلى القول بأن التحوط المُفرط قد يمس بمبدأ حرية البحار، فضلا عن إمكانية تسبب المواقف الدولية المتباينة، بشأن طبيعة مواد أو طاقات معينة وآثارها على البيئة البحرية، في نزاعات يتعسر فضها بسبب قصور الدراسات العلمية التي لا تزال تسعى إلى تسليط الضوء على العديد من نقاط الظل والغموض للحياة البحرية.

ثانيا: الاستنزاف والاستغلال الملوث للموارد البحرية

تواجه البيئة البحرية إجهادا يعكسه الإقبال المفرط على ثرواتها البيولوجية والمعدنية. تتأثر الموارد البحرية الحية بعمليات الاستنزاف التي تَطالها، في حين يُرتب استخراج واستغلال الموارد البحرية المعدنية تلوثا للمحيط البحري، فيتم المساس بتوازن الأنظمة البيئية البحرية التي تستغرق مدة طويلة للعودة إلى حالتها الطبيعية عقب المساس بها، بل يستحيل ذلك أحيانا بسبب الأضرار الفتاكة للتلوث البحري.

يُشكل الصيد البحري أهم نشاطات استغلال الموارد الحية البحرية، بينما يُعد استخراج النفط والغاز الطبيعي من البيئة البحرية أهم النشاطات المنجمية البحرية في وقتنا الحاضر.

تتعرض الموارد البحرية الحية خاصة الأسماك إلى العديد من الأخطار التي تهدد مخزوناتها، والناجمة أساسا عن استغلالها الجائر والمفرط وغير القانوني، فضلا عن الأضرار اللاحقة بها جراء التلوث البحري، بما في ذلك مخلفات تغير المناخ، بينما تُعرض نشاطات الصناعة المنجمية البيئة البحرية لخطر

التلوث، خصوصا بالمواد التي يتم استخراجها من قاع البحار وباطنها. بيد أن التلوث الناجم عن استغلال الموارد المعدنية البحرية لا يعتبر مصدر التهديد الوحيد لسلامة البيئة البحرية وصحتها، لأن نشاط النقل البحري للمحروقات يساهم بنسبة كبيرة في المساس بالأنظمة الإيكولوجية البحرية جراء التلوث العمدي أو العرضي بالنفط المنقول بحرا.

أ-الإجهاد البيئي للموارد البحرية الحية

يُمثل الصيد البحري الجائر والمفرط وغير القانوني تهديدا لتوازن الأنظمة البيئية البحرية، كما أنه يُرتب مساسا بالأمن الغذائي العالمي. تشير تقديرات منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة إلى أن مستويات إنتاج الأسماك سترتفع لتبلغ 18% بحلول عام 2030، وهي الزيادة المترتبة عن الاستهلاك المتزايد للأسماك الذي عرف نموا منذ ستينات القرن الماضي. وأشارت إحصائيات منظمة الأغذية والزراعة إلى بلوغ الإنتاج العالمي للسمك 179 مليون طن في عام 2020، أي ما يعادل 401 مليار دولار أمريكي، تم إنتاج 82 مليون طن منها بفضل تربية المائيات، أي ما يُمثل 250 مليار دولار أمريكي[1].

تعكس هذه الأرقام نسبة مساهمة قطاع الصيد البحري في الاقتصاد العالمي، ومع ذلك فإن الاحصائيات المشار إليها تُمثل المعطيات الرسمية التي تُعدها الدول الأعضاء في المنظمة (FAO)، ولا يتم فيها إدراج الكميات المعتبرة من الموارد البحرية الحية التي يتم قنصها بطريقة غير شرعية وغير معلن عنها، والتي تُشكل مصدر قلق مرتبط ارتباطا وثيقا بالأمن البيئي. تتم ممارسة الصيد البحري غير القانوني خرقا للقواعد المتعلقة بالحفاظ على الثروات البيولوجية البحرية، فضلا عن ممارسته من طرف شبكات إجرام دولية منظمة وعابرة للحدود، وغالبا ما يُؤثر في أمن البيئة البحرية الإقليمي، على غرار الوضع الغير مستقر السائد بمنطقة القرن الإفريقي بسبب نهب الموارد البحرية البيولوجية من طرف سفن أجنبية، وتبرير القراصنة الصوماليين أفعال القرصنة بالنهب الأجنبي للثروة السمكية الصومالية.

في إطار التهديدات الماسة بالبيئة البحرية جراء الصيد البحري، يتم التمييز بين الصيد الجائر Overfishing والصيد المفرط Overexploitation، في حين يعتبر البعض هذين المصطلحين وجهين لعملة واحدة[2]. وقد سبق أن استُخدم المصطلحان للدلالة على نفس المعنى المراد:

---

1 FAO. 2020. La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2020. La durabilité en action. Rome. https://doi.org/10.4060/ca9229fr, p.20 (consulté, le 10 avril 2021).

2 Daniel R. Goethel, Brian J. Rothschild, Steven X Cardin, Reconsidering Historical Definition of Overfishing and the Balance between Sustainable Use and Overexploitation, Conference: ICES ASC At: Berge Volume: ICES CM 2012/L:25, January 2012, p. 4, https://www.researchgate.net/publication/272828862_Reconsidering_Historical_Definitions_of_Overf

"La surexploitation désigne un état de prélèvement des ressources naturelles qui dépasse la capacité de renouvellement naturel. En d'autres termes, une surexploitation continue peut conduire à la complète destruction d'une ressource" [1]

يعتبر اصطلاح كل من "الصيد المفرط" و"الصيد الجائر" مترادفين ما داما يؤثران على مخزونات الأسماك خاصةً والموارد البحرية الحية عامةً. يتم دعم الإحصائيات الرسمية المتعلقة بالاستغلال المفرط لمخزونات الأسماك من قِبل أطراف غير حكومية، كالصندوق العالمي للطبيعة World Wildlife Fund الذي أقر بانخفاض المخزونات السمكية الموجهة للتسويق والاستهلاك بنسبة 50% خلال الفترة الممتدة بين 1979 و2010، كما لاحظ أن 30% من المخزونات السمكية مستغلة بشكل مفرط لأغراض تجارية[2].

يعتبر الصيد البحري المفرط أو الجائر من بين المسائل التي تهتم بها منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة، ويتم التعامل معه وفقا لمقاربة الأمن الشامل التي تعتبر تهديدات الأمن والسلم الدوليين في تبعية متبادلة. أقرت منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة أن الصيد الجائر العالمي يدمر النظم البيئية العالمية، وأشارت إلى تعرض ما يقرب الثلث (29%) من مخزون الأسماك التي تم إحصاؤها في جميع أنحاء العالم إلى الصيد الجائر[3]. استقر الرأي على أن الصيد المفرط أو الجائر للموارد البحرية الحية يُمثل أحد التهديدات الرئيسية لها، ويرجع الاهتمام بهذا النوع من التهديد إلى كونه يترتب عن النشاط البشري المباشر الذي يقع على الكائنات الحية البحرية، في حين تتعرض هذه الأخيرة للمساس بفعل الإنسان غير المباشر، على غرار التلوث البحري بمختلف أنواعه ومصادره، بما فيه ما يترتب عن تغير المناخ من ارتفاع درجة حرارة البحار والمحيطات وحموضتها.

---

ishing_and_the_Balance_between_Sustainable_Use_and_Overexploitation (last accessed December 30th, 2020).

1 Héloïse Berkowitz, Le problème de la surpêche et sa gestion, Le Libellio d'AEGIS, Vol. 10, n° 4 – Hiver 2014, Dossier Apparition d'un problème de gestion. Le cas des océans – pp. 37-42, https://www.researchgate.net/publication/276290272_Le_probleme_de_la_surpeche_et_sa_gestion (consulté, le 30 décembre 2020).

" يُقصد بالاستغلال المفرط حالة استخراج الموارد الطبيعية بصورة تتجاوز القدرة على تجديدها طبيعيا، بعبارة أخرى، يمكن أن يؤدي الاستغلال المفرط المستمر إلى تدمير المورد بالكامل" (ترجمتنا).

"حالة استخراج الموارد الطبيعية التي تتجاوز القدرة على التجديد الطبيعي، حيث يُؤدي الاستغلال المفرط المستمر إلى تدمير المورد بالكامل" (ترجمتنا).

2 WWF, Surpêche : Les Chiffres qui font mal, https://www.fishforward.eu/fr/facts-figures/ (consulté, le 30 décembre 2020).

3 Fisheries and Aquaculture Department of the Food and Agriculture Organization of the United Nations, The State of World Fisheries and Aquaculture 2014 (Rome: United Nations, =2014), available at: http://www.fao.org/3/ d1eaa9a1-5a71-4e42-86c0-f2111f07de 16/i3720e. pdf (last accessed December 31st, 2020).

تتضح على هذا النحو مبررات الاهتمام دوليا بمسألة الصيد المفرط بقدرٍ يفوق درجة الاهتمام بالعوامل الأخرى المهددة للكائنات البحرية الحية. يواجه المجتمع الدولي تحديا لا يقل خطورة عن مخلفات الصيد البحري المفرط، ويتعلق الأمر بالصيد البحري غير القانوني، وغير المُبلغ عنه، وغير المُنظم (IUU fishing) يمثل هذا المفهوم تعبيرا يُستعمل للدلالة على نشاطات الصيد غير المبررة وغير المنضبطة، والتي تُؤثر على تسقيف المنتوج البحري المستدام. لم يتم تعريف هذا النوع من الصيد البحري بموجب اتفاقية قانون البحار، في حين عرفته خطة العمل الدولية لمنعه وردعه والقضاء عليه، المُعدة من طرف لجنة مصائد الأسماك لمنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة بتاريخ 2 مارس 2001.

يستند التعريف المُعتمَد على العديد من المعايير التي لا بد من توفرها لاعتبار الصيد البحري أنه غير قانوني أو غير مُبلغ عنه أو غير مُنظم، وتم تعريف هذه النشاطات الثلاثة على حدة، ويشترط على سبيل الذكر في نشاط الصيد الذي يُكيف بأنه غير قانوني ممارستُه دون رضا الدولة الساحلية بمنطقة بحرية خاضعة لقضائها من طرف سفينة حاملة لراية أجنبية، أو ممارسته من طرف سفن حاملة لرايات دول منتمية إلى منظمة إقليمية لإدارة مصائد الأسماك بصورة مخالفة لتدابير الحفظ والتسيير المُعتمدة من طرف المنظمة أو التي ينص عليها القانون الدولي ذو الصلة[1].

يُمثل هذا النوع من الصيد البحري تهديدا مباشرا للموارد البيولوجية البحرية، لكونه أحد الأسباب الرئيسية لاحتمال تسارع الانهيار العالمي لمصائد الأسماك، إذ تفيد التقديرات المُؤسسة على بيانات لـ54 دولة حول منتوج الصيد في أعالي البحار، للفترة الممتدة من ثمانينات القرن الماضي إلى غاية 2003، بأن 11 إلى 26 مليون طن من الأسماك يتم صيدها في إطار الصيد غير القانوني، غير المعلن عنه، وغير المُنظم[2].

تبرز خطورة الصيد غير القانوني وغير المعلن عنه وغير المُنظم في مساسه بأمن الدول، بل حتى الأمن الإقليمي والدولي مُعرضان لخطورته، باعتباره نشاطا مُصنفا كجريمة مُنظمة عابرة للأوطان، ويتأكد ذلك من خلال ما يترتب عن هذا النوع من الصيد من آثار على الوضع بالصومال، إذ تتعرض له المياه

---

1 راجع خطة العمل الدولية لمنع الصيد غير قانوني، غير المُبلغ عنه، وغير مُنظم وردعه والقضاء عليه، المحور الثاني "طبيعة ونطاق الصيد غير قانوني، غير المُبلغ عنه، وغير مُنظم، منظمة الأغذية والزراعة، روما، إيطاليا، 2001، الفقرات 1.3، و2.3، و3.3، ISBN: 978-92-5-104601-2، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 30 ديسمبر 2020) http://www.fao.org/3/y1224e/Y1224E.pdf

2 David J. Agnew, John Pearce , Ganapathiraju Pramod , Tom Peatman , Reg Watson , John R. Beddington, Tony J. Pitcher, Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing, PLOS ONE, February 25th, 2009, https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/ journal.pone. 0004570 (last accessed December 30 th, 2020).

الصومالية وتلك الواقعة ما وراءها، فقد تم تسجيل أكثر من 800 سفينة صيد في عام 2005 مارسته، مُستغِلةً عدم قدرة الصومال على مراقبة مياهها ومناطق صيدها والسيطرة عليها، وتشير التقديرات إلى بلوغ قيمة الأسماك التي تم اصطيادها في عام 2005 بالمياه الصومالية 450 مليون دولار أمريكي سنويا[1]، وهو ما يُشكل مصدر قلق دولي خاصة مع اقترانه بجرائم دولية أخرى كتمويل الإرهاب والقرصنة البحرية. ألزم هذا الوضع الدول بتبني آليات تعاون من أجل مكافحة الصيد غير القانوني وغير المعلن عنه وغير المُنظم، فأولته المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (INTERPOL) اهتماما منذ 2013، وكان ذلك دافعا لتنظيمها الملتقى الدولي الأول للتصدي لجرائم الصيد.

ب-الاستغلال الملوث للموارد البحرية المعدنية

تزخر البحار والمحيطات بثروات معدنية وطاقوية يُعتمد عليها في اقتصاديات العديد من الدول، نامية كانت أو متقدمة. تحتل المحروقات وخاصة البترول مكانة معتبرة بين الموارد البحرية التي يتم استخراجها واستغلالها، وفي الغالب يُطلق على كافة هذه الموارد اصطلاح الموارد البحرية المعدنية Marine Minerals التي تنتمي إلى 12 نوعا أحصتها الشبكة الأوروبية للرصد والبيانات البحرية The European Marine Observation and Data Network (EMODnet). ومن بين ما أشارت إليه: الهيدروكربونات، هيدرات الغاز، الغرينيات البحرية، الفوسفوريت، الكبريتيدات المتعددة الفلزات، عقيدات الفلزات، قشرة الحديد والمنغنيز الغنية بالكوبالت، رواسب غنية بالمعادن...إلخ[2].

يعرف الاستغلال التجاري للمعادن البحرية، باستثناء المحروقات، تأخرا نتيجة تقلب أسعارها في السوق الدولية، والاهتمام بالرسكلة إلى جانب التطورات التكنولوجية التي تُيسر استغلال المعادن القارية. رغم ذلك، تبقى المعادن البحرية مهمة فيما يخص القيمة التي تحتلها ضمن الميزانية المعدنية الاجمالية للأرض، كما أنها تشكل موردا معتبرا من شأنه أن يغطي الاحتياجات في القرن الحادي والعشرين[3].

يخضع استغلال المعادن البحرية بما فيها المحروقات إلى قوانين الدول الساحلية عندما يتم الاستكشاف والاستغلال ضمن المياه الخاضعة لقضائها الوطني، بينما تُشرف السلطة الدولية لقاع البحار

1 FAO Review of the State of World Marine Fishery Resources. FAO Fisheries and Aquaculture Technical Paper No. 569. Rome, FAO. 2011. 334 pp, ISBN 978-92-5-10-7023-9, available at http://www.fao.org/3/i2389e/i2389e.pdf (last accessed December 30th, 2020).

2 EMOSnet, Discover Europe's Seabed Geology, Marine Minerals, https://www.emodnet-geology.eu/data-products/marine-minerals/ (last accessed December 30th, 2020)

3 Rahul Sharma, Deep-sea mining economic, technical, technological and environmental considerations for sustainable development, Mar. Technol. Soc. J., vol. 45(5); 2011; 28-41, p.4. https://www.resolve.ngo/docs/mar_technol_soc_j_45_28a.pdf (consulté, le 30 décembre 2020).

على تسيير الموارد المعدنية الواقعة بالمنطقة، والتي تعرف إقبالا متزايدا لاستغلالها وفقا لمبادئ قانون البحار المعاصر، لا سيما أحقية البشرية جمعاء في الاستفادة من إيراداتها.

يتجلى الاهتمام المتزايد بالمعادن البحرية الواقعة بأعالي البحار في إحصائيات السلطة الدولية لقاع البحار التي أشارت في تقريرها السنوي لعام 2020 إلى إبرام 30 عقد استكشاف مع 22 دولة من بينها 12 دولة نامية، كما أنها أشارت إلى بلوغ مساحة المناطق التي يُجرى فيها الاستكشاف 1.4 مليون كيلومتر مربع[1]. تؤثر نشاطات استكشاف واستغلال المعادن البحرية على قاع البحر، العمود المائي Water Column، وسطح المياه، فضلا عن امتداد الأثر إلى اليابسة.

يُعتبر التخلص من المخلفات وتصريفها بعد عمليات المعالجة للمعادن أهم تهديد يمس سلامة البيئة البحرية، إذ لم يتم لحد الآن التيقن بشأن وسائل ومكان التصريف، ومع ذلك يمكن أن يكون قاع البحر هو الموقع الأكثر تضررا، نتيجة التخلص بالبحر من الرواسب المصاحبة التي يتم فصلها عن المعادن المستخرجة[2]. ورغم أن الثروات المعدنية البحرية لا تواجه الضغط بسبب الاهتمام أكثر بالمعادن المُتوطنة على اليابسة، إلا أن الدراسات المنجزة في هذا المجال تُعدد الآثار البيئية لنشاطات التعدين، ومن بين ما تم إحصاؤه التغيير الفيزيائي لقاع البحر، والمساس بالتراث الثقافي المغمور بالمياه، خاصة جراء عمليات التجريف أو السحب Dragging الذي يُسبب أيضا انخفاضا في الكتلة الحيوية بالمناطق المجروفة.

إلى جانب ذلك، أقرت الدراسات بأن اضطراب الرواسب يمكن أن يؤدي إلى تعريض الكائنات البحرية لزيادة التعكر وارتفاع تركيزات الرواسب العالقة، ما يؤدي إلى التقليل من الضوء والمساس بالكائنات الحية البحرية التي تعتمد على الضوء كالعوالق النباتية Phytoplankton. أوضحت التجارب التي أجرتها اليابان لرصد التأثير بأعماق البحار بالمحيط الهادئ في عام 1994، بالاعتماد على تقييم التأثير من العينات الجانبية وعمليات التصوير بالكاميرا في أعماق البحار، انخفاضا في حيوانات القاع المتوسطة Meiobenthos في مناطق الترسيب فورًا بعد التجربة، في حين عاد إلى مستوياته الأصلية بعد عامين،

1 Autorité Internationale des Fonds Marins, Rapport annuel du Secrétaire Général, (2020) Parvenir à une utilisation durable des ressources minérales des grands fonds marins pour le bénéfice de l'humanité, accessible via : https://www.isa.org.jm/secretary-general-annual-report (consulté, le 30 décembre 2020).

2 Rahul Sharma, Op.cit, p. 9.

ولكن تركيبة الأنواع لم تكن نفسها، بينما استمر انخفاض مجموعات معينة من الحيوانات الكبيرة التي تعيش بقاع البحر مقارنة بالمناطق التي لم تتعرض للاضطراب[1].

يُمثل التلوث البحري بالنفط، سواء المستخرج من قاع البحر أو المنقول عبر البحر، تحديا عويصا لأمن البيئة البحرية، لكون آثار التلوث الذي يُحدثه مُكلفة للغاية، فضلا عن الأضرار الجسيمة التي يُلحقها بمختلف العناصر المُكونة للبيئة البحرية، والتي تتحقق بسبب الحوادث التي تعرفها المنشآت المنجمية البحرية، والتي يستحيل أحيانا تقييم آثارها لاستحالة إعادة البيئة البحرية التي تم المساس بها إلى حالتها الأصلية. تستمر مع ذلك كل من الصناعة المنجمية البحرية والنقل البحري للمواد الخطرة في احتلال مكانة معتبرة في الاقتصاد العالمي، إذ لا يمكن الاستغناء عنهما في الوقت الراهن ما دام تعميم استخدام الطاقات البديلة الصديقة للبيئة صعب المنال، في حين تزداد حدة التهديدات على البيئة البحرية نتيجة زيادة طلب واستخراج مواردها المعدنية، والتي ستعرف إقبالا معتبرا في المستقبل لتعويض النقص الذي سيترتب عن نضوب الموارد المعدنية القارية، ما يستدعي تعزيز الأنظمة القانونية الدولية لحماية البيئة البحرية لمواجهة أخطار التلوث والاستغلال المفرط والمستنزف لمعادنها.

الفرع الثاني: تداعيات تغير المناخ والاحترار العالمي على البيئة البحرية

إن مستقبل الأجيال القادمة مرهون بظواهر ذات صلة بالغلاف الجوي، لا سيما تغير المناخ والاحتباس الحراري اللذين يُمثلان تحديا عويصا تواجهه البشرية حاليا، وستستمر المواجهة لاستحالة القضاء نهائيا على الأسباب الكامنة وراءهما، والتي يأتي على رأسها النشاط البشري المسبب لارتفاع درجة حرارة الأرض جراء ما ينتجه من غازات دفيئة ضارة. يرتبط تغير المناخ بالتغيرات التي تحدث في الغلاف الجوي، والناتجة عن تحوله الكيميائي جراء غازات الاحتباس الحراري (Greenhouse Gases (GHGs. يتم التعبير عن هذا الاضطراب في التوازن الجوي بالإشارة إلى زيادة متوسط درجات الحرارة على الأرض وتغيير خصائصها الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية. تتنوع أوجه تأثير تغير المناخ على البيئة الشاملة، ويكمن أبرزها في الجفاف، وذوبان الأنهار الجليدية، والجليد البحري، وارتفاع منسوب مياه البحر، والعواصف الاستوائية، فيمس هذا التأثير كافة سكان المعمورة والتنوع البيولوجي العالمي.

1 Rahul Sharma, Environmental Issues of Deep-Sea Mining, Procedia Earth and Planetary Science, Volume 11, 2015, Pages 204-211, doi: 10.1016/j.proeps.2015.06.026, (last accessed December 31st, 2020).

قدمت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ تعريفا لتغير المناخ، واعتبرته ذلك "التغير الذي يُعزى بصورة مباشرة أو غير مباشرة إلى النشاط البشري الذي يفضي إلى تغير في تكوين الغلاف الجوي العالمي، والذي يلاحظ، بالإضافة إلى التقلب الطبيعي للمناخ، على مدى فترات زمنية متماثلة"[1].

دقق الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ (IPCC) في تعريف ظاهرة تغير المناخ الذي تتبناه اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، فتفادى حصر سببها في النشاط البشري، بل اهتم أيضا بالأسباب الطبيعية الخارجة عن قدرة الإنسان فجاء تعريفه لها على النحو التالي:

"Climate change refers to a change in the state of the climate that can be identified (e.g., by using statistical tests) by changes in the mean and/or the variability of its properties and that persists for an extended period, typically decades or longer. Climate change may be due to natural internal processes or external forcings such as modulations of the solar cycles, volcanic eruptions and persistent anthropogenic changes in the composition of the atmosphere or in land use" [2]

في المقابل، يختلف الاحتباس الحراري الذي يشار إليه أحيانا "الاحترار العالمي" Global Warming عن تغير المناخ، لاقتصار تعريفه الذي قدمه الفريق الحكومي IPCC على إشكالية ارتفاع متوسط درجة حرارة سطح الأرض، مع تحديد الفترة الزمنية التي تتم فيها متابعة هذا الارتفاع بـ30 عاما[3].

ومن ثمَّ يهتم مفهوم "الاحترار العالمي" بارتفاع درجات الحرارة العالمية نتيجة تزايد تركيزات غازات الاحتباس الحراري في الغلاف الجوي، في حين يفيد مصطلح "تغير المناخ" التغيرات المتزايدة في مقاييس المناخ على مدى فترة طويلة من الزمن، بما في ذلك هطول الأمطار ودرجة الحرارة وأنماط الرياح.

---

1 راجع المادة الأولى (2) من اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ المبرمة بنيويورك في 9 ماي 1992، دخلت حيز التنفيذ في 21 مارس 1994، المادة الأولى، (1771 UNTS).

2 IPCC, 2018: Annex I: Glossary [Matthews, J.B.R. (ed.)]. In: Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, and T. Waterfield (eds.)]. In Press, p.544, available at: https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/glossary/ (last accessed December 31st, 2020).

"التباين في حالة المناخ، والذي يمكن اكتشافه (على سبيل المثال عن طريق الاختبارات الإحصائية) من خلال التغيرات في متوسط و/أو تقلب خصائصه، والذي يستمر لفترة طويلة، عادة لعقود من الزمن أو أكثر. قد يكون تغير المناخ بسبب العمليات الداخلية الطبيعية أو التأثيرات الخارجية، كالتغير الشمسي، والانفجارات البركانية والتغيرات البشرية المنشأ المستمرة في تكوين الغلاف الجوي أو في استخدام الأرض". (ترجمتنا).

3 Ibid, p. 550.

على هذا النحو يتجلى لنا النقص الذي يكتنف التعريف القانوني لتغير المناخ، ويكمن في حصره ارتباط الأسباب التي تقف وراءه في النشاط البشري، بينما يُدرج التفسير المُعتمَد لدى الهيئة الرسمية الأممية المعنية بتغير المناخ العواملَ الخارجية ويُسند جانبا من المسؤولية في وقوعه إلى العوامل الطبيعية. يمكن تصنيف تأثيرات تغير المناخ على البيئة البحرية إلى نوعين وفقا لطبيعة العنصر البيئي البحري المعرض لآثاره. يتبين من جهة أن الأنظمة الإيكولوجية والموائل البحرية معرضة أكثر من أي وقت مضى لآثار تغير المناخ، ومن جهة أخرى تتعرض الجغرافية البحرية إلى تغيرات، ذلك أن أقاليم الدول معرضة لتهديدات تصل إلى حد خطر زوالها بفعل ارتفاع مستوى سطح البحر وذوبان الجليد في المناطق القطبية.

يُشكل هذا النوع من الآثار تحديا للأمن الإقليمي بل الإنساني، لكونه ينطوي على المساس بأمن الإنسان وراحته، من خلال تهديد كيان موطنه وإرغامه على النزوح، وهو ما يعكس من منظور آخر تهديدا للأمن القومي نتيجة تعرض أقاليم دول للمساس، خاصة الدول الجزرية الصغيرة، فضلا عن الصراعات والأزمات التي قد تتولد بين الدول المجاورة، بسبب ما يطرأ من تغير في المعالم الطبيعية المُعتمدة في رسم الحدود البحرية.

أولا: آثار تغير المناخ والاحترار العالمي على البيئة البحرية

يرتبط الأمن المناخي ارتباطا وثيقا بأمن البيئة البحرية، لكون تغير المناخ في علاقة تأثير وتأثر متبادل مع البحار والمحيطات التي تمثل نظاما لدعم الحياة على الأرض ومشاعات عالمية تتيح للبشرية التبادل والاتصال وتوفير الغذاء والأكسجين الضروريين لحياة الإنسان. تتجلى التبعية المتبادلة بين ظاهرة تغير المناخ ومحيطات العالم في امتصاص هذه الأخيرة ما يقارب 25% من إجمالي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون البشرية المنشأ (Co_2) المنبعثة في الغلاف الجوي سنويا[1].

تشير الدراسات إلى امتصاص المحيطات منذ 1870 كمية من الكربون تزيد عن 50 مرة من الكميات المتراكمة بالغلاف الجوي، كما أن المحيطات تحتوي ما يقرب من 40 مليار طن من الكربون في شكل كربون غير عضوي مذاب في مياه البحر بشكل رئيسي، وتُمثل هذه الكمية 50 مرة ما يحتويه الغلاف الجوي[2]. إن الحفاظ على الدور الحيوي للمحيطات في تنظيم المناخ لا يخلو من تهديدات تنبأت بها مجموعة

1 Steve D. Jones, Corinne Le Quéré, Christian Rödenbeck, Andrew c. Manning, Are Olsen, A Statistical Gap-Filling Method to Interpolate Global Monthly Surface Ocean Carbon Dioxide Data, Climate Change and The Oceanic Carbon Cycle- Variables and Consequences, Apple Academic Press, 9 Spinnaker Way Waretown, NJ 08758 USA, 2017, ISBN 978-1-315-20749-0, p. 17, DOI: https://doi.org/10.1201/9781315207490 (last accessed December 31st, 2020).

2 Laurent Bopp, Chris Bowler, Lionel Guidi, Éric Karsenti, Colomban de Vargas, L'océan pompe à carbone, p.14, www.ocean-climate.org, accessible via : https://www.ocean-climate.org/wp-

عمل Brundtland التي أشارت في تقريرها "مستقبلنا المشترك" إلى أن آثار ارتفاع درجة حرارة المحيطات على النظم البيئية البحرية ومصائد الأسماك وسلاسل الغذاء تكاد تكون مجهولة[1].

أحصت الأمم المتحدة في وقت لاحق عواقب تغير المناخ على المحيطات، والتي شكلت ثمرة جهد الفريق العامل المخصص الجامع المعني بالعملية المنتظمة للإبلاغ عن حالة البيئة البحرية وتقييمها على الصعيد العالمي، بما في ذلك الجوانب الاجتماعية والاقتصادية، والذي أعد التقييم البحري العالمي المتكامل الأول (التقييم العالمي الأول للمحيطات)، وتبنت محتواه الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها السبعين[2]. يُحصي هذا التقرير تأثيرات تغير المناخ على البيئة البحرية، ومن بين ما أشار إليه ارتفاع درجة حرارة سطح البحر، ارتفاع مستوى سطح البحر، تحمض المحيطات، تغير في ملوحة المحيطات، تغيرات في دورات الحياة الموسمية في المحيطات، تحولات في مجموعات العوالق النباتية، ابيضاض الشعب المرجانية، تقطع الكابلات البحرية، ارتفاع معدلات نضوب الأحياء البحرية وانخفاض معدلات تكاثرها، المساس بأنماط التنوع البيولوجي...إلخ. ومن ثمَّ تتمحور هذه الآثار السلبية حول تأثر الموارد البحرية الحية، من خلال الاختلالات التي تُصيب التنوع البيولوجي والموائل البحرية، هذا من جانب، ومن جهة أخرى توصلت الدراسات إلى إثبات قيام علاقة بين ما يطرأ من تغير في البحار والمحيطات بفعل تغير المناخ، وتفاقم حجم الظواهر المناخية، لا سيما الأعاصير والعواصف خاصة الاستوائية منها.

أ-الأنظمة الإيكولوجية البحرية

تعتبر المساهمة السنوية للنظم الإيكولوجية البحرية في الاقتصاد العالمي معتبرة، إذ تعتبر المنافع التي تقدمها الطبيعة في شكل "خدمات النظام الإيكولوجي" ضرورية لرفاهية الإنسان خاصة لدى الدول الساحلية. تتعدد فوائد النظم الإيكولوجية البحرية السليمة من حيث إنها توفر الأسماك للتغذية والتجارة، والخدمات الثقافية للسياحة والترفيه، وحماية المناطق الساحلية من الفيضانات والتعرية، كما أنها تعود بفوائد مرتبطة بالعلاقات الثقافية والروحية والجمالية مع الطبيعة[3].

---

content/uploads/2015/03/FichesScientifiques-ocean-pompe-carbone.pdf (last accessed December 31st, 2020).

1 راجع تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية، مستقبلنا المشترك، الفصل السابع: الطاقة، خيارات للبيئة والتنمية، ثانيا. الوقود الأحفوري: المأزق المستمر، 1. إدارة تغير المناخ، الفقرة 22.

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/70/235 المؤرخ في 15 مارس 2016 "المحيطات وقانون البحار" الفقرة 266، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 31 ديسمبر 2020) https://undocs.org/ar/A/RES/70/235

3 COI-UNESCO et PNUE (2016). Les grands écosystèmes marins : Etat et tendances, Résumé à l'intention des décideurs. Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), Nairobi, p.7. http://geftwap.org/publications/vol-4-spm-french (consulté, le 31 décembre 2020).

رغم تبني اتفاقية الأمم المتحدة بشأن التنوع البيولوجي لعام 1992 تعريفا للنظام الإيكولوجي الذي اعتبرته "مجمعا حيويا لمجموعة الكائنات العضوية الدقيقة النباتية والحيوانية، يتفاعل مع بيئتها غير الحية باعتبار أنها تمثل وحدة إيكولوجية"[1]، لكن البعض يزعم خلو القانون الدولي من تعريف له يكون مقبولا عالميا، دون أن يشكل ذلك عائقا مستعصيا لتطبيق المفهوم في الممارسة[2].

تُعد المحيطات والغلاف الجوي في تفاعل مستمر ويتجلى ذلك من خلال التبادلات المختلفة للحرارة والماء والغازات والجسيمات. تقوم البحار والمحيطات بامتصاص بعض من حرارة الغلاف الجوي التي تعرف ارتفاعا، ما يؤثر على درجات حرارة السطح والعمق، ومن ثمَّ تتأثر ظروف معيشة الأنواع البحرية بدءاً بالعوالق البحرية إلى الحيوانات البحرية الضخمة. إضافة إلى ذلك، تمتص المحيطات ثاني أكسيد الكربون من الغلاف الجوي، وهو ما يتسبب في تحمض المياه الذي يُرتب بدوره آثارا مقلقة، من بينها تدهور الشعاب المرجانية التي تلعب دورا رئيسيا في حماية السواحل من الأمواج والعواصف والفيضانات والتعرية.

رغم الأهمية الرئيسية للنظم الإيكولوجية البحرية فإن استدامتها تثير قلقا، إذ يؤثر ارتفاع حموضة البحار والمحيطات وامتصاصها للحرارة المستمرة في الارتفاع في الغلاف الجوي سلبا عليها، ويمس بالتنوع البيولوجي البحري. وفي هذا الصدد تُنذر التوقعات بأن الاحترار الجوي يُؤدي إلى خسارة محتملة في منتوج الصيد البحري تُقدر بـ3.4 مليون طن وانخفاض بنسبة 6.4%[3].

يمكن إيجاز التحولات التي تطرأ على الأنظمة الإيكولوجية البحرية بفعل تغير المناخ في أنها تُشكل تهديدا لأمن البيئة البحرية، كما تمس آثار تغير المناخ والاحترار العالمي بالأمن الغذائي لسكان المعمورة، بما أن التقديرات تُنبئ بانقراض بعض أنواع من الكائنات الحية البحرية الحيوانية والنباتية، وتراجع كمية

---

1 راجع المادة 2 من اتفاقية بشأن التنوع البيولوجي، المادة 2، أبرمت بريو دي جانيرو في 5 جوان 1992، دخلت حيز التنفيذ في 29 ديسمبر 1993. (UNTS 1760)، ص.146.

2 Ronan Long, Legal Aspects of Ecosystem-Based Marine Management in Europe, Coastal and Ocean Planning Management, Ocean Yearbook 26, Dalhousie University, Marine & Environmental Law Institute, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden Boston, 2012, p. 421, availabale at: https://www.researchgate.net/publication/260434620_Legal_Aspects_of_Ecosystem-Based_Marine_Management_in_the_EU (last accessed December 31st, 2020).

3 IPCC, 2019: IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate [H.-O. Pörtner, D.C. Roberts, V. Masson-Delmotte, P. Zhai, M. Tignor, E. Poloczanska, K. Mintenbeck, A. Alegría, M. Nicolai, A. Okem, J. Petzold, B. Rama, N.M. Weyer (eds.)]. In press, p.505, available at : https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/3/2019/12/SROCC_FullReport_FINAL.pdf (last accessed December 31st, 2020).

البعض الآخر منها في ظل إحصاء 3.3 مليار من سكان العالم يعتمدون على الموارد البحرية الحية خاصة الأسماك للحصول على البروتينات الضرورية للحياة[1].

ب-الظواهر المناخية

يرتبط كل من تغير المناخ والاحترار العالمي بتهديدات أمنية ماسة بالبيئة العالمية ككل وبالبيئة البحرية خاصة. إن تأثيرات تغير المناخ واحترار الأرض لا تقتصر فقط على مختلف أشكال الحياة البحرية، بل تمس جوانب أخرى، إذ يترتب عن التغيرات التي تطرأ على البيئة البحرية بفعلها إما وقوع ظواهر طبيعة ومناخية خارقة للعادة كالأعاصير التي تتعدد تسمياتها وفقا لمواقعها الجغرافية، أو اشتدادها وتفاقم عواقبها. ترجع هذه التغييرات في الظواهر الطبيعية المرتبطة بالمناخ إلى ارتفاع درجات حرارة البحر وزيادة محتوى بخار الماء الأقصى في الغلاف الجوي نتيجة ارتفاع درجة حرارة الهواء. ومن ثمَّ يتضح أن لاحترار البحار والمحيطات دورا معتبرا في وقوع الظواهر المناخية القاسية، لأنه يغير التيارات البحرية ومسارات العواصف بشكل غير مباشر، كما له تأثيرات معتبرة على الغلاف الجليدي Cryosphere في جميع أنحاء العالم، باعتباره يساهم في التقليل من الكتل الجليدية العائمة Ice floes وفي تراجع الجليد البحري[2].

خلال العقود الأخيرة للقرن العشرين والعقدين الأولين من القرن الحالي، وهي الفترة التي عرفت أيضا احترارا معتبرا، تفاقمت الظواهر المناخية العنيفة، وفي هذا السياق يتأكد هذا التفاقم من خلال مقارنة البيانات التاريخية للفترتين الممتدتين على التوالي من 1850 إلى 1990 (140 سنة) ، ومن 1998 إلى 2007 (9 سنوات)، فقد بلغ متوسط عدد العواصف الاستوائية خلال الفترة الأولى حوالي 10 عواصف في السنة، 5 منها وصلت إلى مستوى الأعاصير، بينما كان المتوسط خلال الفترة الثانية حوالي 15 عاصفة استوائية في السنة، تم تصنيف 8 منها على أنها أعاصير[3]، ومن المؤكد أن هذا التضاعف في عدد العواصف راجع إلى توفر العوامل المسببة لها، من بينها درجة حرارة مياه البحر التي يُشترط أن تكون أعلى من 26.5° على عمق 50 مترا من سطح البحر على الأقل. يتضح جليا أن الدراسات أقامت علاقة بين ارتفاع وتيرة وقوع

1 FAO 2020, The State of World Fisheries and Aquaculture, Opportunities and Challenges E-ISBN ISBN: 978-92-5-132692-3 (PDF), p.5. available at: http://www. fao. org/3/ca 9229 en/ca 9229 en. pdf

2 راجع إعلان بشأن حالة المناخ العالمي لعام 2019، منظمة الأرصاد الجوية رقم 1248، ISBN 978-92-63-21248- 1، ص. 9-10، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 31 ديسمبر 2020) https://library.wmo.int/doc_num.php?explnum_id=10224

3 Center for Climate and Energy Solutions, Is the frequency of hurricanes increasing? http://www.c2es.org/science-impacts/basics/faqs/hurricanes#freq (consulté, le 31 décembre 2020).

الأعاصير العنيفة وظاهرتي تغير المناخ والاحترار العالمي، لارتباط كليهما بارتفاع درجة حرارة سطح البحار والمحيطات.

إن حجم العواقب التي تنجر عن الظواهر الطبيعية والمناخية التي وقعت خلال السنوات الأخيرة الماضية مثير للقلق، لا سيما عندما يتعلق الأمر بالغمر البحري Sea Submersion الذي يصبح مدمرا عندما يبلغ تسونامي Tsunami بفعل انخفاض الضغط الجوي وانخفاض كتلة الهواء، مسببا ارتفاع مستوى سطح البحر من 1 متر إلى 7 أمتار، فضلا عن تسبب الأعاصير في فيضانات نتيجة كمية الأمطار الهائلة التي تتساقط على المواقع التي تمر بها، إذ يمكن أن تصل أحيانا إلى 2000 ملم في 24 ساعة، في حين يتعرض الآلاف من الأشخاص إلى أخطار الموت والتشرد، وهو ما يقع فعلا جراء كل إعصار يسبب دون رجعة خسائر في الأرواح البشرية وأخرى مادية، بغض النظر عن مستوى قوة وتقدم الدولة التي يجتاحها، ويبقى الإعصار الذي اجتاح بنغلادش في عام 1970 راسخا في ذاكرة البشرية لكونه الأفتك، فقد لقي ما يقرب من 300.000 شخص حتفه جراءه[1]. في المقابل، لا يمكننا الجزم بأن مثل هذه الكارثة لن تحدث مرة أخرى في ظل تفاقم آثار تغير المناخ والاحترار العالمي على الوسط البحري، ولا سيما على مستوى الدول الجزرية الصغيرة والمواقع الساحلية المنخفضة.

ثانيا: آثار تغير المناخ والاحترار العالمي على سيادة وولاية الدول

تُنذر التنبؤات بأن ظاهرتي الاحترار العالمي وتغير المناخ سترتبان آثارا من طبيعة قانونية ستؤثر على العلاقات الدولية، خاصة ما يتعلق بالحدود البحرية المعترف بها دوليا. تتهدد علاوة على ذلك بعض الأقاليم بالزوال بفعل ارتفاع سطح البحر المستمر، خاصة الجزر الصغيرة والأراضي المنخفضة ما دون سطح البحر. سيؤدي هذا التغير في الجغرافيا البحرية إلى إعادة رسم خريطة العالم على نحو يأخذ بعين الاعتبار التغيرات التي ستطرأ، بما في ذلك زوال بعض الأقاليم التي ستُغمر بالمياه، وهو ما يُنبئ باختفاء بعض الدول خاصة الجزرية الصغيرة منها.

يعرف سطح البحر ارتفاعا عبر التاريخ، فقد كان مستواه خلال أشد مرحلة جليدية، قبل 12.000 إلى 20.000 سنة، أقل بحوالي 10 أمتار مما هو عليه اليوم[2]. تُشير العديد من الدراسات في الوقت الحاضر

1 Les cyclones ou ouragans, causes et conséquences, notre-planete.info, https://www.notre-planete.info/terre/risques_naturels/cyclones.php (consulté, le 31 décembre 2020).

2 Eike Blitza, The Impact of Sea Level Rise on Maritime Boundaries, 2019, Contribution to Foreign Public Law and International Law (Publications of the Max Plank Institute for Foreign Public Law and International Law), Vol. 279, Springer, Heidelberger Platz 3, 14197 Berlin, Germany, p.1. https://doi.org/10.1007/978-3-662-58344-9. (last accesse January 1st, 2021).

إلى المناطق الأكثر عرضة لهذه الظاهرة البيئية، وفي الغالب يُرجح الخبراء بأن ارتفاع مستوى سطح البحر نتيجة متوقعة وخطيرة للاحترار العالمي الذي يسببه الوجود المتزايد لثاني أكسيد الكربون في الغلاف الجوي.

تزداد حدة ارتفاع مستوى سطح البحر نتيجة ذوبان الجليد البحري بالمناطق القطبية والأنهار الجليدية التي تصب في البحار، في حين تعد القمم الجليدية في غرينلاند وأنتاركتيكا المساهم الرئيسي في ارتفاع مستوى سطح البحر في جميع أنحاء العالم، إذ يختفي حاليا الغطاء الجليدي في غرينلاند بسرعة، ويؤدي ذوبانه الكلي إلى ارتفاع سطح البحر بـ20 قدما (حوالي 6 أمتار) في جميع أنحاء العالم[1]. وتتفاقم آثار ارتفاع مستوى سطح البحر بالمناطق الساحلية المحمية طبيعيا بفضل الشعاب المرجانية عند تدهور هذه الأخيرة، بسبب الاحترار العالمي وتحمض البحار والمحيطات، ذلك أن القمم المرجانية للشعاب المرجانية Reef crests of fringing reefs تعتبر بمثابة حواجز للأمواج، كونها تعمل على تبديد طاقتها.

يترتب عن آثار الظواهر المناخية المُؤدية إلى ارتفاع مستوى سطح البحر حتمية بذل جهود دولية للتكيف من الناحية القانونية مع التغيرات التي تطرأ على الجغرافيا البحرية، لا سيما ما يتعلق بحدود وعرض المناطق البحرية التي تم اعتمادها وفقا لقواعد قانون البحار. إن التكفل بهذا الانشغال يندرج حتما في إطار رفع أحد التحديات المعاصرة لأمن البيئة البحرية في سبيل الحفاظ على الاستقرار في العلاقات الدولية ومنع وقوع نزاعات إقليمية بحرية بفعل الارتفاع المستمر لمستوى سطح البحر الذي يمس مباشرة بخطوط الأساس التي تقاس انطلاقا منها مختلف المناطق البحرية، فقد أشارت دراسة حديثة إلى أن أحدث بيانات الأقمار الصناعية من 2002 إلى 2014 تُبين أن البحار تتوسع على حساب اليابسة بنحو 1.4 ملم سنويا[2].

يصح الاعتقاد في هذا السياق بأن ارتفاع مستوى سطح البحر سيمس بسيادة وصلاحيات الدول الساحلية ما دامت بعض الدول خاصة الجزرية الصغيرة مهددة بالزوال، وهو ما يُرتب زوال سيادتها، في حين سيؤدي اختفاء الجزر والصخور البحرية، وبصورة عامة المعالم الطبيعية المعتمدة في رسم خطوط الأساس، إلى تقلص نطاق سيادة الدول نتيجة الانحسار الذي سيطرأ على عرض مياهها الداخلية وبحارها الإقليمية جراء ذلك الاختفاء، وعدم إمكانية الاعتماد على خطوط الأساس المرسومة، فضلا عن تراجع مدى ولايتها القضائية في المناطق الخاضعة لها.

---

1 WWF, Pourquoi les glaciers et les glaces de mer fondent-ils, https://www. worldwildlife.org/pages/why-are-glaciers-and-sea-ice-melting (consulté, le 31 décembre 2020).

2 The Guardian, Sea level rise from ocean warming underestimated, scientists say, January 16th, 2016, https://www. theguardian. com/environment/2016/jan/26/sea-level-rise-from-ocean-warming-underestimated-scientists-say (last accessed January 2nd, 2021).

يرتب هذا الوضع حتمية إعادة بعث جهود المفاوضات بين الدول البحرية المجاورة أو المحاذية لبعضها البعض، في سبيل إعادة تشكيل الخرائط البحرية وفقا لما يتم التوصل إليه من ضبط للحدود البحرية الداخلية بالنسبة لخطوط الأساس والحدود البحرية الدولية بالنسبة لمختلف المناطق البحرية التي يقاس عرضها انطلاقا من هذه الخطوط. جيوسياسيا ولا سيما ما يتعلق بالأمن والدفاع، تجد الدول نفسها مرغمة على تبني استراتيجيات إعادة نشر قواتها المسلحة، بل إعادة النظر في تنظيمها بشكل يتحقق معه التأقلم مع مخلفات ارتفاع مستوى سطح البحر، بسبب تغير المناخ والاحترار العالمي. تتعرض المنشآت العسكرية المنخفضة مثل القواعد البحرية بشكل خاص لارتفاع مستوى سطح البحر والظواهر الجوية الشديدة، فعلى سبيل الإشارة، تواجه نورفولك Norfolk في ولاية فيرجينيا Virginia الأمريكية، موطن الأسطول الأطلسي للبحرية الأمريكية، ارتفاع منسوب مياه البحر والغرق الأرضي[1]. تدفع هذه التغيرات والآثار الدول إلى البحث عن أماكن آمَنة لإقامة قواعدها البحرية، وقد تلجأ القوى العظمى المعرضة لتلك الآثار إلى تحويل قواتها إلى ما وراء البحار Overseas، وهو ما يعيد تشكيل الخرائط الجيواستراتيجية للمناطق التي يتم فيها نشر القوات المسلحة الأجنبية، فضلا عن حتمية إعادة تنظيمها من خلال سن استراتيجيات لإسناد مهام إلى الجيوش في حالة الكوارث الطبيعية البحرية، واعتماد آليات تعاون دولي في ظل غياب قوة أممية لهذا الغرض. يتضح جليا من خلال تصريح الرئيس الأمريكي السابق باراك أوباما Barak Obama، بمناسبة خطابه بأكاديمية خفر السواحل الأمريكية بتاريخ 20 ماي 2015، مدى تأثر القوات المسلحة بتغير المناخ[2].

أثار علاوة على ذلك ذوبان الجليد في المناطق القطبية أطماعا اقتصادية تتعلق باستغلال الثروات المعدنية التي تزخر بها منطقة القطب الشمالي، وهو ما يرتب نزاعات دولية حول هذا الشأن. كما أتاح ذوبان جليد القطب الشمالي بروز طرق مواصلات جديدة مختصِرة للمسافات وموفرة للوقت، إذ قُدرت المسافة المختصرة بفعل الطرق الجديدة للملاحة البحرية في المنطقة بـ4500 كلم، تنتج عن تجنب الالتفافات الطويلة

---

1 Shirley V. Scott, Shahedul Khan, The Implications of Climate Change for the Military and for Conflict Prevention, Including through Peace Missions, ASPJ Africa & Francophonie - 3rd Quarter 2016, available at https://www.airuniversity. af. edu/Portals /10/ASPJ_French/journals_E/Volume-07_Issue-3/scottkhan_e.pdf pp. 82-94, p.83 (last accessed January 1st, 2021).

2 US Former President Barak Obama Speech, Coast Guard Academy in Connecticut, May 15th, 2015, available at https://www.bbc.com/news/world-us-canada-32818355 (last accessed January 1st, 2021 ."I'm here today to say that climate change constitutes a serious threat to global security, an immediate risk to our national security and make no mistake: it will impact how our military defends our country."

" أنا متواجد هنا لأصرح بأن تغير المناخ يُشكل تهديدا خطيرا للأمن الشامل، وخطرا مباشراً لأمننا القومي ولا شك في ذلك: سيؤثر ذلك على كيفية دفاع جيشنا عن بلادنا" (ترجمتنا).

عبر قناتي بنما والسويس[1]. بيد أن ذلك لا يخلو من آثار سلبية على البيئة البحرية التي تتعرض لا محالة إلى مخاطر التلوث البحري الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عبر هذه المناطق، فضلا عما تسببه السفن المبحرة بها من تلوث ناتج عن تشغيلها، وهو ما يشكل تحديا تواجهه الأنظمة الإيكولوجية البحرية والتنوع البيولوجي لمنطقة القطب الشمالي.

لا تعتبر البحار والمحيطات وعاءً مُحتويا لآثار الاحترار العالمي وتغير المناخ فقط، بل تُساهم هي الأخرى بطريقة غير مباشرة جراء النشاط البشري في وقوع هاتين الظاهرتين، من خلال ما يفرزه النقل البحري العالمي من غازات دفيئة. يمثل النقل البحري حاليا 3% من الغازات الدفيئة المسببة للاحترار العالمي، ومع ذلك تشير التقديرات إلى أنه نتيجة للنمو السريع للتجارة الدولية، ستتراوح انبعاثات الغازات الدفيئة البحرية في عام 2050 بين 17 إلى 25% من مجموع الانبعاثات العالمية المسموح بها للحفاظ على الاحترار العالمي بأقل من 2 درجة مئوية، كما هو مُستهدف بموجب اتفاق باريس لعام 2015 المعني بتغير المناخ[2].

يواجه المجتمع الدولي البحري، في إطار الجهود الدولية الساعية إلى الحد من أثر الاحترار العالمي وتغير المناخ، تحديا قانونيا يتعلق بإشكالية قيادة استراتيجية عالمية للحد من انبعاثات الغازات الدفيئة البحرية، خاصة عقب التوقيع على اتفاق باريس لعام 2015، ذلك أن الإطار المؤسسي الدولي ذا الصلة يسوده صراع حول تزعم الجهود الدولية في هذا المجال، رغم تكليف المنظمة البحرية الدولية صراحة بصلاحية إدارة انبعاثات الغازات الدفيئة البحرية بموجب المادة 2.2 من بروتوكول كيوتو لعام 1997 لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، لكن أظهرت هذه المنظمة إرادتها في رفضها أن تلعب دور جهاز التحكم في النظام المناخي العالمي في شقه البحري، بحجة عدم قدرتها على تأكيد صحة أو إبطال قوائم الجرد الوطنية للدول المُدرجة في الملحق الأول من بروتوكول كيوتو. أسست علاوة على ذلك المنظمة البحرية الدولية استقلاليتها تجاه اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، من خلال التمسك بمبدأ عدم التمييز المُكرس لديها، وذلك خلال كل مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير

1 Courrier International-Paris, La fonte des glaces dégage de nouvelles voies maritimes, publié le 09 septembre 2018, https://www.courrierinternational.com/grand-format/les-routes-de-larctique-un-raccourci-strategique-de-4500-km (consulté, le 1er janvier 2021).

2 Sophie Gambardella, La stratégie de réduction des émissions maritimes internationales de gaz à effet de serre après l'accord de paris, Réflexions sur la pertinence de l'Organisation maritime internationale en tant qu'échelle d'action, In Revue juridique de l'environnement 2017/HS 17 (N° Spécial), pages 201 à 213.

المناخ (UNCCCF/COP)، مُطالبةً بضرورة اعتبار قواعد تنظيم انبعاثات الغازات الدفيئة البحرية بأنها تُطبق على السفن وليس الدول[1]. غير أن تخوف المنظمة من فقدان شرعيتها والثقة فيها، جراء سعي دول وتكتلات دولية كالاتحاد الأوروبي إلى تبني أنظمة خاصة بشأن انبعاثات الغازات الدفيئة البحرية، قررت عقب التوقيع على اتفاق باريس وبالضبط في عام 2016 تبني نظام إلزامي لجمع البيانات المتعلقة باستهلاك وقود السفن التي تزيد حمولتها عن 5000، لكن يبقى التحدي العويص الذي يواجه المنظمة يكمن في تسقيف الكمية الإجمالية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون للنقل البحري العالمي.

1 Sophie Gambardella, Op.cit, pp. 201-213.

الفصل الثاني

تنطيق أمن البيئة البحرية في قانون البحار المعاصر

الفصل الثاني

تنطيق أمن البيئة البحرية في قانون البحار المعاصر

لم تكن القضايا البيئية البحرية مطروحة على الساحة الدولية عند نشأة القانون الدولي للبحار، الذي برز في القرون الوسطى ليترجم إرادة الأمم البحرية في بسط السيطرة على البحر تارة، وتأكيد حرية الملاحة والتجارة البحرية تارة أخرى. عرفت مطالب الأمم المتعلقة بالاعتراف بالسيادة والحقوق السيادية في البحار تذبذبا عبر التاريخ، فكانت المطالب الأولى حكرا على الأمم البحرية التي كانت تمتلك الأساطيل التجارية والحربية التي مكنتها من احتكار صياغة قواعد قانون البحار لفترة طويلة.

استمر الوضع على هذا الحال إلى غاية القرن العشرين الذي شهد تبني قواعد تعترف بالدولة الساحلية التي فرضت نفسها لتتقاسم السيادة والحقوق السيادية مع الأمم البحرية. ساد الاعتقاد بأن محاولات تدوين قواعد قانون البحار تعود إلى ثلاثينات القرن الماضي مع انعقاد مؤتمر لاهاي لعام 1930، المخصص لصياغة قواعد مقبولة في القانون الدولي لمواضيع لم يتم تناولها بدقة حتى ذلك الحين. لكن هذه الفكرة نسبية لأن نصوصا قانونية مدونة قديما احتوت على قواعد قانون البحار كمدونة قانون روديا البحري Rhodian Maritime Law Code. وعموما يبقى قانون البحار، أيا كان مصدره، بعيدا كل البعد عن الاستقرار، ويظل مجالًا نشطًا وديناميكيًا يتغير وينمو مع تغير مصالح الأمم[1]. اتسمت العلاقات الدولية البحرية لفترة طويلة بصراع بين الأمم التي دافعت عن فكرة البحر الحر Mare Liberum وتلك التي أرادت تملك البحر استنادا إلى فكرة البحر المغلق Mare Clausum.

يستمر هذا الوضع الذي طبع العلاقات الدولية منذ القرون الوسطى حتى في وقتنا المعاصر، لأن الصراع نفسه ميز مواقف الدول خلال المؤتمرات الثلاثة للأمم المتحدة لقانون البحار (1958، 1960، 1973)، لكن في نهاية المطاف تم الاتفاق على قانون دولي للبحار معاصر استمد أغلبية قواعده من العرف الدولي، بل جاء ليحل محل كافة القواعد المتفق عليها بموجب اتفاقيات سابقة، لا سيما الاتفاقيات الأربع المنبثقة عن المؤتمر الثاني للأمم المتحدة لقانون البحار الذي عُقد بجنيف في عام 1958، ويتعلق الأمر بقانون البحار الذي حظي بالإجماع كما هو مُدون في اتفاقية قانون البحار، ولهذه الأسباب يتم التركيز على أحكام هذه الاتفاقية، لأنها حظيت بتصديق أغلبية دول العالم، بل حتى الدول التي لم تُصدق عليها

1 Bowen L. Florsheim, Territorial Seas - 3000 Year Old Question, 36 J. Air L. & Com. 73 (1970) https://scholar.smu.edu/jalc/vol36/iss1/5 (last accessed January 2nd, 2021).

تعتمد عليها في خطاباتها الرسمية وتؤكد ضرورة الامتثال إلى أحكامها، وهو الحال بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية.

تعكس أحكام اتفاقية قانون البحار قواعد دولية عرفية في مجملها تم لمها وتدوينها في نص وحيد وموحد، ليتم بذلك الخروج عما كان معمولا به خلال النصف الأول من القرن العشرين حين ساد قانون دولي للبحار مجزأ Fragmented Law of the Sea، تعكسه 4 اتفاقيات تمخضت عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار لعام 1958.

لا تبرز بشكل صريح أبعاد أمن البيئة البحرية بمختلف قضاياه في قواعد قانون البحار الساري، وذلك رغم أن العوامل التي ساعدت على الدخول في مفاوضات في إطار مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار كانت تمُتُ بصلة مباشرة إلى الأمن والسلم الدوليين. يتأكد ذلك في طبيعة العلاقات الدولية السائدة خلال الفترة التي سبقت التفاوض، وأثناء التفاوض، وعقبه (1973–1982)، فقد كانت تتسم بالاحتقان بسبب الحرب الباردة وانشغال المجتمع الدولي بمسائل السباق نحو التسلح ونزع التسلح. برزت في هذا السياق بوادر العمل على مراجعة قانون البحار، وهي البوادر التي كانت في باطنها حاملة لمعاني الأمن الإنساني الذي لم يُعتمد صراحة في الخطاب الرسمي، بل كانت تعكسه المفاهيم التي تم تداولها آنذاك، وعلى رأسها مفهوم الإرث المشترك للإنسانية.

كان للأحداث التي سبقت انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث حول قانون البحار دور في تسريع وتيرة الدخول في التفاوض للتوصل إلى تدوين قانون دولي للبحار، أبرزها إدراك المجتمع الدولي بما يحتويه قاع البحر وباطنه بالمناطق الواقعة ما وراء الولاية الوطنية من ثروات معدنية معتبرة، وما ينطوي عليه من أبعاد اقتصادية، جغرافية وحتى بيئية، لأن استغلال مثل هذه الثروات لا يخلو من مخاطر التلوث البحري الذي كانت مصادره إلى غاية تلك الفترة مقتصرة على التلوث الصادر من البر أو التلوث عن طريق السفن، خاصة ناقلات النفط. بينما لم يسبق لقانون البحار الكلاسيكي التكفل بالتلوث الذي تُسببه نشاطات استكشاف واستغلال ثروات أعماق البحر، لا إيكولوجيا ولا من حيث توزيع الصلاحيات. لقي اكتشاف الثروات المعدنية لقاع وباطن البحر، المتمثلة أساسا في العقيدات المتعددة المعادن بما فيها المنغنيز والنيكل والنحاس والكوبالت والألمنيوم، أهمية لدى المجتمع الدولي، لكن الفضل يعود إلى سفير دولة مالطا لدى الأمم المتحدة أرفيد باردو Arvid Pardo (1914–1999) في نشر الوعي دوليا حول عواقب سيطرة الدول المتقدمة تكنولوجيا على قاع البحر وباطنه بالمناطق الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية، وإمكانية عسكرتها، فدعا خلال الدورة الثانية والعشرين للجمعية العامة للأمم المتحدة إلى الإعلان عن الاستعمال السلمي لقاع البحار

واعتبار قاعه وباطنه ما وراء حدود الولاية الوطنية إرثا مشتركا للإنسانية. كانت الاستجابة من طرف الأمم المتحدة فورية، إذ تم خلال نفس الدورة تبنى القرار رقم 2340 الذي استحدث اللجنة الخاصة لدراسة الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية القضائية الوطنية[1]، والتي كانت بمثابة تمهيد لانطلاق أشغال ما أُطلق عليه لاحقا "مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار".

تضافرت الجهود الدولية الرامية إلى تعزيز أحكام قانون الأمن الدولي، فتمت تلبية الدعوة لإصدار إعلان بشأن الاستخدامات السلمية لقاع البحر، وتجسد ذلك بالفعل في الدورة الخامسة والعشرين للجمعية العامة للأمم المتحدة بموجب القرار الشهير رقم 2749، الذي جاء في شكل إعلان للمبادئ التي تحكم قاع البحار والمحيطات[2]، ليتم تدعيمه فورا بالقرار رقم 2750 الذي أسس لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار[3]. ومن ثمَّ أصبحت مسألة نزع التسلح بالبحار والمحيطات، ولا سيما بقاع البحار وباطنها، متكفلا بها أمميا بعد أن اقتصر الاهتمام بها على القوتين المتصارعتين إيديولوجيا، ذلك أن قضية أمننة البحار والمحيطات في إطار المنظومة الأممية، كما يترجمه القراران المشار إليهما، سبقتها مبادرة كل من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي سابقا، وتتعلق بمشروع اتفاقية بشأن نزع السلاح النووي من قاع البحر، والذي عُرض للتوقيع والتصديق بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 2660[4].

تُوجت الجهود الطويلة الأمد، المبذولة في إطار مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، بتبني اتفاقية قانون البحار التي قننت القواعد العرفية السارية ودونت أحكاما أخرى تُنظم جوانب طرأت على

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثانية والعشرون، القرار 2340 المؤرخ في 18 ديسمبر 1967 "بحث مسألة تخصيص قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها الموجود تحت أعالي البحار خارج حدود الولاية القومية الحالية للأغراض السلمية وحدها واستخدام مواردها لمصلحة الإنسانية"، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 2 جانفي 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/2340(XXII)

2 راجع إعلان المبادئ المطبقة على قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها الموجود خارج حدود الولاية القومية، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثانية والعشرون، القرار رقم 2749 المؤرخ في 16 ديسمبر 1970، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 2 جانفي 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/2749(XXV)

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الخامسة والعشرون، اللائحة رقم 2750 المؤرخة في 17 ديسمبر 1970 "تخصيص قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها، تحت أعالي البحار خارج حدود الولاية القومية الحالية، للأغراض السلمية وحدها، واستخدام مواردها لمصلحة الإنسانية، وعقد مؤتمر عن قانون البحار"، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 2 جانفي 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/2750(XXV)

4 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الخامسة والعشرون، القرار رقم 2660 المؤرخ في 8 ديسمبر 1970 "معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة التدمير الشامل على قاع البحر والمحيطات وفي باطن أرضها"، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 2 جانفي 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/2660(XXV)

العلاقات الدولية للأمم البحرية والساحلية حديثا، والتي اكتسب البعض منها مع مرور الوقت خصائص العرف الدولي، على غرار الأحكام المطبقة على المنطقة الاقتصادية الخالصة، والمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، والمياه الأرخبيلية. توصل المجتمع الدولي بالنتيجة إلى تبني أعظم نص قانوني دولي في شكل مُدون، لكن دخوله حيز التنفيذ كان مرهونا بتسوية الخلافات بشأن استغلال المنطقة أو قاع البحر وباطنه الواقع ما وراء حدود الولاية الوطنية، وهي الخلافات التي سادت بسبب اعتبار النظام القانوني للمنطقة[1] تغلب عليه قواعد من صنع مجموعة 77 أو حركة عدم الانحياز، والتي لا يخدم مضمونها مصالح الدول المتقدمة.

نتيجة لذلك، أطلق الأمين العام للأمم المتحدة منذ عام 1990 عملية تشاورية غير رسمية مع الدول التي شاركت في إعداد الاتفاقية، وعمل على تشجيع التصديق عليها، مقرا في نفس الوقت بأن بعض الأحكام المتعلقة بالتعدين في قاع البحار قد أعاقت الدول عن القيام بذلك. لذا عُقدت سلسلة من الاجتماعات تحت رعايته بين عامي 1990 و1994، وأفضت العملية التشاورية في نهاية المطاف إلى اعتماد اتفاق يتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر (XI) من اتفاقية قانون البحار. لم يكن البحث عن نظام قانوني دولي لتسيير البحار والمحيطات يُؤسس تخصيص استعمالها لأغراض سلمية، والذي سعت إليه الأمم المتحدة وراء تنظيم مؤتمرها الثالث لقانون البحار، هو الهدف الذي كانت الدول المتفاوضة تصبو إليه، لأن المفاوضات اتسمت في عمقها بصراعات عديدة اخترقت وتخللت البنود المدرجة في جدول أعمال دورات المؤتمر. اقتصاديا، ساد الصراع بين الدول المتقدمة، خاصة المنتمية إلى منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) والدول النامية المنتمية أغلبها إلى مجموعة 77 المدافعة عن نظام اقتصادي دولي جديد. من الناحية الإيديولوجية[2] ساد التصادم بين الدول الرأسمالية، والاشتراكية، والمحايدة.

إلى جانب هذه التكتلات، تنازعت الدول على أساس انتمائها الجغرافي الجاعل منها دولا ساحلية، ومغلقة، والمتضررة جغرافيا. ومن ثمَّ طُرحت خلال المؤتمر مسائل ليس لها علاقة بجوانب القانون الدولي للبحار ولم تكن مدرجة بجدول أعماله، على غرار المسائل الأمنية ونزع التسلح التي كانت الشغل الشاغل للمجتمع الدولي خلال فترة تنظيم المؤتمر نتيجة الصراع في إطار الحرب الباردة، وهو ما يدعم بالنتيجة طرحا لاعتبار قواعد قانون البحار التي تترجمها اتفاقية قانون البحار وتعديلاتها على أنها سياسية، ومنه لا

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، الجزء الحادي عشر: المنطقة.

2 Boleslaw Adam Boczek, Ideology and the Law of the Sea: The Challenge of the New International Economic Order, 7 B.C. Int'l & Comp. L. Rev. 1 (1984). available at : https://lawdigitalcommons.bc.edu/iclr/vol7/iss1/2/ (last accessed January 3rd, 2021).

يصح الاعتقاد بكون طبيعتها قانونية محضة نظرا لاهتمامها بمسألة الأمن الدولي الذي لا يمكن حصر الاهتمام به في الناحية القانونية فقط، بل يقتضي التعامل معه على نحو شامل من الجوانب القانونية، الاقتصادية، السياسية، والعسكرية، والبيئية، وهو ما يبرر القول بأن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار اعتنى بالحفاظ على السلم والأمن الدوليين وفقا لميثاق الأمم المتحدة، وسعى إلى إسقاط جوانب ذات طبيعة غير قانونية على القواعد القانونية الدولية التي تبناها.

بناء على ذلك، يتضح أن المسائل الأمنية البيئية لها نصيب في أحكام قانون البحار المعاصر، وهي الأحكام التي لا تخرج عن سياق الصراع بين الأمم الساعية إلى تحقيق مصالحها الوطنية البحرية وتعزيز أمنها القومي، من خلال التوصل إلى الحصول على أقصى تمديد لسلطتها وصلاحياتها بمختلف المناطق البحرية المعترف بها دوليا. غالبا ما أعلنت الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار عن مواقفها الرسمية من أحكام هذه الأخيرة المطبقة على مسائل معينة، وغالبا ما تكون تلك المواقف متعارضة مع الأحكام ذاتها أو على الأقل مُترجمة لتفسيرات ذاتية لا تخدم الأمن والسلم الدوليين. وسبق في هذا السياق أن تم الإقرار بأن أمن البيئة البحرية يجمع بين مسائل أمن البيئة البحرية التي يثيرها النشاط البشري في الوسط البحري، والذي تترجمه الاعتداءات والمساس بها، وبين مسائل قانون البحار ذات الأثر على الأمن الدولي واستقرار العلاقات الدولية، كحرية الملاحة، والنقل البحري، واستغلال الثروات البيولوجية البحرية والمعدنية، التي تترجم استعمالات متعددة للوسط البحري الذي يُمثل البيئة التي تحتضن مختلف هذه النشاطات، وعليه تبرز أهمية التمعن في ممارسات الدول المتعلقة بهذه النشاطات على مستوى مختلف المناطق البحرية، بغرض الوقوف على أبعاد قانون البحار المعاصر التي تعكس قضايا أمن البيئة البحرية، ومن ثمة الوقوف على الأسباب التي من شأنها أن تُقوضه.

إن تباين الممارسة الرسمية للدول فيما يخص السلطات والحقوق والصلاحيات، وكذا تحمُّل الالتزامات الدولية بالبحار والمحيطات، يُمليه اختلاف الفكر الذي تُؤسَّس عليه هذه الممارسات، والذي تعكسه كل من المقاربة الليبيرالية التي تُفضل توسيع صلاحيات دولة العلم، والمقاربة الواقعية التي تسعى إلى تعزيز سلطات الدولة الساحلية. علاوة على ذلك، فإن إدراك خلفية هذه الممارسات يمكن بلوغه من خلال التصريحات الرسمية للدول بشأن قضايا القانون الدولي للبحار، والتي تنطوي عادة على اختلاف في المواقف يشكل في حد ذاته عاملا مقوضا لأمن البيئة البحرية، ذلك أن الاختلاف في ممارسة الحقوق والواجبات المقررة بموجب قواعد قانون البحار يُعد مُحفزا لنشوب خلافات قد تصل إلى حد الصراع العنيف. وقد أكد التاريخ هذه الفرضية التي تُجسدها، على سبيل الاشارة، مطالبة ليبيا باعتبار أغلبية خليج سرت

مياها إقليمية ليبية منذ 1973، وهي المطالب التي أفضت إلى نزاع عنيف بين القوات المسلحة الليبية والأمريكية عام 1981، بينما تعكس حروب سمك القد Cod Wars (1958–1976)، التي كانت تجارية في طبيعتها لعدم ارتقائها إلى حروب عسكرية، رغم تعبئة كل من آيسلندا والمملكة المتحدة وألمانيا الغربية جيوشها، صراعا على الثروات البحرية الحية. فضلا عما يسود في الوقت الحاضر من احتقان للعلاقات الدولية في الحوض الشرقي للمتوسط، بسبب التنازع على المناطق البحرية وثرواتها المعدنية، والصراع السائد ببحر الصين الجنوبي حول جزر ومناطق أرخبيلية تبدي بشأنها كل من جمهورية الصين الشعبية، والفلبين، والفيتنام، وماليزيا، وبروناي مطالب ذات طبيعة سيادية أو حقوق سيادية.

لذا، يتم التطرق فيما يلي إلى أهم قضايا القانون الدولي للبحار التي لم تُحقق إجماعا خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، والتي لاتزال عالقة مثلما تعكسه ممارسات الدول ومواقفها منها، والتي غالبا ما تكون منافية للقواعد المتفق عليها ومُقوضة لأمن البيئة البحرية في بعديه الإقليمي والدولي. ولأجل ذلك، تعتمد الدراسة على مقاربة المناطق البحرية Zonal Approach التي تُميز بين مناطق بحرية خاضعة للسيادة الوطنية (المبحث الأول)، وأخرى خاضعة للقضاء الوطني وأعالي البحار التي لا تخضع لا لسيادة ولا لقضاء أية دولة (المبحث الثاني).

المبحث الأول

أمن بيئة المناطق البحرية الخاضعة للسيادة والولاية الوطنية

اعتمد قانون البحار المعاصر على مناطق بحرية تتيح للدولة الساحلية إبراز مظاهر سيادتها فيها، ويتجلى ذلك من خلال ممارسة السلطات والصلاحيات بنفس القدر الذي تُمارَس به على الإقليم القاري. يمنح القانون الدولي الدولة الساحلية صلاحيات وسلطات واسعة على كل من المياه الداخلية، بما فيها المياه الأرخبيلية، ومناطق معينة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، والبحر الإقليمي. في المقابل، اقتضى الحفاظ على حرية البحار، التي كرسها القانون الدولي بصورة واضحة في القرن السابع عشر ميلادي خدمة لمصالح الأمم البحرية، إلزام الدولة الساحلية في ممارستها للسيادة في هذه المناطق البحرية بمراعاة بعض الالتزامات في سبيل الحفاظ على مصالح الدول الأخرى، خاصة تلك المتعلقة بالملاحة والتجارة البحرية الدولية والمواصلات البحرية.

ترتب عن الاعتراف بالسيادة على المياه الداخلية، وإلى حد ما بالمياه الأرخبيلية والمضائق المستخدمة للملاحة الدولية والبحر الإقليمي، حقوقا للدولة الساحلية تدافع بموجبها عن أمنها القومي بكافة أبعاده، بما في ذلك أمن وسلامة بيئتها البحرية، عن طريق الولاية التشريعية والقضائية المخولة لها، والتي تتيح لها فرض احترام القوانين والنظم التي تعتمدها على الجميع، بما في ذلك السفن الأجنبية.

تتمتع الدولة الساحلية إذًا بسيادة على المياه الداخلية مماثلة لتلك التي تُمارسها على إقليمها القاري، وبقدر منخفض في المياه الأرخبيلية ومياه المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والبحر الإقليمي، نتيجة تخويل الحق لدولة العلم في استخدام هذه المناطق لأغراض الملاحة والتجارة الدولية التي يعكسها حق مرور السفن الأجنبية عبر هذه المناطق.

بينت الممارسة الدولية عدم تجانس مواقف الدول، سواء أكانت أطرافا في اتفاقية قانون البحار أم لا، حول مسائل خاضعة للنظام القانوني المانح للسيادة على المياه الداخلية والبحر الإقليمي، أهمها المسائل المرتبطة بتعيين حدود المياه الداخلية والبحر الإقليمي وقضايا ممارسة الملاحة والمواصلات البحرية، كما أفرزت الممارسة ذاتها سعي الدول إلى حماية مصالحها وأمنها القومي بصورة لا تتفق حتما مع قواعد قانون البحار الساري، بما في ذلك القواعد المُدونة التي اكتسبت مع مرور الوقت طبيعة العرف الدولي. ومنه يعكس اختلاف مواقف الدول بشأن ممارسة السلطات والصلاحيات، فيما يتعلق باستخدام وإدارة واستغلال المناطق البحرية الخاضعة لأنظمة قانونية متباينة، حالة من اللاستقرار في القانون الدولي المطبق على البحار والمحيطات، والذي ينذر بتوتر العلاقات الدولية جراءه، ووقوع صراعات عنيفة يُمثل وقوعها تحولا

في طبيعة النزاع، باعتباره يكتسي في الأصل طبيعة النزاع الناعم ويُجسده اختلاف المواقف وتفسير أحكام قانون البحار، ليكتسي طبيعة عنيفة تنطوي على استعمال القوة كحل آخر وأخير في مسار السعي نحو تحقيق المصالح القومية البحرية، اعتمادا على طبيعة النظام القانوني التي تنفرد به كل منطقة بحرية، والتي تعرف تباينا في العوامل المقوضة للأمن بها نتيجة اختلاف طبيعة تلك الأنظمة القانونية، المتأرجحة بين مناطق تمارس فيها الدولة الساحلية سيادتها (المطلب الأول) ومناطق أخرى تخضع لولايتها الوطنية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

عوامل تقويض أمن بيئة المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الوطنية

تتجلى الميزة الرئيسية لاتفاقية قانون البحار في كونها صفقة شاملة Package Deal لا تُتيح للدول الأطراف إمكانية إبداء تحفظات بشأن أحكامها[1]، ومع ذلك قامت العديد من هذه الدول بإبداء تصريحات عند التوقيع أو التصديق عليها، تعكس مواقف متباينة حول قضايا تمت معالجتها بموجب الاتفاقية، والتي لم تحظ لا جزئيا ولا كليا برضا الدول التي أبدت تصريحات بشأنها.

رغم وضوح القانون الدولي الوضعي حول مسألة الأثر القانوني للتصريح عند التوقيع أو التصديق على اتفاقية دولية ما، الشيء الذي قد يرقى إلى تحفظ في حالة استهدافه استبعاد أو تغيير الأثر القانوني لبعض أحكام الاتفاقية من حيث سريانها تجاه الدولة التي تُبديه[2]، إلا أن ممارسات الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار، وحتى الدول غير الأطراف، غالبا ما توحي بنقضها للأحكام المتفق عليها، ويتأكد ذلك من خلال تصريحات الدول التي أبدتها بصورة رسمية بشأن بعض أحكام الاتفاقية، والتي أجازتها مادتها 310 بهدف الحفاظ على هذه الأخيرة بصيغتها الكاملة وسعيا إلى تأمين المشاركة العالمية فيها[3]. كانت

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 309 " لا يجوز إيراد تحفظات على هذه الاتفاقية أو استثناءات منها ما لم تسمح بذلك صراحة مواد أخرى في هذه الاتفاقية"

2 راجع معاهدة فيينا حول قانون المعاهدات، المادة 2 (1)، مبرمة بفيينا في 23 ماي 1969، دخلت حيز التنفيذ في 27 جانفي 1980، الأمم المتحدة، (UNTS 1155)، ص. 331.

3 L.D.M Nelson, Declarations, Statements & Disguised Reservations' with Respect the Convention on the Law of the Sea, The International and Comparative Law Quarterly, Volume 50, No 4 (October 2001), pp. 767-786, p. 767. available at : https://www.cambridge. org/core/journals/international-and-comparative-law-quarterly/article/abs/declarations-statements-and-disguised-reservations-with-respect-to-the-convention-on-the-law-of-the-sea/A92F5019CCEA64D0B2C911628D3D771D. (last accessed January 3rd, 2021).

النتيجة المترتبة عن قبول تصريحات الدول الأطراف في الاتفاقية مهمة من حيث إنها أثارت رد فعل دول أخرى تعتبر أطرافا في الاتفاقية، إذ غالبا ما كانت تلك ردود الأفعال عبارة عن إعلانات صريحة بعدم قبول الارتباط مع الدولة المبدية للتصريح فيما يخص المسألة التي أُبدي بشأنها التصريح. (راجع الملحق الثالث).

يتجسد الجدال السائد حول الأحكام المطبقة على ممارسة حريات البحار فيما تبديه الولايات المتحدة الأمريكية، التي لا تعتبر طرفا في اتفاقية قانون البحار، من مواقف مبنية على المقاربة الليبيرالية لاستخدام البحار والمحيطات تجاه تصريحات الدول الأطراف في الاتفاقية ذاتها، وتعمل على تأكيد موقفها تجاه تلك التصريحات بالممارسة، ولا سيما من خلال وضع البرنامج الأمريكي لحرية الملاحة حيز التنفيذ، القائم على تنفيذ عمليات إبحار السفن الأمريكية وتحليق طائراتها في مناطق الاختصاص البحري موضوع تصريحات الدول الساحلية، قصد تأكيد حقوق الملاحة الأمريكية في تلك المناطق[1]، ولحماية حركة التجارة المشروعة وعدم عرقلتها وضمان التنقل العالمي للقوات الأمريكية[2].

يجمع البرنامج بين العمل الدبلوماسي والتأكيد العملياتي للملاحة الأمريكية والتحليق الجوي، من خلال إجراء تمارين، لثني الدول عن مطالبها التي تتعارض مع القانون الدولي، وإثبات عزم الولايات المتحدة على حماية حريات الملاحة[3]. غير أن تحجج الولايات المتحدة بما تعتبره تعارضا مع القانون الدولي يشكل بدوره مسألة جدلية، نظرا لعدم أحقية الولايات المتحدة، من الناحية القانونية، في إبداء مواقف تعمل على تبريرها بناء على أحكام اتفاقية قانون البحار، وذلك لكونها ليست طرفا في هذه الاتفاقية، اللهم إلا إذا تعلق الأمر بالتحجج بقواعد مدونة اكتسبت طبيعة العرف الدولي، أو كانت الأحكام التي يتم التمسك بها في الأصل قواعد عرفية دولية تم تدوينها في الاتفاقية.

ومن ثَمَّ يُشكل التباين في مواقف الدول، أطرافا كانت أم لا في اتفاقية قانون البحار، بشأن حرية الملاحة في المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية والقيود التي تُمارس عليها، مسألة جدلية Controversial Issue ذات تأثير على أمن البيئة البحرية في هذه المناطق، يتأكد هذا الوضع من خلال الممارسة الدولية المُتسمة بعدم الانسجام فيما يتعلق بالملاحة عبر البحار الإقليمية والمياه الداخلية، وكذلك

1 Girrier, Robert P., "U.S. Freedom of Navigation Program" (1990). Theses and Major Papers- Marine Affairs, Paper 384, p.1 https://core.ac.uk/download/pdf/56689658.pdf (last accessed January 4th, 2020).
2 U.S. Department of Defense Report to Congress, Annual Freedom of Navigation Report, Fiscal Year 2019, https://policy.defense.gov/ (last accessed January 4th, 2021).
3 J. Ashley Roach, Excessive Maritime Claims, (1990) Proceedings of Annual Meeting (American Society of International Law), Vol. 84, pp. 288-295, p. 289, https://www.jstor. org/stable/25658546?seq=1#metadata_info_tab_contents (last accessed January 7th, 2021).

المياه الأرخبيلية والمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وهو ما يُنذر باحتمال وقوع نزاعات عنيفة يُرتبها التفرد في تفسير أحكام قانون البحار السارية ذات الصلة باستخدام البيئة البحرية.

الفرع الأول: المياه الداخلية

تُعرَف المياه الداخلية بأنها المياه الواقعة بين اليابسة وخطوط الأساس، التي تُقاس انطلاقا منها مختلف المناطق البحرية الأخرى[1]. ويمكن أن تشتمل المياه الداخلية على مصاب الأنهار، الموانئ، والمراسي، والخلجان. وأيضا تُعتبر المياه المحاطة بخطوط الأساس، المرسومة حول الجزر النائية لدولة أرخبيلية، مياهًا داخلية خاضعة لنظام قانوني خاص. يتوقف تحديد المياه الداخلية على تعيين خطوط الأساس التي تكون إما مستقيمة Straight Baselines أو عادية Normal Baselines، ولا تكون خطوط الأساس في الأصل إلا عادية، لكن استثناءً للدولة الساحلية الحق في استعمال خطوط أساس مستقيمة، وقد أسست لها ممارسة النرويج لتوافق عليها لاحقا محكمة العدل الدولية في عام 1951 عند نظرها فيما يعرف بقضية المصائد بين النرويج والمملكة المتحدة[2]، إذ يُسمح للدولة الساحلية الاعتماد على خطوط أساس في حالة انبعاج عميق أو انقطاع، أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة[3].

لكن ومراعاةً لمصالح الدول الأخرى، تقرر إخضاع المياه الواقعة ما قبل خطوط الأساس المستقيمة لنظام المرور البريء، وذلك خروجا عن القاعدة العامة التي لا تمنح حق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الداخلية، وحجة ذلك هي كون المياه التي تقع ما قبل خطوط الأساس المستقيمة غير داخلية، وذلك قبل اعتماد خطوط الأساس المستقيمة[4].

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 8 (1) والمادة 8(2)، اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة المبرمة بجنيف في 29 أفريل 1958، دخلت حيز التنفيذ في 10 سبتمبر 1964، المادة 5(1).

2 راجع قضية المصائد، المملكة المتحدة ضد النرويج محكمة العدل الدولية (1951) تقارير الأحكام، الآراء الاستشارية، والأوامر، حكم 18 ديسمبر 1951، ص. 116، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 8 جانفي 2021) https://www.icj-cij.org/en/case/5

3 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 7(1): "حيث يوجد في الساحل انبعاج عميق وانقطاع، أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة، يجوز أن تُستخدم في رسم خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة".

4 نفس المرجع، المادة 8 (2): "حيث يؤدي تقرير (اللفظ الملائم هو إقرار) خط الأساس المستقيم وفقا للطريقة المبنية في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياها داخلية بعد أن لم تكن تُعتبر كذلك من قبل، ينطبق (اللفظ الملائم هو يُطبق) على تلك المياه حق المرور البريء كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية".

تتجلى عوامل تقويض أمن البيئة البحرية فيما يتعلق بخطوط الأساس والمياه الداخلية في ممارسات الدول المُفرطة وغير المُطابقة للقانون الساري، إذ قامت العديد من الدول بتجاوز روح هذه القواعد وصياغتها الغامضة[1]. تُشير الدراسات التي أجريت في هذا المجال إلى أنه من بين أنظمة خطوط الأساس المستقيمة المرسومة حتى الآن، يخرج حوالي ثلثيها عن سيادة القانون الدولي بطريقة أو بأخرى[2].

تتلخص عدم مراعاة القانون الدولي عند اعتماد خطوط الأساس في قيام بعض الدول باعتماد خطوط أساس مستقيمة بسواحل غير متعرجة بشدة، أو رسمها على نحو منحرف بشدة عن الاتجاه العام للساحل خلافا للمادة 7(3) من اتفاقية قانون البحار والمادة 4(2) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، اللتان تعكسان تدوينا لمنطوق حكم محكمة العدل الدولية لعام 1951 في قضية المصائد بين المملكة المتحدة والنرويج[3].

تُقدم ممارسة الإكوادور على سبيل الاستدلال مثالا واقعيا عن مخالفة هذه الأحكام وهو ما يتجلى من خلال المرسوم الأسمى Supreme Decree A-959 لجمهورية الاكوادور، المؤرخ في 28 جوان 1971 والذي يخالف أحكام قانون البحار التي تُلزم احترام الاتجاه العام للساحل عند رسم خطوط الأساس المستقيمة[4].

تُشكل في نفس السياق النزاعات الإقليمية في شرق آسيا خلافات معقدة وحادة، تتعلق أساسا بالمطالب الإقليمية للدول المحيطة ببحار ومحيطات هذه المنطقة، ويُمثل الخلاف القائم بين الصين واليابان بشأن جزر سينكاكو دياو يو Senkaku Islands/Diao yu غير المأهولة تهديدا لما يُعتبر بامتياز أمنا بحريا من طبيعة بيئية، لكون موضوع الخلاف يكمن في محيط بيئي متنازع عليه، وأخذ النزاع منعرجا حاسما

---

1 R.R. Churchill & A.V. Lowe, Op.cit, p. 39.

2 Ibid.

3 راجع قضية المصائد، المملكة المتحدة ضد النرويج، محكمة العدل الدولية، حكم 18 ديسمبر 1951، الفقرة 2، ص.133.

"Among these considerations, some reference must be made to the close dependence of the territorial sea upon the land domain. It is the land which confers upon the coastal State a right to the waters off its coasts. It follows that while such a State must be allowed the latitude necessary in order to be able to adapt its delimitation to practical needs and local requirements, the drawing of base-lines must not depart to any appreciable extent from the general direction of the coast "

" ومن بين هذه الاعتبارات، يجب الإشارة إلى الاعتماد الوثيق للبحر الإقليمي على الاقليم القاري. اليابسة هي التي تمنح الدولة الساحلية حقًا في المياه قبالة سواحلها، ويترتب على ذلك حيثما يجب تخويل مثل هذه الدولة القدرة اللازمة التي تمكنها من تكييف تعيين حدودها مع الاحتياجات العملية والمتطلبات المحلية، فيجب ألا يبتعد رسم خطوط الأساس المرسومة إلى أي حد ملموس عن الاتجاه العام للساحل" (ترجمتنا).

4 International Boundary Study, Series A, Limits in the seas, No 42 Straits Baselines: Ecuador, May 23rd, 1972, US. Department Of State, Bureau of Intelligence and Research, p.8, available at https://www.state.gov/limits-in-the-seas/ (last accessed January 8th, 2021).

ابتداء من عام 1996 تزامنا مع تصديق اليابان على اتفاقية قانون البحار وإعلانها منطقة اقتصادية خالصة حول الجزر التي اعتمدتها طوكيو في رسم خطوط الأساس لتقيس انطلاقا منها عرض هذه المنطقة. من جهتها عارضت الحكومة الصينية هذا الإعلان ونددت في عام 1997 بزيارة يابانية رسمية إلى إحدى الجزر، معلنة أن هذه الزيارة غير قانونية، واعتبرتها انتهاكا أساسيا لسيادة الصين الإقليمية[1]. تتنازع الصين من جانب آخر مع العديد من دول المنطقة في بحر الصين الجنوبي، إذ تسيئ الأطراف المتنازعة استخدام اتفاقية قانون البحار لتمديد ولايتها السيادية من جانب واحد، ولتسويغ مطالبها بشأن جزر باراسيل وسبراتلي Paracel and Spratly Islands. تبدي في هذا السياق كل من الفليبين وإندونيسيا والفيتنام قلقا بشأن خطوط الأساس الصينية حول جزر بارسيل وتعتبرها غير قانونية، لكون الصين دولة غير أرخبيلية، ومع ذلك قامت برسم تلك الخطوط اعتمادا على النظام القانوني للمياه الأرخبيلية لاتفاقية قانون البحار، في حين تنفي الصين ذلك وتعلن أن خطوطها الأساس ليست أرخبيلية وإنما بحرية إقليمية[2].

في سياق المسائل التي تُشكل تحديا لأمن البيئة البحرية بالمياه الداخلية، تَبرز قضية حق السفن الأجنبية في الدخول إلى المياه الداخلية وموانئ الدول الساحلية كأهم القضايا العويصة في وقتنا المعاصر، والتي لم تحظ بإجماع دولي حول نظامها القانوني. قد تتوتر العلاقات بين الدول دون أن يرقى التوتر إلى حد النزاع العنيف، وذلك بسبب إنكار حق دخول سفينة أجنبية إلى الميناء أو أية منطقة واقعة بالمياه الداخلية للدولة الساحلية، ولا سيما عندما يتعلق الأمر بالسفن المكروبة Ship in need of assistance المشحونة بمواد خطرة وضارة للبيئة البحرية، وما قد يترتب من عواقب وخيمة قد تتفاقم في حالة رفض دخولها إلى المياه الداخلية أو حتى الإقليمية للدولة الساحلية، بدعوى الحفاظ على أمن بيئتها البحرية ومصالحها الوطنية البحرية.

تُعتبر الحادثة التي تسببت فيها ناقلة النفط Torrey Canyon، الحاملة للراية الليبيرية، نقطة انطلاق حاسمة بالنسبة لاهتمام المجتمع الدولي بالتلوث البحري بالنفط، فقد تسربت إلى البحر معظم حمولة هذه السفينة المقدرة بـ119.328 طن من النفط الخام، إثر اصطدامها في 18 مارس 1967 بالصخور عرض السواحل الجنوبية الغربية الإنجليزية[3]. تمحور الانشغال الذي طغى على الساحة الدولية جراء هذه الحادثة

1 Ralf Emmers, Geopolitics and Maritime Territorial Disputes in East Asia, (2010), Routledge Security in Asia Pacific, 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon, OX14 4RN United Kingdom, ISBN 13: 9780415469425, p.52.

2 Ibid, p.122.

3 International Maritime Committee, Documents 1968 (IV), « Torrey Canyon », Preliminary Report made by the Chairman of International Subcommittee, p. 68, available at https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/1968-DOCUMENTS-I.pdf (last accessed January 5th, 2021).

حول قصور القانون الدولي الوضعي فيما يخص حق الدولة الساحلية في التدخل بأعالي البحار لمواجهة خطر التلوث البحري، ولم تُثَر حينها قضية حق السفن المكروبة في الدخول إلى موانئ أو المياه الداخلية للدولة الساحلية، لكن المسألة طُرحت لاحقا بحدة جراء الحوادث البحرية المتكررة التي عرفتها مياه أوروبا الغربية خلال بداية الألفية الثانية، على غرار حادثتي إيريكا Eurika في عام 1999 وبريستيج Prestige في عام 2002، اللتين ترتبت عنهما جدلية ملاذات السفن Place of refuge المكروبة، وساد النقاش حول حق الدولة الساحلية في السماح أو رفض هذا النوع من السفن الدخول إلى موانئها أو توفير مكان لها للجوء بمياهها الداخلية بل حتى الإقليمية.

أصبح رفض الدخول إلى المياه الداخلية للسفن المكروبة قاعدة عوضا أن يكون الاستثناء، وفي أغلب الحالات التي يتم فيها الرفض تقع كوارث بيئية بحرية، وهو ما تؤكده حادثة ناقلة النفط بريستيج Prestige التي تسببت في تسرب حوالي 63.000 طن من النفط، وهي الكمية التي لوثت 1900 كلم من سواحل إسبانيا وفرنسا، وأثرت بشدة في صناعات صيد الأسماك في إسبانيا وفرنسا والبرتغال، وكذلك السياحة[1]، وهي الدول التي رفضت تقديم المساعدة والسماح للسفينة ذاتها بالدخول إلى موانئها. أثارت هذه الحوادث جدالا على مستوى المحافل الدولية، وعبر الأمين العام السابق للمنظمة البحرية الدولية ويليام أونيل William O'Neil عن رفضه استمرار عدم السماح للسفن المكروبة بالدخول إلى المياه الداخلية للدول الساحلية، وصرح في هذا الشأن:

"We cannot continue to permit a situation to unfold in which salvors dealing with a damaged vessel containing a potentially hazardous cargo have nowhere to go"[2]

رغم التجنيد المعتبر دوليا لحلحلة إشكالية ملاذات السفن المكروبة، استمر الأمر على حاله، ولم تُحقق الاتفاقيات الدولية، بما فيها الإقليمية الهادفة إلى إرساء تعاون لمكافحة التلوث البحري بالنفط، حلا توافقيا قادرا على خلق ممارسة دولية منسجمة ومحققة للتوازن بين المصالح الفردية للدول المُنشغلة بحماية

---

1 Eric Jaworski, "Developments in Vessel-Based Pollution: Prestige Oil Catastrophe Threatens West European Coastline, Spurs Europe to Take Action Against Aging and Unsafe Tankers" (Yearbook 2002) Colorado Journal of International Environmental Law and Policy 101, 103, quoted in Anthony P. Morrison, Places of Refuge for Ships in Distress Problems and Methods of Resolution, (2012), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden The Netherlands, p.35, ISBN 13: 978 90 04 21889 5.

2 "لا يمكننا الاستمرار في السماح لوضعية تتميع حيث لا يجد المنقذون الذين يتعاملون مع سفينة تالفة تحتوي على شحنة محتملة الخطورة مكانًا يذهبون إليه"، (ترجمتنا) خطاب ويليام أونيل William O'Neil، الأمين العام السابق للمنظمة البحرية الدولية، أمام الرابطة الدولية للموانئ والمرافئ (IAPH)، مونتريال (كندا)، 19-26 مايو 2001، تم الاقتباس من:
Anthony P. Morrison, Places of Refuge for Ships in Distress Problems and Methods of Resolution, (2012), Martinus Nijhoff Publishers, Leiden The Netherlands, p.1

بيئتها البحرية والشحن البحري الدولي، بل عجزت عن تكريس حق الدخول إلى المياه الداخلية للسفن المكروبة، وإلزام الدول الأطراف بذلك رغم اعتمادها اصطلاح ملاذات السفن الذي يبقى مفتقرا للإلزام، على غرار أحكام المادة 16 من البروتوكول المتعلق بالتعاون في منع التلوث من السفن ومكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ، المبرم بمالطا في 25 جانفي 2002، والتي كرست مصطلح ملاذات للسفن المكروبة التي تشكل خطرا على البيئة البحرية، لكنها اكتفت فقط بدعوة الدول الأطراف إلى اعتماد استراتيجيات لاستقبال هذا النوع من السفن دون الزامها بذلك، وهو ما يُبرر الجزم بغياب قواعد عرفية دولية تُرتب التزاما على الدول الساحلية بتوفير ملاذات للسفن المكروبة.

يرتفع مستوى سطح البحر لسبب آخر غير ذوبان جليد المناطق القطبية، ويتم ذلك بفعل الكوارث الطبيعية البحرية التي تتولد بالمناطق البحرية والتي تصب قواها على المناطق الساحلية المقابلة بما في ذلك المياه الداخلية. تتعرض بالتالي المياه الداخلية لتهديدات تمس البيئة المحتضنة لها وكافة المنطقة الساحلية التي تنتمي إليها والتي تتأثر جميعها بفعل ارتفاع مستوى سطح البحر الذي تُحدثه الكوارث الطبيعية. تؤدي الكوارث الطبيعية العنيفة في هذه الحالة إلى تدمير المنشآت المشيدة بالمياه الداخلية وتلحق أضرارا بالمجتمعات البحرية التي تتحمل خسائر من طبيعة بشرية ومادية وتختلف طبيعة هذه الكوارث عن تلك التي تحدث نتيجة الفعل البشري كالتلوث البحري بالنفط الناجم عن غرق، جنوح أو انفجار السفن أو نتيجة التسرب انطلاقا من منصات الحفر البحرية وقد يكون وراء هذا النوع من الحوادث كوارث طبيعية بحرية. تمس الكوارث الطبيعية البحرية بأمن الانسان ولا سيما التجمعات البشرية المُستقرة على المناطق الساحلية بالتالي يجد نفسه محصورا بين أخطار الطبيعة البحرية والتهديد الذي يتعرض أمنه جراء النتائج السلبية للفعل البشري، وقد وقف برنامج الأمم المتحدة للتنمية على هذا الوضع بحيث أقر بموجب تقريره العالمي بشأن التنمية البشرية لعام 1994 بأن:

"The loss of human security can be a slow, silent process or an abrupt, loud emergency. It can be human made due to wrong policy choices. It can stem from the forces of nature" [1]

يتعين النظر إلى الكوارث الطبيعية البحرية المهددة لأمن البيئة البحرية بما في ذلك أمن الأشخاص استنادا إلى المقاربة الشاملة للتعامل مع المخاطر المرتبطة بالكوارث الطبيعية. ذلك أن الخطر الناجم عن

---

1 راجع التقرير العالمي بشأن التنمية البشرية لعام 1994، ص. 23، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 8 جانفي 2021) http://hdr.undp.org/en/global-reports

" يمكن أن يخضع فقدان الأمن البشري إلى عملية إما بطيئة وصامتة أو بسبب حالة طارئة صاخبة ومفاجئة، كما يمكن أن يكون من صنع الإنسان بسبب خيارات السياسة الخاطئة، فضلا عن إمكانية وقوعه نتيجة قوى الطبيعة" (ترجمتنا).

كارثة بيئية طبيعية بحرية لا يقتصر أثره فقط على المناطق المعرضة له والتي يتم المساس بسلامتها، فالتحدي يبدو أنه أكبر مما يمكن تخيله بحيث يمتد تضرر منطقة ساحلية معينة جراء كارثة طبيعية لتبرز أثاره الاقتصادية، والتنموية، والاجتماعية على مناطق أخرى محاذية، سواء كانت تنتمي إلى نفس الكيان السياسي أو تقع ضمن أقاليم دول متجاورة، وفي حالات معينة يتأثر العالم بأسره ولا سيما في حالة كون المنطقة الساحلية التي تجتاحها الكارثة الطبيعية تؤدي دورا حيويا في الشحن البحري العالمي على سبيل المثال، وقد وقف الأمين العام السابق للأمم المتحدة "كوفي عنان Kofi Anan على حالة التبعية المتبادلة للتهديدات التي يتعرض لها الأمن الدولي، فأشار في تعليقه على تقرير فريق الأمم المتحدة رفيع المستوى المعني بالتهديدات والتحديات والتغيير إلى أن:

"… threat against one nation is not only a threat against all nations, the failure to respond to one threat can undermine our defence against all others." [1]

لم يعرف قانون البحار المعاصر الكارثة الطبيعية البحرية وهو ما يولد الحاجة إلى البحث عن المراد بهذا المصطلح في القانون الدولي العام. يبدو من الوهلة الأولى أن اقتران الكارثة الطبيعية بالبحر يدل على نوع الكارثة التي نكون بصدد تناولها بحيث يلاحظ في هذه الحالة أن الكارثة تتولد في البيئة البحرية لتنتقل إلى المناطق الساحلية بما في ذلك المياه الداخلية وأجزاء معينة من الإقليم القاري بفعل العوامل الطبيعية ولا سيما الرياح لما يتعلق الأمر بالعواصف والأعاصير البحرية أو نتيجة ارتدادات الزلازل التي يكون مركزها في عرض البحر والتي يتولد عنها التسونامي الذي يلحق أضرارا بالمنشآت المشيدة بالمياه الداخلية وبالتجمعات السكانية المحاذية.

عرفت لجنة القانون الدولي الكارثة بموجب مشروع المواد المتعلق بحماية الأشخاص في حالات الكوارث بأنها:

"Une calamité ou une série d'événements provoquant des pertes massives en vies humaines, de graves souffrances humaines et une détresse aiguë, ou des dommages matériels ou environnementaux de grande ampleur, perturbant ainsi gravement le fonctionnement de la société " [2]

---

1 Kofi Anan, former Secretary General of the UN, How to make world safer, Le Monde, December 2nd, 2004, accessible via: https://www.un.org/french/secureworld/oped.html. (last accessed January 9th, 2021).

" التهديد ضد دولة ما لا يُعد فقط تهديدًا لجميع الدول، فالفشل في الرد على تهديد واحد يمكن أن يقوض دفاعنا ضد كافة التهديدات الأخرى" (ترجمتنا).

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة السادسة والستون، القرار A/69/10، الوثيقة الإضافية رقم 10، تقرير لجنة القانون الدولي، ص. 86–143، الفصل الخامس: حماية الأشخاص في حالة الكوارث، نص مشروع المواد المتعلق بحماية

يعد هذا التعريف شاملا لكونه لا يطبق فقط على الكوارث الطبيعية بل يصلح تطبيقه أيضا على الكوارث التي تكون من صنع الانسان، فضلا عن ذلك ولأجل تفادي التداخل مع الأنظمة القانونية الأخرى، يوضح مشروع هذا النص أن التعريف الذي يتبناه لا يطبق على الوضعيات المعنية بالقانون الدولي الإنساني وبالتالي لا تدخل في نطاق هذا التعريف الكوارث الناتجة عن النزاعات المسلحة الدولية أو الداخلية. تعتمد المنظومة الأممية تعريفا آخر للكارثة يتمثل فيما تقترحه وثيقة أممية متعلقة بمصطلحات للاستراتيجية الدولية للوقاية من الكوارث والتي جاء فيها:

"Rupture grave du fonctionnement d'une communauté ou d'une société impliquant d'importants impacts et pertes humaines, matérielles, économiques ou environnementales que la communauté ou la société affectée ne peut surmonter avec ses seules ressources" [1]

يتميز هذا التعريف باعتماده على مقاربة التحديات الشاملة التي تتعرض لها البيئة في وقتنا المعاصر، ويتجلى ذلك في تبنيه لتبعية المجتمع المتعرض للكارثة إلى تدخل أطراف خارجية لمواجهة آثار الكارثة اللاحقة به والتي لا يمكنه تحملها بمفرده. يعد تفاقم حجم الكوارث الطبيعية البحرية المعاصرة بصورة خاصة والكوارث الطبيعية عموما سببا في إعادة النظر في طريقة العمل بمبادئ القانون الدولي ولا سيما مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول بحيث انتقل المجتمع الدولي من مرحلة اعتُبر فيها هذا المبدأ ساميا لا يقبل المساس Intangible Principle ليقتحم مرحلة برز فيها ما يطلق عليه بـ "قانون نيويورك New York Law" يؤسس لنظام جديد يهدف إلى تمكين الدول والمنظمات الدولية من نشر القوات والوسائل على أراضي دول أجنبية حتى في حالة غياب نزاع مسلح بينما لا تكون الدول المستضيفة لتلك القوات والوسائل قادرة على حماية سكانها جراء كوارث طبيعية لحقت بهم.

يتألف هذا النظام القانوني الجديد أو "قانون نيويورك" من النصوص التي تبنتها الجمعية العامة ومجلس الأمم للأمم المتحدة لحماية الأشخاص ضد الكوارث، ونتيجة لذلك تم الاعتراف بالتدخل في الشؤون

الأشخاص في حالات الكوارث الذي اعتمدته اللجنة بموجب القراءة الأولى، المادة 3 [3]، ص.89، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 10 جانفي 2021) https://undocs.org/pdf?symbol=fr/A/69/10

" مصيبة أو سلسلة من الأحداث التي تؤدي إلى خسائر فادحة في الأرواح أو معاناة إنسانية شديدة أو ضائقة حادة أو أضرار مادية أو بيئية واسعة النطاق، مما يؤثر بشكل خطير على سير المجتمع" (ترجمتنا).

1 الأمم المتحدة، استراتيجية الأمم المتحدة الدولية للحد من الكوارث، المصطلحات الخاصة بالحد من مخاطر الكوارث، جنيف، سويسرا، ماي 2009، ص.15، متاحة على الرابط: (تاريخ الولودج: 10 جانفي 2021) https://www.unisdr.org/files/7817_UNISDRTerminologyFrench.pdf

" انهيار خطير في سير مجموعة أو المجتمع، ينطوي على آثار وخسائر بشرية أو مادية أو اقتصادية أو بيئية كبيرة لا يمكن للمجموعة أو المجتمع المتأثر التغلب عليها بموارده الخاصة " (ترجمتنا).

الداخلية للدول لدواع تتعلق بالعمل الإنساني، وهو ما يُعد خروجا عن احدى المبادئ العامة لميثاق الأمم المتحدة[1]. يُشار أحيانا إلى هذا النظام القانوني الدولي الجديد بالقانون الدولي الإنساني الحديث ويشمل على مفاهيم الحق أو واجب التدخل ومسؤولية الدولة لحماية الأفراد، ويرمي في نفس الوقت إلى التغلب على أوجه القصور في قانون جنيف والتأثير بصورة محدودة على النظام القانوني لحماية الأشخاص أثناء الكوارث الطبيعية[2].

يتوقف التدخل الأجنبي لمساعدة ضحايا الكوارث الطبيعية البحرية في جميع الحالات على رضاء الدولة المتضررة التي يقع على عاتقها في المقابل مسؤولية حماية رعاياها The Responsability to Protect وهو ما يفيد بأن التدخل الأجنبي قد يتم دون رضاء الدولة المتضررة في حالة عدم قدرتها على اسعاف مواطنيها أو رفضها القيام بذلك. يتطلب الأمر غالبا اقحام القوات العسكرية ولاسيما البحرية منها في التدخل الأجنبي لدواع إنسانية، وهو ما تعودت عليه القوات البحرية الأمريكية التي ساهمت بصورة معتبرة في تقديم المساعدة الإنسانية في وقت السلم بحيث يشكل تواجدها الشبه الكلي في جميع بحار العالم احدى العوامل التي دعمت فعالية تدخلها لدى دول أخرى لمواجهة مخلفات الكوارث الطبيعية البحرية[3].

يتبين أن اسعاف ضحايا الكوارث الطبيعية البحرية يخضع للقانون الدولي الإنساني المطبق لدواع إنسانية في وقت السلم أو في حالة الطوارئ المعقدة A Complex Emergency، حيث يُعتمد عليه لتبرير التدخل الأجنبي بما في ذلك العسكري لاسعاف ضحايا الكوارث المُحققة، لكن هذا التدخل يصطدم بقواعد

---

1 راجع ميثاق الأمم المتحدة، المادة 2 فقرة 7: " ليس في هذا الميثاق ما يسوغ "للأمم المتحدة" أن تتدخل في الشؤون التي تكون من صميم السلطان الداخلي لدولة ما، وليس فيه ما يقتضي الأعضاء أن يعرضوا مثل هذه المسائل لأن تحل بحكم هذا الميثاق، على أن هذا المبدأ لا يخل بتطبيق تدابير القمع الواردة في الفصل السابع"

2 Aya Henriette Carvallo-Diomandé, L'action humanitaire en cas de catastrophes : Droit applicable et limites, Thèse pour l'obtention du grade de Docteur de l'Université de Poitier, Ecole doctorale : droit et sciences politiques- Pierre Couverat (Poitiers), soutenue le 13 mai 2014, p. 124.

3 Le Parisien, Porte-avion, destroyers, Marines : l'US. Navy au secours des Philippin, 13 novembre 2013, accessible via : http://www.leparisien.fr/international/porte-avions-destroyers-marines-l-us-navy-au-secours-des-philippines-12-11-2013-3306333.php (consulté, le 10 janvier 2021).

أمر البنتاجون حاملة الطائرات جورج واشنطن وسفن أخرى متواجدة بالولايات المتحدة بالتوجه نحو الفيليبين لإغاثة ضحايا إعصار هايان. لقد أرسلت الولايات المتحدة بالفعل 90 جنديا على الفور وأعلنت عن إطلاق 20 مليون دولار من المساعدات الإنسانية ... في جانفي 2010، بعد أيام قليلة من الزلزال المروع الذي ضرب هايتي، وصلت حاملة الطائرات العملاقة إس كارل فينسون (CVN 70) ذات دفع بالطاقة النووية إلى ميناء Port-au- Prince .... في مارس 2011، بعد كارثة تسونامي التي اجتاحت شرق اليابان، بأمر من باراك أوباما تم إعادة توجيه حاملة الطائرات USS رونالد ريغان نحو اليابان، حيث كان متواجدا يو إس إس جورج واشنطن. مقتبس من "حاملات الطائرات والمدمرات ومشاة البحرية: البحرية الأمريكية تنقذ الفيليبين"

قانون البحار عندما يتعلق الأمر باقحام وسائل اسعاف بحرية بما في ذلك السفن والطائرات الحربية التي تخضع لموافقة الدولة المتضررة لدخولها إلى مياهها الداخلية، ولاسيما أن اتفاقية قانون البحار تؤكد احدى المبادئ الأساسية للقانون الدولي المطبقة على العلاقات بين الدول والمتمثل في مبدأ احترام السيادة[1].

تشترط اتفاقية قانون البحار أن تكون الجهود الدولية الهادفة إلى إقامة نظام قانوني للبحار والمحيطات ملتزمة بإيلاء المراعاة الواجبة Due Regard لسيادة كل الدول، وباعتبار قانون البحار قانون سلم يطبق على العلاقات الدولية البحرية في وقت السلم ويشترط علاوة على ذلك استخدام البحار والمحيطات وتخصيصها لأغراض سلمية فان أي تدخل أجنبي بالمياه الداخلية للدولة المتضررة جراء كارثة طبيعية بحرية لا بد أن يتم بموافقة هذه الدولة، وقد يجد هذا التحليل القانوني ما يسانده في المبادئ القانونية المقبولة عالميا ولا سيما مبدأ القاعدة الخاصة تقيد القاعدة العامة lex specialis derogat legi general حيث إن كان التدخل الأجنبي للإغاثة الإنسانية جراء كارثة طبيعية بحرية تبرره القواعد العامة للقانون الدولي الإنساني المطبق في وقت السلم، فإن القواعد الخاصة لقانون البحار المعاصر لا بد أن يتم العمل بها أيضا، ومع ذلك قد يتم تجميد العمل بها في حالة تصرف مجلس الأمن وفقا لأحكام الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة.

يتجلى الدور الأساسي لقانون البحار المعاصر في اعتماده على مبادئ تؤسس للتعاون الدولي الذي يهدف إلى الوقاية من مخلفات الكوارث الطبيعية البحرية أو لتفاديها مع أنه لم يشر إليها صراحة. يشجع في هذا السياق قانون البحار على التعاون الدولي في مجال البحث العلمي البحري الذي يؤدي استغلال نتائجه إلى النهوض بالآليات الدولية والإقليمية لمواجهة الكوارث الطبيعية البحرية أو للتخفيف من آثارها.

وفرت اتفاقية قانون البحرية الظروف لتشجيع البحث العلمي البحري[2] وهو ما حقق تقدما في مجال العلوم البحرية بفضل التعاون، والتنسيق، بين الدول الأطراف في الاتفاقية. تُعد أحكام المادة 242 من اتفاقية قانون البحار المبدأ القانوني الذي يُعتمد عليه في التعاون الدولي لمواجهة التهديدات التي تتعرض لها البيئة التي تحتضنها المياه الداخلية والمناطق الساحلية جراء الكوارث الطبيعية البحرية التي تتفاقم أحجامها

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، الديباجة، الفقرة الثالثة.

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 242 تشجيع التعاون الدولي "1-تشجع الدول والمنظمات الدولية المختصة، وفقا لمبدأ احترام السيادة والولاية على أساس المنفعة المتبادلة، التعاون الدولي في البحث العلمي للأغراض السلمية. 2-وفي هذا الإطار ودون الاخلال بحقوق الدول وواجباتها بموجب هذه الاتفاقية، على أي دولة في تطبيقها لهذا الجزء أن تتيح، حسب الاقتضاء، للدول الأخرى فرصة معقولة للحصول منها أو بتعاونها على المعلومات اللازمة لمنع إلحاق ضرر بصحة وسلامة الأشخاص وبالبيئة البحرية ولمكافحة ذلك الضرر."

وخسائرها بفعل آثار تغير المناخ والاحترار العالمي كما سبق وأن رأينا ذلك عند تناول هذا الموضوع في الفصل الأول من هذا الباب.

يجد التعاون الدولي في مجال البحث العلمي البحري الهادف إلى مواجهة الكوارث الطبيعية البحرية ما يبرره بموجب اتفاقية قانون البحار التي تُلقي الالتزام على عاتق الدول الأطراف بموجب مادتها 242 لتبادل المعلومات المتحصل عليها بفضل البحث العلمي البحري فيما بينها لتفادي الإضرار بصحة وسلامة الأشخاص وبالبيئة البحرية ولمكافحة تلك الأضرار.

لقد حقق المجتمع الدولي مكاسب مهمة فيما يخص التعاون الدولي في مجال البحث العلمي الذي من شأنه أن يساهم في الوقاية من الآثار المدمرة للكوارث الطبيعية البحرية، وتحقق ذلك بفضل وضع حيز التنفيذ لأحكام اتفاقية قانون البحار الذي يترجمه تعدد المنظمات الدولية التي تتبادل المعلومات وتحفز الشراكات وتعزز نقل المعرفة بشأن المحيطات في جميع أنحاء العالم.

ومع ذلك قد يتم التقليل من شأن المبدأ العام الذي يحفز على التعاون في مجال البحث العلمي البحري بسبب تخلف الدول عن وضع تحت تصرف الدول الأطراف الأخرى في الاتفاقية المعلومات التي تحصلت عليها من بحوث علمية بحرية، وغالبا ما يكون هذا التخلف ناتج عن خلفيات عسكرية وعملياتية، بحيث يرجع تفادي التعاون في البحث العلمي البحري إلى التمسك بسرية النتائج المتوصل إليها وتفادي احتمال استعمالها من الطرف دول أخرى لأغراض عسكرية محضة ولا سيما عندما تكون المعلومات التي من المفروض أن يتم تقاسمها متعلقة بخصائص هيدروغرافية لمناطق بحرية خاضعة لسيادة أو ولاية الدولة التي أنجزت البحث العلمي البحري. تصطدم بالتالي اعتبارات الأمن القومي والمصالح الوطنية مع مبادئ قانون البحار المعاصر المشجعة للتعاون الدولي واستخدام البحار والمحيطات لأغراض سلمية الذي لا يتحقق دائما نظرا لتمسك الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار باستخدامات عديدة للبحار والمحيطات لأغراض عسكرية.

الفرع الثاني: المياه الاقليمية

تمارس الدولة الساحلية سيادتها على البحر الإقليمي بما في ذلك مياهه، وقاع البحر وباطنه، والمجال الجوي الذي يعلوه. خلافا للمياه الداخلية، تم تقييد سيادة الدولة الساحلية التي تُمارسها ببحرها الإقليمي على نحو يراعي مصالح الدول الأخرى، عن طريق منح حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، وهو الحق الذي مُنح أيضا بالمياه الأرخبيلية وبالمضائق المُستخدمة للملاحة الدولية.

يشكل عرض البحر الإقليمي وحق المرور البريء أهم المسائل التي اختلفت بشأنها الممارسة الدولية، والتي تتعارض العديد من الدول حولها، إذ يصل الجدال أحيانا إلى حد إقحام القوى العسكرية البحرية لفرض المواقف والعمل على تأكيد رفض الآليات التي تعتمدها الدولة الساحلية، إما لتحديد عرض بحرها الإقليمي أو لتقييد المرور البريء فيها أو عبر المياه الأرخبيلية أو المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.

شكل عرض البحر الإقليمي مسألة جدلية عبر التاريخ، وتأرجحت الممارسة الدولية في بدايتها خلال القرنين السادس عشر والسابع عشر بسبب الاعتماد على معايير غامضة في هذا الشأن. استقر العمل في الغالب على معيار 3 أميال بحرية التي كانت تعكس أقصى مسافة يمكن أن تصل إليها قذيفة المدافع انطلاقا من اليابسة خلال تلك الفترة. اكتسبت قاعدة 3 أميال بحرية موافقة دولية سريعة واستمر العمل بها، بغض النظر عن التطور الحاصل في المدفعية، إلى غاية القرن التاسع عشر، ويعود هذا الاستمرار إلى رغبة القوى البحرية الكبرى التي دافعت عنها في الحفاظ على أقصى حد من حرية الملاحة لسفنها التجارية والحربية[1].

تضاربت مواقف الدول خلال فترات تدوين القانون الدولي للبحار، بداية من مؤتمر لاهاي لعام 1930، مرورا بمؤتمرَي الأمم المتحدة لقانون البحار لعامي 1958 و1960، إلى غاية فشل جميع الجهود التي كانت ترمي إلى تبني موقف دولي موحد بشأن عرض البحر الإقليمي. لم يحصل الإجماع حول مسافة 12 ميلا بحريا كأقصى مدى لعرض البحر الإقليمي سوى مع نهاية مفاوضات الدول المشاركة في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث حول قانون البحار، ومع ذلك لا تزال بعض الدول تتبنى مواقف مغايرة للإجماع الحاصل وتتمسك بمسافات تتعدى 12 ميلا بحريا لبحارها الإقليمية، مثل البنين، والإكوادور، والسلفادور، والبيرو، والفلبين، والصومال التي تطالب ببحر إقليمي عرضه 200 ميل بحري، في حين تطالب الطوغو بـ30 ميلا بحريا[2].

تعكس هذه المسافات استثناءً مقارنةً بالممارسة الدولية الغالبة، لكنها لا تخلو من أثر على العلاقات الدولية البحرية ما دامت تنبئ بعدم الرضا بالتوجه الدولي نحو تكريس 12 ميلا بحريا كقاعدة عرفية للقانون الدولي المُستلهمة من الفكر الذي يتبنى المقاربة العقلانية في ممارسة السلطات والصلاحيات بالبحار والمحيطات، فضلا عن النزاعات التي قد تتولد بين هذه الدول الساحلية ودولة العلَم فيما يتعلق بالحقوق

---

[1] R.R. Churchill & A.V. Lowe, Op.cit, p.78.

2 J. Ashley Roach, Robert W. Smith, Excessive Maritime Claims, Third Edition 2012, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden The Netherlands, ISBN: 978 90 04 21773 7, p.148.

والواجبات المقررة بموجب النظام القانوني للبحر الإقليمي لاتفاقية قانون البحار، وهي الإشكالات التي يتعسر حلها في حالة كون إحدى الدول المتنازعة ليست طرفا في هذه الاتفاقية المُكرسة لممارسة مقبولة دوليا، وهو الشأن بالنسبة للسلفادور الموقعة عليها في 5 ديسمبر 1984 من دون أن تُصدق عليها.

تتعقد الأمور في حالة التمسك بعرض بحر إقليمي يفوق ما هو متفق عليه دوليا، كتقييد حق المرور البريء بشروط تخرج عما هو مقرر بموجب قواعد قانون البحار الساري الأكثر تطبيقا على المستوى الدولي. لا تخرج مسألة حق المرور البريء عن القاعدة التي تفترض الجدلية التي تطبع قضايا قانون الدولي للبحار، ذلك أن التضارب في المصالح قائم بين الدولة الساحلية والأمم البحرية، والذي يُترجم في الواقع تضاربا بين المقاربتين الليبيرالية والعقلانية لاستخدام البحار والمحيطات واستغلال مواردها، ومع ذلك تم السعي منذ القرن السابع عشر، تجسيدا لعقيدة البحر الحر Mare Liberum، إلى ضمان الحق في الملاحة ضمن المياه الإقليمية لكافة السفن دون تمييز على أساس جنسيتها أو لأسباب أخرى.

وسعيا للحفاظ على حرية الملاحة أمام الانتصارات التي حققتها الدولة الساحلية في توسيع نطاق ولايتها الوطنية على مناطق بحرية اعتُبرت لفترة طويلة من الزمن من أعالي البحار، ولتحقيق التوازن بين مصالح الدولة الساحلية والدول الأخرى، لم يكتف قانون البحار المعاصر باعتماد النظام القانوني المكرس لحق المرور البريء بالبحر الإقليمي Right of Innocent Passage، بل تبنى 3 أنظمة أخرى تتعلق بحق المرور العابر بالمضائق الدولية Right of Transit Passage، وحق المرور بالممرات الأرخبيلية Right of Archipelagic Sealanes Passage، وحرية أعالي البحار Freedom of the High Seas[1]. تتقاسم هذه الحقوق ميزة تكمن في كون ممارستها محل جدل بين الدولة الساحلية ودولة العلَم، وهو ما يبرر الإشارة إليها جميعا في صميم الحديث عن البحر الإقليمي.

في هذا السياق، تنطوي ممارسة حق الملاحة البحرية في إطار هذه الأنظمة القانونية على تضارب في المواقف بين الدولة الساحلية ودولة العلم، وبصورة حادة بين الدولة الساحلية والقوى البحرية الكبرى World's maritime powers، ويتأكد ذلك في كون مسألة المرور البريء إحدى المسائل التي نظرت فيها محكمة العدل الدولية في أول قضية فصلت فيها عام 1949، والمتعلقة بالنزاع بين المملكة المتحدة وألبانيا فيما يُعرف بقضية مضيق كورفو The Corfu Channel Case، إذ ساد الجدل بين طرفي النزاع حول كون مرور السفن الحربية البريطانية بالقناة بريئا من عدمه، وحول قضية اشتراط مرور السفن البريطانية بمضيق

1 Scott G. Borgerson, The National Interest and the Law of the Sea, Strategic Imperatives, National Security, Council of Foreign Relations, Council Special Report No 46, May 2009, 58 East 68th Street, New York, NY 10065, p.23.

كورفو إشعارا مسبقا وترخيصا من الطرف الألباني[1]. رتب الحكم الصادر بشأن هذا النزاع أثرا على مدوني أحكام القانون الدولي للبحار المتعلقة بالملاحة عبر المضائق الدولية وشروط ممارسة حق المرور البريء بالبحر الإقليمي، واتضح هذا التأثير بشكل أخص خلال المفاوضات التي سبقت تبني اتفاقية قانون البحار، بل استمر الجدل حتى بعد التوقيع على هذه الاتفاقية، لكن محكمة العدل الدولية أقرت مرة أخرى عند نظرها في مفهوم "المرور Passage" أن أحكام المادة 18(1) (ب) لاتفاقية قانون البحار ما هي إلا تدوين لقواعد القانون الدولي العرفي[2]، مؤكدة بذلك حجية Opposability المفهوم حتى تجاه الدول غير الأطراف في الاتفاقية.

ما يثير الاهتمام في مسألة حق المرور البريء عبر البحر الإقليمي هو تحقق الإجماع وتوافق الرؤى خلال الحرب الباردة بين الولايات المتحدة الأمريكية وجمهوريات الاتحاد السوفيتي حول الدفاع عن هذا الحق، في وقت اشتد فيه التنازع بين هاتين القوتين المتنازعتين على العديد من مسائل القانون الدولي. لأجل ذلك، وقعت هاتان القوتان العالميتان على إعلان مشترك في 23 سبتمبر 1989 بجاكسون هول، وايومينغ Jackson Hole Wyoming بالولايات المتحدة الأمريكية، يعكس تفسيرهما الموحد للقواعد المطبقة على حق المرور البريء للسفن بالبحر الإقليمي دون تمييز، بما في ذلك السفن الحربية، وتم الاتفاق على عدم اشتراط إشعار مسبق للدولة الساحلية أو ترخيص منها للمرور في البحر الإقليمي[3]. فضلا عن ذلك،

---

1 راجع قضية مضيق كورفو، (المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية ضد ألبانيا)، محكمة العدل الدولية (1949)، حكم 9 أفريل 1949، ص. 4، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 7 جانفي 2020) https://www.icj-cij.org/fr/affaire/1/arrets

2 راجع قضية النشاطات العسكرية والشبه عسكرية في وضد نيكاراغوا، (نيكاراغوا ضد الولايات المتحدة الأمريكية)، محكمة العدل الدولية، تقارير عام 1986، حكم في الموضوع، 27 جوان 1986، الفقرة 214، ص. 101، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 7 جانفي 2021) https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/70/070-19860627-JUD-01-00-BI.pdf

"On the other hand, it is true that in order to enjoy access to ports, foreign vessels possess a customary right of innocent passage in territorial waters for the purposes of entering or leaving internal waters; Article 18, paragraph I (b), of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982, does no more than codify customary international law on this point"

"من ناحية أخرى، يصح القول إنه حتى يتحقق التمكن من الوصول إلى الموانئ، تمتلك السفن الأجنبية حقًا عرفيًا في المرور البريء بالمياه الإقليمية لأغراض الدخول إلى المياه الداخلية أو الخروج منها؛ ولم تقم المادة 18 الفقرة 1(ب) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المؤرخة 10 كانون الأول/ديسمبر 1982، إلا بتدوين القانون الدولي العرفي المتعلق بالموضوع" (ترجمتنا)

3 Union of Soviet Socialist Republics—United States: Joint Statement with attached Uniform Interpretation of Rules of International Law Governing Innocent Passage, International Legal Materials, Vol. 28, No. 6 (November 1989), Cambridge University Press, pp. 1444-1447 (4 pages), https://www.jstor.org/stable/20693384?seq=1#metadata_info_tab_contents (last accessed January 7th, 2021).

تناول هذا الإعلان النشاطات المنصوص عليها بموجب المادة 19 من اتفاقية قانون البحار، والتي تجعل مرور السفن الأجنبية بالبحر الإقليمي غير بريئ في حالة ممارسة إحداها، واعتبر بأنها مذكورة على سبيل الحصر.

ومن ثمَّ ساهمت قواعد قانون البحار في استقرار علاقات دولية بين قوتين متنازعتين إيديولوجيا، لكن هذا التوافق لا يخلو حسب رأينا من خلفيات لم يتم الإفصاح عنها، خاصة أن الاتحاد السوفيتي سبق أن أعلن بأن السفن الحربية لا تتمتع بحق المرور البريء بالبحر الإقليمي في عام 1986، احتجاجا على مرور سفينتين حربيتين أمريكيتين ببحره الإقليمي في البحر الأسود، وهو ما يفسر الاعتقاد بأن هذا الإعلان يترجم صفقة بين هاتين القوتين البحريتين، فمن ناحية تلتزم الولايات المتحدة بموجبه بالتوقف عن مرور سفنها الحربية في البحر الإقليمي السوفيتي بالبحر الأسود، وافتراضا يبقى هذا الالتزام قائما لحد اليوم استنادا إلى مبادئ القانون الدولي المطبقة على خلافة الدول في المعاهدات[1]، ومن ناحية أخرى يلتزم الاتحاد السوفيتي (روسيا حاليا) بعدم تقييد حق المرور البريء للسفن ببحارها الإقليمية، ولا سيما السفن السيادية غير المستعملة لأغراض تجارية بواجب الإشعار أو الترخيص المسبق.

لم يُحقق النظام القانوني للبحر الإقليمي الإجماع الذي كان يهدف إليه مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، ما دامت إشكالية المرور البريء للسفن الأجنبية بالبحر الإقليمي متنازعا عليها، خاصة ما يتعلق بالسفن الحربية، إذ تم إحصاء، إلى غاية 1 جانفي 1997، 42 دولة تُقيد مرور هذه الأخيرة ببحارها الإقليمية بتراخيص أو إشعارات مسبقة[2].

في نفس السياق، تواجه الأنظمة القانونية المُطبقة على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية والمياه الأرخبيلية نفس التحدي بخصوص غياب إجماع شامل حول الأحكام التي تُطبق على الملاحة فيها. وبالنسبة للمضائق الدولية، نجحت القوى البحرية العظمى في إدراج حق المرور العابر في الأنظمة القانونية الوضعية المنبثقة عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، وفي المقابل وافقت في إطار الصفقة الشاملة على تقاسم موارد قاع البحار وباطنها بالمناطق الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية. يُفسر نظام التنازلات هذا سبب غياب الإجماع حول الأنظمة القانونية الوضعية المكرسة بموجب اتفاقية قانون البحار، وتباين

---

1 راجع المادة 12 من اتفاقية فيينا بشأن خلافة الدول في المعاهدات، المبرمة بفيينا في 23 أوت 1978، دخلت حيز التنفيذ في 6 نوفمبر 1966، (UNTS 1946)، ص.10.

2 A. R. Thomas, James C. Duncan, International Status and Navigation of Warships and Military Aircraft, International Law Studies U.S. Naval War College, Vol. 73, November 1997, pp. 109-211. https://digital-commons.usnwc.edu/ils/ (last accessed January 11th, 2021).

ممارسات الدول بشأنها، ما يُنذر باستمرار التنازع الدولي نتيجة تمسك الدول بممارستها الانفرادية، والتي لن يتوانى أغلبها، خاصة القوى البحرية العظمى، في اللجوء إلى فرض سياسة الأمر الواقع بمنطق القوة في المناطق المتنازع عليها، وإقحام قواتها العسكرية لفرض مواقفها، كما هو الحال بمنطقة بحر الصين الجنوبي الذي يسود فيه توتر دولي واستعراض للقوة لتأكيد أو نفي الحق في الملاحة والسيادة بمناطق متنازع عليها.

المطلب الثاني

أمن بيئة المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية

ينطبق على أنظمة المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية ما يُميز الوضع القانوني للمناطق التي تُمارس عليها الدولة الساحلية سيادتها، من حيث عدم تحقق الإجماع الشامل حول أحكامها، وتفرد العديد من الدول بممارسات تصل إلى حد مخالفة القانون الدولي للبحار الذي تبنته. تتمثل المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية في المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري الواقعين ما وراء حدود البحر الإقليمي، حيث يسود مبدأ حرية الملاحة المعترف به للسفن والطائرات الأجنبية، مقابل ممارسة الدولة الساحلية صلاحيات بما يكفل لها استغلال الثروات البحرية لمناطق الاختصاص الاقتصادي (المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري)، بيولوجية كانت أو معدنية، وحماية بيئتها البحرية من التلوث، وفرض احترام قوانينها الوطنية فيما يتعلق بالجمارك، الصحة، الهجرة، والضرائب، فضلا عن حمايتها لتراثها الثقافي المغمور بالمياه (المنطقة المتاخمة).

تعكس المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تخضع لأحكام الجزء الخامس (V) من اتفاقية قانون البحار ابتكارا لنظام قانوني لم يسبق للقانون الدولي للبحار الوضعي العمل به، في حين تعتمد كل من المنطقة المتاخمة والجرف القاري على سوابق قانونية تترجمها الأنظمة القانونية التي خُصصت لها، والتي نصت عليها الاتفاقيات المتمخضة عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار.

يكمن المصدر الرئيسي لتهديد أمن البيئة البحرية الإقليمي والدولي بهذه المناطق البحرية، التي لا تمارس فيها الدولة الساحلية السيادة وإنما تتمتع فيها بحقوق سيادية، في مطالب الدول بشأن الحقوق والصلاحيات التي تسعى إلى ممارستها ضمنها والمُمكن وصفها بالمفرطة من حيث إنها لا تراع مصالح الدول الأخرى، فيسود التنازع حول طبيعة وحجم الصلاحيات المخولة للدولة الساحلية، في مقابل طبيعة ونطاق الحقوق المخولة للدول الأخرى، على غرار دولة العلَم والدول المتضررة جغرافيا والدول المغلقة.

تتمسك الدول بمواقف صريحة عبرت عنها من خلال تصريحات عند توقيعها، تصديقها أو انضمامها إلى اتفاقية قانون البحار، بشأن صلاحياتها بالمناطق الخاضعة للقضاء الوطني. علاوة على ذلك، قامت

العديد من الدول الأطراف في الاتفاقية بالرد رسميا على تصريحات دول أخرى على نحو يُفهم منه رفض التصريح الذي صدر بشأنه رد رسمي، ما يُترجم في نظرنا الاقتناع بالتمهيد لنزاعات دولية ولو كانت مرنة في ظاهرها، إذ تتعارض المواقف بشأن مسائل لم تحقق أحكام الاتفاقية التي تنظمها توافقا أو إجماعا بشأنها.

قد يرقى هذا النزاع الناعم إلى نزاع عنيف في حالة فشل الجهود الدبلوماسية لحلحلة المشاكل التي تتولد جراء الاختلاف في التصور وتفسير أحكام القانون المتفق عليها. ذلك أن المطالب ذات الطبيعة السيادية والأمنية على المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية هي الأكثر إثارة للجدل، إذ ترمي بعض الدول إلى تمديد سلطاتها وصلاحياتها التي يخولها إياها القانون الدولي لتمارسها بمناطق بحرية غير مشمولة بالسيادة. ويبقى التفسير الانفرادي لأحكام قانون البحار الساري، مثلما تُترجمه القوانين الوطنية، السبب الرئيسي لبروز الخلاف، في حين يعكس هذا الأخير تضارب مصالح الدول بخصوص استغلال موارد البيئة البحرية واستعمالها للاتصالات والخدمات الدولية على حساب سيادة القانون الضامنة للاستقرار والأمن.

تحتل النشاطات العسكرية بالمناطق الخاضعة للولاية الوطنية، بما في ذلك التمارين والمناورات وتحديد مناطق الأمن، إلى جانب إضفاء الطابع الأمني للصلاحيات المخولة لها بهذه المناطق، والذي لم يتبنَّه قانون البحار الوضعي، تحتل حصة الأسد في أسباب بروز الاختلاف في المواقف والتصريحات الرسمية التي تُهيِّئ الظروف لبروز خلاف مرن من شأنه أن يرقى إلى صراع عنيف.

تتعدد القضايا والمسائل المتعلقة بالسلطات، والصلاحيات، والحقوق، والالتزامات الدولية المعترف بها بموجب أنظمة المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية، التي قد تتسبب بين الفينة والأخرى في أزمات تقوض الجهود الدولية الرامية إلى تحقيق أمن البيئة البحرية على الصعيدين الإقليمي والدولي. يسود التوافق بين طبيعة هذه القضايا من حيث إنها تنطوي على رغبة الدول، ساحلية كانت أو غير ذلك، في توسيع سلطاتها وصلاحياتها، بينما تتأرجح هذه الأخيرة بين صلاحيات وسلطات وظيفية تُمكن الدولة الساحلية من اتخاذ وممارسة إجراءات ضمن منطقتها المتاخمة لتنفيذ قوانينها الوطنية سعيا لضبط النظام فيها، وحقوق ذات طبيعة سيادية على الثروات البحرية المعدنية والبيولوجية فيما يخص كلا من المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.

الفرع الأول: المنطقة المتاخمة

يعود أصل مفهوم المنطقة المتاخمة إلى القوانين البريطانية التي يطلق عليها اصطلاح "Hovering Acts" (قوانين الحومانة) للقرن الثامن عشر، والتي كانت تهدف إلى مكافحة التهريب الذي تمارسه السفن

الأجنبية في منطقة يصل مداها إلى 8 فراسخ بحرية أو ما يعادل 24 ميلا بحريا[1]. خلال المحاولة الأولى لتدوين قانون البحار في عام 1930، تم الاعتراف بمنطقة يمكن اعتبارها سابقة Precursor للمنطقة المتاخمة، وهي منطقة مجاورة تقع مباشرة ما وراء البحر الإقليم[2].

وفي عام 1958، وبخلاف وضع البحر الإقليمي الذي لم يحظ بتحديد عرضه إلا مع تبني اتفاقية قانون البحار في عام 1982، تم تحديد عرض المنطقة المتاخمة بموجب المادة 24 لاتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة التي تمخضت عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار، وتم لاحقا إعادة العمل بمسافة 24 ميلا بحريا بموجب المادة 33 من اتفاقية قانون البحار.

تُعتبر السلطات المخولة للدولة الساحلية بالمنطقة المتاخمة ذات طبيعة وظيفية تهدف إلى فرض الرقابة وقمع المخالفات للقوانين الوطنية للدولة الساحلية المتعلقة بالجمارك، الصحة، الهجرة، والضرائب، التي قد تُرتكب إما ببحرها الإقليمي أو بإقليمها القاري. يترتب على الطبيعة الوظيفية لحقوق الدولة الساحلية بهذه المنطقة عدم ارتقاء هذه الحقوق إلى السيادة[3]، بينما توحي ممارسة بعض الدول بتوفر إرادة تمديد سيادتها لتشمل هذه المنطقة، في محاولة لتحقيق أغراض أمنية غير معترف بها لا بموجب اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، ولا وفقا لنظام اتفاقية قانون البحار. فضلا عن ذلك، سبق للجنة القانون الدولي أن رفضت الاعتراف بحقوق أمنية Security Rights للدولة الساحلية بالمنطقة المتاخمة، وكان موقفها الرافض مؤسسا على الغموض المُعتبر الذي يكتسي مصطلح "الأمن"، والذي من شأنه أن يفتح المجال للتعسف[4].

تنطوي معظم المطالب المُفرطة للدول الساحلية على محاولات لتوسيع قائمة الصلاحيات الوظيفية المُعترف بها بموجب النظام القانوني الدولي للمنطقة المتاخمة، بحجة حماية أمنها القومي. برزت في سياق هذه المحاولات مطالب لتوسيع عرض المنطقة المتاخمة إلى حد 200 ميل بحري مثلما تطالب به ناميبيا[5]،

1.R. Churchill & A.V. Lowe, Op.cit, p.132.
2 James Kraska, Op.cit, p.96.
3 Ian Brownlie, Principles of Public International Law, Seventh Edition 2008, Oxford University Press, Great Clarendon Street, Oxford OX2 6DP, ISBN 978-0-19-955683-0, p. 193.
4 Ibid, p.195.
5 US. Department Of State, Bureau of Intelligence and Research, International Boundary Study, Series A, Limits in the seas, No 112 United States Response to Excessive National Maritime Claims, March 9th, 1992, pp.41-42, available at : https://www.state. gov/wp-content/uploads/ 2019/12/LIS-112. pdf (last accessed January, 13th, 2021).

أو لفرض قيود على حرية الملاحة المعترفة لدولة العلَم بالمنطقة المتاخمة، وذلك من خلال اشتراط إشعار مسبق قبل دخول السفن الأجنبية إليها، وهو ما طالبت به الفيتنام في عام 1980[1].

ومن ثمَّ تهدف الدول، من خلال مطالبها، إلى جعل المنطقة المتاخمة منطقة تُمارَس فيها مظاهر السيادة التي يُترجمها الدفاع عن الأمن القومي والمصالح الوطنية، وذلك على حساب أحكام القانون الدولي للبحار والغرض الأصلي والجوهري من اعتماد المجتمع الدولي لهذه المنطقة. يترتب عن المطالب الهادفة إلى أمننة المنطقة المتاخمة، ولا سيما عن طريق التقييد المفرط لحرية الملاحة البحرية، إخضاع مناطق بيئية بحرية للسيادة دون أن يجيز القانون الدولي للبحار ذلك، فضلا عن إهدار الجهود الرامية إلى تعزيز الأمن البيئي ببعديه الإقليمي والدولي، الذي يتهدد جراء العمليات التي تُقحم فيها دولة العلم قواتها البحرية لتأكيد عدم قبولها لهذه المطالب، وهي العمليات التي تُجسدها القوى البحرية الكبرى من خلال تكليف سفنها الحربية بممارسة الملاحة ضمن المناطق التي تطالب الدولة الساحلية اعتبارها مناطق أمن، بينما يعكس إقحام القوى البحرية في حد ذاته استعراضا للقوة لا يُستبعد ارتقاؤه إلى صراع عنيف يُقوض جهود صون الأمن الدولي ويُقلل من شأن سيادة القانون الدولي.

الفرع الثاني: مناطق الاختصاص الاقتصادي

سعى القانون الدولي للبحار المعاصر إلى تحقيق التوازن بين مصالح الدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى التي يتأرجح وضعها بين دول العلَم، والأمم البحرية، والدول المتضررة جغرافيا، والدول المغلقة، والدول غير الساحلية. تكمن غاية السعي إلى تحقيق هذا التوازن في مواجهة آثار التغير الذي طرأ على نطاق حرية أعالي البحار الذي تقلص مقارنةً بوضعه في قانون البحار الكلاسيكي، نتيجة زحف الولاية القضائية للدولة الساحلية التي أصبحت تشمل مناطق بحرية لم يكن لها وجود قبل حلول النصف الثاني للقرن العشرين.

ترتب عن المناطق البحرية المستحدَثة انتقال من قانون دولي كلاسيكي للبحار، مبني في أغلبيته على العرف الدولي، إلى قانون بحار معاصر يعتمد على التدوين Codification. يكمن التطور المُسجل أساسا في اعتماد منطقتين بحريتين تبناهما المجتمع الدولي لأغراض اقتصادية، تتمثلان في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري الواقع ما وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي. يُعترف للدولة الساحلية

1 US. Department Of State, Bureau of Intelligence and Research, International Boundary Study, Series A, Limits in the seas, No 112 United States Response to Excessive National Maritime Claims, March 9th, 1992, pp.41-42, available at : https://www.state.gov/wp-content/uploads/ 2019/12/LIS-112.pdf (last accessed January 13th, 2021).

بولاية قضائية واختصاصات تمارَس بهذه المناطق، في حين تم الاحتفاظ لصالح الدول الأخرى بحقوق تعكس إضفاء طابع الازدواجية للنظامين القانونيين لهاتين المنطقتين البحريتين.

تم على هذا النحو، في آن واحد، تبني نظام قانوني ضامن لحقوق سيادية اقتصادية محضة لصالح الدولة الساحلية، ونظام قانوني لأعالي البحار يحتفظ بالحريات التقليدية المعترف بها ويعززها في نفس الوقت. وتم التعامل مع الجرف القاري من الناحيتين القانونية والجيولوجية، وسرعان ما جرى الاعتماد عليه كأساس لمنطقة بحرية جديدة احتضنتها قواعد قانون البحار المعاصر التي تمخضت عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار لعام 1958.

لم يكن للمفهوم خلفية دولية وإنما فرض نفسه تبعا للتصرف الانفرادي للولايات المتحدة الأمريكية في عام 1945 الذي يُجسده "إعلان ترومان" Truman Proclamation، والذي يعتبر الجرف القاري الممتد في البحر عرض الإقليم القاري الأمريكي خاضعا للولاية الأمريكية. خلافا لذلك، ارتبط مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة في الأصل باعتبارات الأمن والدفاع، نظرا لعلاقته بإعلان بنما[1] لعام 1939 الذي تبنى منطقة أمنية تضم المياه المحاذية لسواحل 21 دولة من أمريكا اللاتينية والولايات المتحدة الأمريكية، بعرض يتراوح بين 300 و1000 ميل بحري كمنطقة حياد تجاه أي فعل عدائي لدولة غير أمريكية مشاركة في الحرب العالمية الثانية، لتتحول مطالب دول أمريكا اللاتينية لاحقا إلى الاعتراف بمنطقة بحرية بعرض قدره 200 ميل بحري تمارس فيها السيادة على ثروات هذه المنطقة، بل وصل الأمر ببعض الدول الأمريكية إلى اعتبار مسافة 200 ميل بحري عرضا لبحارها الإقليمية، على غرار الأورغواي والأرجنتين والبرازيل، ومع ذلك يرجح رأي آخر من الفقه أن معيار 200 ميل بحري يعود أصل العمل به إلى ممارسة الدول المطلة على المحيط الهادئ المفتقرة إلى جرف قاري، بسبب عمق البحر المعتبر الذي يعيق تحديده، ما تطلب اعتماد تعريف قانوني مؤسس على عمق 200 ميل بحري[2].

عموما، تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة مفهوما أكثر حداثة، لأن تدوينه دوليا لم يتم سوى بموجب اتفاقية قانون البحار، مع أن تكريسه في القوانين الوطنية للعديد من الدول تزامن مع مرحلة التفاوض لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (1973–1982)، أي قبل التوقيع على الاتفاقية التي تمخضت عن هذا

1 United States Department of State / Foreign relations of the United States diplomatic papers, 1939. The American Republics Volume V (1939), Meeting of the foreign ministers of the American Republics for consultation under the inter-American agreements of Buenos Aires and Lima, held at Panama September 23-October 3, 1939, pp. 15-41, Declaration of Panama (pages 36-37), available at: https://loveman. sdsu.edu/docs/1939 Declarationof Panama.pdf (last accessed January 15th, 2021).

2 Gros Espiell Hector. La mer territoriale dans l'Atlantique Sud-Américain. In : Annuaire français de droit international, volume 16, 1970. pp. 743-763 ; doi : https://doi.org/10. 3406/afdi.1970.1622.

المؤتمر. لا يخلو النظامان القانونيان للجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة من جدال بشأن المدى القانوني والقضائي للحقوق الممنوحة بموجبهما للدولة الساحلية وللدول الأخرى.

إن غياب التوافق في المواقف الرسمية للدول وفي ممارستها بشأن هذه الحقوق يجعل الأحكام القانونية لاتفاقية قانون البحار عرضة لعدم الاستقرار، وهو ما يُعطل اكتسابها لطبيعة العرف الدولي الذي من شأنه أن يُضفي عليها عنصر الإلزام العام الدولي الذي تكون له الحجية تجاه كافة الدول، بما فيها الدول غير الأطراف في اتفاقية قانون البحار.

يسود الخلاف دوليا حول المطالب المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة التي يتميز بعضها بالإفراط نظرا للتمسك بتمديد السيادة إلى ما وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لتشمل كافة مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة أو جزءا منها، إذ تقوم بعض الدول بتقييد حريات أعالي البحار عن طريق تطبيق قوانينها الوطنية بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، مع أنها تخضع لنظام أعالي البحار بالنسبة للمسائل التي لا تتعلق بالحقوق الاقتصادية. تقوم علاوة على ذلك العديد من الدول بتوقيف وسجن المتهمين الأجانب بممارسة الصيد البحري بمناطقها الاقتصادية الخالصة، خلافا لما تقره اتفاقية قانون البحار التي تتبنى مبدأ الإفراج السريع عن السفن وطواقمها[1]، كما أن مسألة إجراء أنشطة عسكرية كالمناورات والتدريب بمياه المنطقة الاقتصادية الخالصة تعرف اختلافا في المواقف بين مؤيد لذلك ورافض له.

يستمر الجدل والاختلاف بحدة بشأن الأحكام التي تنص على إسناد الحقوق والولاية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، مثلما تنص على ذلك المادة 59 من اتفاقية قانون البحار، إذ تنفي كل من ألمانيا وإيطاليا، بموجب صكيهما للانضمام إلى الاتفاقية والتصديق عليها، أن تتمتع الدولة الساحلية بحقوق متبقية Residual Rights، وذهبت ألمانيا إلى أبعد من ذلك بنفيها أن تكون حقوق وصلاحيات الدولة الساحلية التي تتمتع بها في المنطقة الاقتصادية الخالصة تشمل على الحق في إبلاغها مسبقا بالتمارين والمناورات العسكرية المقرر إجراؤها من طرف سفن أجنبية أو أن تشترط الترخيص لإجرائها[2].

شكل موضوع المناورات والتمارين العسكرية بالمنطقة الاقتصادية جدلا بين مؤيد ورافض له، وذلك خلال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار التي جرت أشغالها في عام 1978، فقد سعت البرازيل والبيرو، في محاولة فاشلة، إلى إدراج بند في اتفاقية قانون البحار يهدف إلى منع السفن الحربية والطائرات العسكرية الأجنبية التي تمر عبر المنطقة الاقتصادية الخالصة من القيام بمناورات أو

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 292.

2 J. Ashley Roach, Robert W., Op.cit, p.177.

استخدام الأسلحة دون موافقة الدولة الساحلية[1]. تتعثر فضلا عن ذلك الجهود الرامية إلى تعزيز العلاقات الودية البحرية بين الدول جراء تماطل الدول الساحلية، وأحيانا عدم اكتراثها بطلبات الدول الغير حول إجراء بحوث علمية بحرية بمناطقها الاقتصادية الخالصة، وهو ما قد يحرم المجتمع الدولي من الحصول على رصيد علمي ضروري لمواجهة المخاطر المهددة للبيئة البحرية، الطبيعية والتكنولوجية، أو التي تكون البيئة البحرية نفسها سببا في وقوعها، لكن قد تفسر الدول الساحلية مواقفها الرافضة للبحث العلمي البحري الأجنبي في مناطقها الاقتصادية الخالصة باعتبارات الأمن والدفاع، على غرار احتمال استغلال نتائج البحث العلمي لأغراض عسكرية، والتقليل من شأن مبدأ الاستعمال السلمي للبحار والمحيطات الذي تكرسه قواعد اتفاقية قانون البحار.

إن عدم تناسق تفسير الدول لأحكام قانون البحار المتعلقة بالبحث العلمي البحري راجع في نظرنا إلى عدم توفير تعريف قانوني لما يجب اعتباره بحثا علميا بحريا، إذ تخلو اتفاقية قانون البحار من تعريف له. يتأكد الاختلاف في التفسير خلال تنازل الولايات المتحدة الأمريكية عن شرط الموافقة المسبقة لإجراء بحوث علمية بحرية على مستوى مناطقها الاقتصادية الخالصة، إذ تؤمن بأن موافقة الدولة الساحلية على إجراء البحث العلمي البحري بمنطقتها الاقتصادية الخالصة لا تعن كافة نشاطات البحث العلمي، لذا أسقطت شرط الموافقة على عمليات المسح الهيدروغرافي لأغراض سلامة الملاحة، والنشاطات العسكرية، بما في ذلك جمع البيانات البحرية العسكرية، والرصد والتقييم البيئي للتلوث البحري وفقا للجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار، وجمع بيانات الأرصاد الجوية البحرية، وغيرها من عمليات المراقبة الروتينية للمحيطات والنشاطات المتعلقة بالحطام المغمور أو الأشياء ذات الطبيعة الأثرية والتاريخية[2].

يتعين أخذ التصرف الانفرادي الأمريكي بحذر، فمن جهة لا تعد الولايات المتحدة طرفا في اتفاقية قانون البحار، ما يعني عدم إمكانية تمتعها بالحقوق التي تنص عليها الاتفاقية والمتعلقة بالبحث العلمي البحري، ومن جهة أخرى قد يهدف تنازلها عن شرط الموافقة المسبقة إلى السعي لفرض معاملتها على نحو

1 Boleslaw Adam Boczek, (1988) Peacetime Military Activities in the Exclusive Economic Zone of Third Countries, Ocean Development & International Law, 19:6, 445-468, DOI: 10.1080/00908328809545873, (last accessed January 15th, 2021).

2 Dutton, Peter, "Military Activities in the EEZ: A U.S.-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons" (2010). Chapter Two: Raul (Pete) Pedrozo, Coastal State Jurisdiction over Marine Data Collection in the Exclusive Economic Zone, U.S. Views CMSI Red Books, Study No. 7, p. 27, available at : https://core. ac. uk/download/ pdf/236320935. pdf (last accessed January 16th, 2021).

مماثل من طرف الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار، والتي ترغب الإدارة الأمريكية في إجراء بحوث علمية بحرية في مناطقها الاقتصادية الخالصة.

عموما، رغم الموقف الرافض للعديد من الدول بشأن استعمال المنطقة الاقتصادية الخالصة لتمارين ومناورات عسكرية من طرف أساطيل الدول الغير، والتذبذب الذي يميز ممارسات الدول فيما يخص اعتبار المسح العسكري Military Survey، بحثا علميا من عدمه، إلا أن المحيطات بما فيها المناطق الاقتصادية الخالصة تُعد ساحة لهذه النشاطات، وهو ما يرهن البناء التدريجي لتوافق الآراء دوليا حول أحكام قانون البحار المعاصر التي تكرس سلمية استعمال واستغلال البيئة البحرية، خاصة في مناطقها الواقعة ما وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي.

يتهدد أمن بيئة المنطقة الاقتصادية الخالصة بفعل استعمال أجواءها لأغراض عسكرية، وتؤدي السفن الحربية الضخمة على غرار حاملة الطائرات وظيفة قواعد لاطلاق أو هبوط الطائرات الحربية ولا سيما في الحالات التي يتم فيها نشر القوات المسلحة ما وراء البحار Overseas. يؤدي التفسير الغير متسق لأحكام قانون البحار إلى تعقيد الأوضاع الجيوسياسية للمناطق التي تعرف توترات الناتجة عن المطالب الإقليمية للدول ويتضح ذلك جليا في الاختلاف بشأن ممارسة النشاطات العسكرية في وقت السلم بمناطق بحرية تقع ما وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي، حيث يتأرجح تفسير قواعد قانون البحار ذات الصلة بين مؤيد ومعارض لإجراء هذه النشاطات من طرف سفن وطائرات أجنبية بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.

يتبين في الواقع أن بعض القواعد المدونة في اتفاقية قانون البحار لا تستقطب اجماع الدول الأطراف بشأنها، بحيث يسود الاختلاف حول العديد من أحكام هذه الاتفاقية والتي لا تجيز للدول الأطراف ابداء تحفظات بشأنها.[1] يؤدي الاختلاف في التفسير وتطبيق الاتفاقية إلى استحالة تفادي نزاعات تكون مرنة عند بروزها، وقد تتطور إلى صراعات عنيفة ولا سيما في الحالات التي يُقحم موضوع النزاع نشاطات ذات طبيعة سيادية على غرار النشاطات العسكرية في وقت السلم.

تتعدد مجالات الاختلاف حول أحكام قانون البحار السارية ذات تأثير مباشر على أمن بيئة المنطقة الاقتصادية الخالصة، فضلا عن الاختلاف الأساسي بين الدول حول تقييد النشاطات العسكرية بالمنطقة الاقتصادية الخالصة من عدمه، تتباين مواقفها أيضًا حول الظروف التي لا بد أن تتوفر ليتم على أساسها توقيف سفينة أجنبية والصعود على متنها بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، ولا سيما عندما تكون جنسيتها

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 309.

محل شك. عموما، يرجع الاختلاف بشأن أحكام النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة إلى الطبيعة الغامضة التي تكتسي بعض المصطلحات المُعتمدة على غرار"أوجه استخدام البحر المشروعة"[1]، "المراعاة الواجبة" و"الاعتبار الواجب"[2]، "تهديد بالقوة"[3]، وغياب توضيح للفرق بين "البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي"[4]

يشتد التهديد الذي قد يرقى إلى المساس بالأمن الدولي في الحالات التي تتنازع الدول بشأن الوضع القانوني للمناطق البحرية التي تُنشر فيها قوات مسلحة على غرار ما هو سائد في بحر الصين الجنوبي الذي يسود التنازع فيه بين الدول المطلة عليه ولا سيما جمهورية الصين الشعبية التي تتمسك بمطالب سيادية على الجزء الغالب من مساحته.

يتميز التوتر السائد ببحر الصين الجنوبي بتدخل أطراف خارجية في النزاعات الإقليمية المتعلقة به ولا سيما الولايات المتحدة الأمريكية التي ترفض علنا المطالب الإقليمية الصينية. لقد أثارت الحادثة الجوية التي وقعت عام 2001 عرض السواحل الصينية مخاوف تكرار سيناريوهات الحرب الباردة التي قد تُفضي إلى صراعات عنيفة بين جمهورية الصين الشعبية والولايات المتحدة الأمريكية، وهو ما كان على وشك الحدوث جراء هذه الواقعة التي اتهمت فيها الصين الولايات المتحدة بالتعدي على سيادتها الإقليمية وانتهاك القانون الدولي والقوانين الوطنية الصينية.[5]

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 58(1)، والمادة 297(1) (أ).

2 نفس المرجع، المواد: 27(4)، 39(3) (أ)، 56(2)، 58(3)، 60(3)، 66(3) (أ)، 79(5)، 87(2)، 142(1)، 148، 161(4)، 162(د)، 163(2)، 167(2)، 234، 267.

3 نفس المرجع، المواد: 19(2) (أ)، 39(1) (ب)، 301.

4 نفس المرجع، المواد: 40، 45، 21(1) (ز).

5 Zou Keyuan, (2018), Peaceful Use of the Sea and Military Intelligence Gathering in the EEZ, In Asian Yearbook of International Law, Brill, pp. 159-174, ISBN 978-90-04-37963-3, availabale at: https://www. researchgate. net /publication/ 335573717_ Peaceful_Use_ of_the_Sea_and_ Military_ Intelligence_Gathering_ in_the_eez (last accessed August 5th, 2021).

تعود وقائع هذه الحادثة إلى 1 أفريل 2001، بينما كانت طائرة أمريكية من طراز EP-3E Aries II تمارس أنشطة تجسس بالقرب من الساحل الصيني في بحر الصين الجنوبي، اعترضتها طائرتان مقاتلتان صينيتان من طراز F-8 واصطدمت الطائرة الأمريكية باحداهما. تحطمت الطائرة الصينية وتوفي الطيار الذي كان يقودها، بينما نفذت الطائرة الأمريكية المتضررة هبوطا اضطراريا في جزيرة هاينان الصينية في Lingshui ونجا أفراد طاقمها. أفضت هذه الواقعة إلى نزاع ديبلوماسي وطالبت الصين الجانب الأمريكي بتقديم اعتذار وتعويض الخسائر التي قدرتها بمليون دولار أمريكي =رفضت الولايات المتحدة ما طلبت به الصين واعتبرت أن طائرة الاستطلاع الأمريكية تدخلت ما وراء المياه الإقليمية للصين وهبوطها الاضطراري تم تبعا للخطر الداهم لطاقمها، وطالبت الصين بالمقابل باخلاء سبيل الطاقم والطائرة الأمريكية على الفور.

يعد في نظرنا تراجع الطرف الأمريكي عن موقفه الأصلي المتعلق بهذه الواقعة اعترافا ضمنيا بعدم جواز اجراء نشاطات عسكرية في منطقة اقتصادية خالصة لدولة أخرى دون موافقة هذه الأخيرة، ذلك أن اعراب الولايات المتحدة عن أسفها لدخول طائرتها الأجواء الصينية وهبوطها بجزيرة هاينان الصينية دون تصريح لفظي لا يعدو أن يكون سوى اعترافا بخرق أحكام المادة 301 من اتفاقية قانون البحار التي تلزم الدول الأطراف بالامتناع عن تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لأية دولة عند ممارستها لحقوقها وتحمل التزاماتها بموجب الاتفاقية.

قد يتم التشكيك في هذا التحليل بسبب كون الولايات المتحدة ليست طرفا في اتفاقية قانون البحار وهو ما يعفيها من الخضوع لأحكام المادة 301 هاته طبقا للمبدأ العام "العقد شريعة المتعاقدين Pacta sunt servanda" لكن القراءة المتزامنة لهذه الأحكام والمبادئ العامة للقانون الدولي المطبقة على العلاقات بين الدول تفضي إلى الوقوف على اكتساب أحكام هذه المادة لطبيعة العرف الدولي وحجية تجاه كافة الدول بما فيها الدول غير الأطراف في اتفاقية قانون البحار، وهو ما يؤكده تعزيز أحكام هذه المادة من خلال اشارتها إلى "مبادئ القانون الدولي المتضمنة في ميثاق الأمم المتحدة" التي يتعين على الدول الأطراف احترامها أيضا عند وضعهم حيز التنفيذ لاتفاقية قانون البحار، وهي المبادئ ذاتها التي يقع أيضا على الدول الغير الأطراف في الاتفاقية احترامها مادامت قيمتها القانونية تسمو عن احكام اتفاقية قانون البحار وفقا لما تقره المادة 103 من ميثاق الأمم المتحدة.[1]

يمكن بالنتيجة اعتبار أحكام المادة 301 من اتفاقية قانون البحار أساسا قانونيا يُعتمد عليه لحظر النشاطات العسكرية بالمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الغير وذلك في الحالات التي يترتب عنها التهديد المرفوض بموجب أحكام المادة 103 من ميثاق الأمم المتحدة، ويندرج في إطار هذه النشاطات جمع المعلومات العسكرية الاستخاراتية سواء باستعمال السفن السطحية، الغواصات أو الطائرات، لكن التقيد

افضى النزاع الدبلوماسي إلى رضوخ الولايات المتحدة للأمر الواقع بحيث أعربت في رسالة مؤرخة في 11 أفريل 2001 عن أسفها الصادق على وفاة الطيار الصيني وتحطم طائرتها. وعلاوة على ذلك، اعترفت الولايات المتحدة باخلالها بالقانون الدولي ويتجلى ذلك من خلال اعرابها في نفس الرسالة عن أسفها لدخول الطائرة الأمريكية المجال الجوي الصيني وهبوطها دون تصريح لفظي Verbal Clearance. سمحت الصين في اليوم التالي لجميع أفراد الطاقم البالغ عددهم 24 بمغادرة الصين، بينما لم تغادر طائرة التجسس الأمريكية المتضررة الصين سوى في 3 جويلية 2001 بعد تفكيكها وشحنها واكتفى الطرف الأمريكي بعرض 34.567 دولار أمريكي تعويضا عن الخسائر.

1 راجع ميثاق الأمم المتحدة، المادة 103: " إذا تعارضت الالتزامات التي يرتبط بها أعضاء "الأمم المتحدة" وفقاً لأحكام هذا الميثاق مع أي التزام دولي آخر يرتبطون به فالعبرة بالتزاماتهم المترتبة على هذا الميثاق.

بأحكام هذه المادة لا يمكن أن يتحقق بصورة متسقة، ذلك أن وضع حيز التنفيذ لقانون البحار لا يخلو من خلفيات مرتبطة بالقوة والهيمنة شأن ذلك كشأن الفروع الأخرى للقانون الدولي العام التي تخضع العلاقات الدولية التي تُنظمها لهيمنة القوى العالمية التي تعمل على ترجيح الكفة لصالحها.

يعد تراجع الولايات المتحدة الأمريكية عن موقفها الأصلي في واقعة جزيرة هاينان الصينية واعترافها الضمني بخرقها للقانون الدولي استثناءً عن المبادئ التي تسري عليها استراتيجية البحرية الأمريكية منذ عام 1979 المتزامن مع اعتماد الإدارة الأمريكية لبرنامج حرية الملاحة الذي ينطوي على تعبئة الوسائل الدبلوماسية والعسكرية الأمريكية في سبيل تأكيد To ascertain الحق في ابحار سفنها الحربية في البحار الإقليمية والحق في الملاحة بحرا وجوا عبر مياه وأجواء المناطق الاقتصادية الخالصة للدول الغير.

تحقق هذا الاستثناء نتيجة مكانة الصين على الساحة الدولية المعتبرة قوة عالمية تفرض بدورها مواقفها فيما يتعلق بالقضايا القانونية الدولية، ويمكن افتراض سيناريو مخالفا لموقف الولايات المتحدة لو تم تخاصمها دبلوماسيا مع دولة غير منتمية لفئة القوى الكبرى، وهو ما يؤكده الموقف الأمريكي في النزاع مع نيكاراغوا الذي ارتقى إلى نزاع قضائي دولي بسبب النشاطات العسكرية والشبه عسكرية الأمريكية بنيكاراغوا والتي تضمنت تلغيم مياه داخلية نيكاراغوية من طرف القوات الأمريكية، اعتبرته محكمة العدل الدولية فعلا يمس بحرية المواصلات والتجارة البحرية وبسيادة نيكاراغوا على مياهها الداخلية وبحق المرور الحر الذي تتمتع به السفن الأجنبية.[1] لم تعترف في المقابل الولايات المتحدة بما قضت به محكمة العدل الدولية ورفضت تنفيذ حكمها بما في ذلك التعويض الذي حكمت به المحكمة لصالح نيكاراغوا وتعد في نظرنا هذه السوابق للممارسة الأمريكية التي لا تتفق مع القانون الدولي سببا كافيا لتراجع الولايات المتحدة عن موقفها في نزاعها الدبلوماسي مع الصين الذي لو ارتقى إلى صراع عنيف لكانت له عواقب وخيمة على الأمن الدولي كما أن المصلحة الأمريكية كانت في عدم السماح للنزاع الارتقاء إلى صراع قضائي قد ينتهي إلى ادانة الطرف الأمريكي بسبب خرق القانون الدولي.

يمكن افتراض وقوع نزاعات في المستقبل بين الدول بشأن ممارسة نشاطات بالمنطقة الاقتصادية الخالصة ولا سيما العسكرية منها، وذلك نظرا لكون النظام القانوني لهذه المنطقة معاصرا يتطلب وقتا ليحظى بتفسير أحكامه على نحو متسق من طرف الدول بل يتطلب وضعها حيز التنفيذ أحيانا تدخل القضاء أو التحكيم الدولي لفض النزاعات التي ستتولد بالطرق السلمية والتي لا يمكن تفاديها نتيجة الغموض الذي

---

1 راجع قضية النشاطات العسكرية وشبه العسكرية في وضد نيكاراغوا، (نيكاراغوا ضد الولايات المتحدة الأمريكية)، محكمة العدل الدولية، تقارير عام 1986، حكم في الموضوع، 27 جوان 1986، الفقرة 214، ص. 101-102.

يشوب العديد من المفاهيم المعتمدة كما أشارنا إلى ذلك أعلاه، فضلا عن إقرار اتفاقية قانون للبحار بوجود حقوق متبقية Residual Rights لم تحصرها بإمكان الدولة الساحلية والدول الغير أن تتمتع بها في المناطق الاقتصادية الخالصة المعلن عنها وهو ما يشكل تحديا آخر لأمن البيئة البحرية.

وفيما يخص الجرف القاري الذي شكل نقطة التحول في طبيعة القانون الدولي للبحار، يُتيح نظامه القانوني للدولة الساحلية حقوقا سيادية على الثروات المعدنية الكائنة في باطن البحر، والمُعتبر امتدادا طبيعيا لإقليمها القاري، فضلا عن الكائنات البحرية الحية التي تنتمي إلى الأنواع الآبدة Sedentary Species. تتجلى أهمية هذه المنطقة البحرية في الفائدة التي تعود بها للدولة الساحلية، بتوفيرها موارد اقتصادية من عائدات الموارد المعدنية، بما في ذلك البترول والغاز، لكن إيلاء الأهمية المفرطة للموارد التي يزخر بها الجرف القاري، في جزئه الواقع ما وراء حدود البحر الإقليمي، غالبا ما يكون سببا في توتر العلاقات بين الدول الساحلية المحاذية أو المقابلة لبعضها البعض، نتيجة التداخل الحاصل في الجرف القاري الناتج عن التعيين الانفرادي لحدوده الخارجية.

تزداد حدة التوتر في الحالات التي تسعى فيها الدول إلى التمسك بحدود جرفها القاري والعمل على تأكيدها بعيدا عن الآليات السلمية التي يوصي بها قانون البحار، إذ يمثل نشر القوى في البحر والسعي إلى فرض السيطرة فيه أهم المظاهر التي تنذر بصراعات دولية بحرية مستقبلية، ولا سيما في منطقة بحر الصين الجنوبي الذي تطالب الصين بالسيادة على الجزء الأكبر منه. وسعيا منها إلى فرض إرادتها، لم تتوان في اللجوء إلى منطق القوة الذي يترجمه تدعيمها وعصرنة قواتها المسلحة، وعلى وجه الخصوص القوات البحرية لجيش التحرير الشعبي الصيني Peoples' Liberation Army Navy، التي تزودت بقاعدة للغواصات النووية تحت الأرض، الواقعة بالقرب من سانيا بجزيرة هاينان Sanya Hainan Island [1]، إذ يعكس الاختيار الاستراتيجي لموقع هذه الجزيرة التي تقع في أقصى جنوب الصين القارية، دعما لقرارات بكين الرامية إلى السيطرة على الجزء الأكبر من بحر الصين الجنوبي في مواجهة المطالب الإقليمية البحرية للدول الساحلية الأخرى، بما في ذلك الجرف القاري الذي يُشكل أحد مواضيع الخلاف بين الصين والفيتنام، والذي برز بشدة خلال تسعينات القرن الماضي التي شهدت منح الفيتنام امتياز التنقيب عن النفط للشركة الأمريكية "كونكو Concou" في عام 1996، وفي المقابل قامت الصين بتكليف منصة للتنقيب عن النفط في مناطق ادعت انتماءها للجرف القاري لجزيرة هاينان[2].

1 Ralf Emmers, Op.cit, p.81.
2 Ibid, p.78.

يسود التوتر كذلك في بحر الصين الشرقي نتيجة تنازع كل من اليابان والصين على الجرف القاري لجزر دياو يو Diao yu Islands، كما تعرف العديد من المناطق البحرية في العالم نفس التوتر نتيجة تسابق الدول نحو استكشاف واستغلال الثروات المعدنية للجرف القاري، بينما لم يتم الاتفاق بعد على ضبط حدوده، وقد شهد العالم توترا وصل إلى حد إقحام القوات البحرية لفرض سياسة الأمر الواقع، على غرار النزاع الذي مس أمن البيئة البحرية بخليج البنغال، حيث تتنازع كل من بنغلادش وميانمار على مساحة بحرية مقدرة بـ150.000 متر مربع[1]، ووصل النزاع إلى حد الصراع العنيف الذي عكسه تكليف بنغلادش لـ3 سفن حربية لإيقاف عملية التنقيب التي كانت تباشرها سفينة تابعة لميانمار على بعد 50 ميلا بحريا جنوب غرب جزيرة سان مارتان Saint Martin Island البنغلادشية[2].

ينطبق وضع المنطقة الاقتصادية الخالصة المتسم بتباين المواقف حول قضية إجراء الدول الغير للتمارين والمناورات العسكرية، والمسح العسكري فيها على الجرف القاري الواقع ما وراء الحد الخارجي للبحر الإقليمي للدولة الساحلية، إذ تعتبر بعض الدول أن هذه النشاطات تندرج في نطاق تطبيق الحقوق السيادية، بما فيها الولاية القضائية للدولة الساحلية التي يخولها لها النظام القانوني للجرف القاري، ومنه تشترط إشعارا مسبقا أو ترخيصا قبل مباشرة تلك النشاطات من طرف سفن الدول الغير، في حين تُجادل القوى البحرية الكبرى، التي يُحفزها الفكر الداعم للمقاربة الليبيرالية، برفضها لهذا الموقف، معتبرة إياه مخالفا للقانون الدولي للبحار.

عموما، مهما تباينت المواقف فإن النشاطات العسكرية لها آثار ضارة على صحة المحيطات والأنظمة الإيكولوجية البحرية، ولا سيما تلك التي تُستعمل فيها الأسلحة والذخائر وأجهزة سبر الأعماق، فضلا عما يلحق هذه الأنظمة من أضرار جراء نشاطات التوسع في البحار التي يُترجمها تشييد منشآت وتركيبات اصطناعية على الجرف القاري لإيواء قواعد عسكرية، مثلما هو الحال في بحر الصين الجنوبي، حيث يعرف عدد الجزر الاصطناعية المشيَّدة تزايدا مستمرا على حساب سلامة البيئة البحرية، ولقد نظرت محكمة التحكيم الدائمة بلاهاي في هذا الموضوع، وأقرت بأن التشييد الذي باشرته الصين على الشعاب المرجانية السبعة بجزر سبراتلي تَسبب في أضرار جسيمة للشعاب المرجانية، ورتَب إخلال الصين بالتزاماتها في الحفاظ على النظم البيئية الحساسة وحمايتها، وكذلك موائل الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة

1 Jared Bissenger, The Maritime Boundary Dispute between Bangladesh and Myanmar: Motivations, Potentiel, Solutions an Implications, (July 2010) Asia Policy, National Bureau of Asian Research, pp. 103-142, p.106, available at JSTOR, www.jstor.org/stable/24905004, (last accessed January 18th, 2021).
2 Ibid, p.109.

لخطر الزوال[1]، ليعكس التحكيم الدولي في هذه القضية الفكر المُتبني للمقاربة الليبيرالية لاستخدامات البحار والمحيطات، المناهض لتوسيع صلاحيات الدولة الساحلية على حساب سلامة البيئة البحرية، وهو التأثر الذي تؤكده تشكيلة هيئة دفاع جمهورية الفليبين[2]، المتكونة من مستشارين قانونيين ومحاميين منتمين إلى المدرسة الأنجلو أمريكية التي تعتمد على تعزيز حماية البيئة البحرية من خلال تدعيم دور دولة العلم.

المبحث الثاني

أمن بيئة أعالي البحار

تراجعت المساحة التي تحتلها أعالي البحار أمام الولاية القضائية الزاحفة Creeping Jurisdiction، ورغم ذلك بقي النظام القانوني الدولي المطبق على هذا الفضاء محتفظا بالحريات التقليدية التي كانت مقتصرة إلى وقت قريب على الملاحة واستغلال الثروات البحرية الحية. أدى التطور التكنولوجي إلى الاعتراف بنوع آخر من الحريات يتيح للدول أوجها جديدة من الاستخدامات، كحرية وضع الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب المغمورة، فضلا عن الحرية في البحث العلمي وإقامة الجزر الاصطناعية، وغيرها من المنشآت المسموحة بموجب القانون الدولي[3].

يختلف النظام القانوني الساري في أعالي البحار عن الأنظمة القانونية للمناطق البحرية الأخرى، وهو الاختلاف الذي ترتب عن قاعدة عدم جواز لأية دولة أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار

---

1 راجع قضية بحر الصين الجنوبي، محكمة التحكيم الدائمة، قرار التحكيم 2013–19، الفقرة 945، ص. 398

"…The Tribunal has no doubt from the scientific evidence before it that the marine environments where the allegedly harmful activities took place in the present dispute constitute "rare or fragile ecosystems." They are also the habitats of "depleted, threatened or endangered species," including the giant clam, the hawksbill turtle and certain species of coral and fish".

" ليس للمحكمة أدنى شك حول الأدلة العلمية المعروضة عليها بكون البيئات البحرية التي تمت فيها النشاطات الضارة المدعى بها في النزاع الحالي تشكل "أنظمة بيئية نادرة أو هشة"، فضلا عن كونها موائل "الأنواع المستنفدة أو المهددة بالانقراض"، بما في ذلك المحار العملاق والسلاحف ذات منقار الصقر وأنواع معينة من المرجان والأسماك" (ترجمتنا).

2 نفس المرجع، ص. i، تشكيلة هيئة دفاع جمهورية الفليبين في قضية بحر الصين الجنوبي ضد جمهورية الصين الشعبية: أعضاء شركة محاماة خاضعة للقانون الأمريكي: بول س. ريشلار Paul S. Reichler، لورانس ح. مارتان Lawrence H. Martin، أندريو ب. لوينشتاين Andrew B. Loewenstein، والمستشارين القانونيين الأمريكيين: برنارد ح. أوكسمان Bernard H. Oxman (ممثل الولايات المتحدة في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ورئيس فريق اللغة الإنجليزية ضمن لجنة صياغة المؤتمر التي أعدت اتفاقية قانون البحار)، فيليب جوزيف ساند ك س QC Philippe Sands (محامٍ بريطاني فرنسي عضو شركة محاماة ماتريكس شامبرز Matrix Chamber)، وآلان بويل Alan Boyle (عضو Essex Court Chambers لندن).

3 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 87.

لسيادتها[1]، ما يُرتِّب بالمفهوم العكسي الحق لأية دولة في استعمال أعالي البحار واستغلال ثرواتها، لكن طبيعة هذا الحق المُعترف به لا تُعتبر مطلقة، لأن الدول ملزمة في المقابل بممارسته في حدود ما يفرضه عليها قانون البحار من قيود.

تعتمد ممارسة الدول لحقها في استعمال أعالي البحار لأغراض الملاحة واستغلال ثرواتها على مبدأ حرية أعالي البحار Freedom of the high seas الذي تبلور في ظل قانون البحار الكلاسيكي. ووصف فقيه القانون الدولي للبحار الفرنسي جلبير جيدال Glibert Gidel (1880–1958) الحرية التي يتبناها هذا المبدأ بأنها متعددة الأوجه ومتقلبة، سواء في أوقات السلم أو الحرب[2].

يُبين هذا الوصف عدم ثبات استعمالات حرية أعالي البحار، فيعتبر البعض، على سبيل المثال، اختبار الأسلحة الذي يتسبب في غلق مناطق واسعة من البحر التي تحتضن عملية الاختبار والتجريب أمرا مشروعا يمليه مبدأ حرية أعالي البحار، في حين يرى البعض الآخر أن ذلك يشكل خرقا لهذه الحرية ويعرقلها، ومع ذلك تم الاعتراف بأنه رغم أن هذه الحرية سلبية أساساً فهي تنطوي على آثار إيجابية نتيجة اعتمادها على المساواة في استعمال أعالي البحار، ومع ذلك تتراجع أهمية هذه المساواة أمام فكرة عدم عرقلة Non-interference الملاحة تحت راية ما من طرف راية أخرى خلال وقت السلم[3].

---

1 نفس المرجع، المادة 98.

2 Yearbook of the International Law Commission, Vol. II (1950), Para.2 p.68, available at : https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1950_v2.pdf (last accessed January 19th, 2021).

" La condition juridique de la haute mer est dominée par le principe dit de la « liberté de la haute mer ». C'est une idée à laquelle nous sommes tellement habitués que nous ne prenons ni le temps ni la peine de la « penser ». Et pourtant un simple coup d'œil sur son histoire nous montrerait combien elle est multiforme et fugace, qu'il s'agisse du temps de paix ou du temps de guerre "

" الوضع القانوني لأعالي البحار يطغى عليه المبدأ المعروف «"حرية أعالي البحار » تُمثل فكرة تعودنا عليها إلى حد لا نحتاج إلى وقت أو عناء "التفكير" فيها، ومع ذلك فإن إلقاء نظرة بسيطة على تطورها التاريخي سيبين لنا مدى تعدد أوجهها وتقلبها، سواء في أوقات السلم، أو في أوقات الحرب" (ترجمتنا).

3 Yearbook of the International Law Commission, Vol. II (1950), Para.9 p.69, available at : https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1950_v2.pdf (last accessed Janaury 19th, 2021).

"La liberté de la haute mer, essentiellement négative, ne peut pas cependant ne pas comporter des conséquences positives. Dirigée contre l'exclusivité d'usage elle se résout nécessairement en une idée d'égalité d'usage. Si l'on combat l'établissement de souverainetés sur la haute mer, c'est afin de pouvoir s'en servir librement soi-même. Tous les pavillons maritimes ont un droit égal à tirer de la haute mer les diverses utilités qu'elle peut comporter. Mais l'idée d'égalité d'usage ne vient qu'en second lieu. L'idée essentielle contenue dans le principe de liberté de la haute mer est l'idée d'interdiction d'interférence de tout pavillon dans la navigation en temps de paix de tout autre pavillon. L'interdiction d'interférence se construit sur la notion de pavillon, c'est-à-dire sur le symbole de rattachement du navire à un Etat donné et non pas sur la notion de nationalité des individus intéressés dans les rapports maritimes dont il s'agit"

يعكس مبدأ حرية أعالي البحار تفوق الفكر الليبيرالي المساند لتعزيز صلاحيات دولة العلَم في استخدامات البحار والمحيطات، والمؤسس على نظرية القانون الطبيعي التي بنى عليها هيغو غروسيوس مبادئ قانون البحار الكلاسيكي. ورغم وضوح إيمان المجتمع الدولي بمبدأ حرية أعالي البحار، إلا أن ذلك قد لا يكون كافيا للوقاية من وقوع نزاعات حول تطبيقاته من حين لآخر. وعلاوة على ذلك، تُشكل حرية أعالي البحار في حد ذاتها ظروفا ملائمة لتهديد الأمن الدولي، نتيجة حصرية مبدأ قانون دولة العلم الساري في هذا الفضاء البحري الشاسع، والذي يخضع إلى استثناءات عدَّدها قانون البحار، إذ يحق لأية دولة عند تحقق إحداها التدخل لممارسة إجراءات ضد سفينة أو طائرة بأعالي البحار، بغض النظر عن جنسيتها.

يُمثل هذا الوضع القانوني تحديا للأمن، وقد تكون الغاية المنتظرة من حرية أعالي البحار عكسية، ولا سيما عندما يتعلق الأمر بممارسة بعض الدول لما يسمى بأعلام المجاملة Flag of Convenience، والتي تُجسد لامبالاة وعدم ممارسة دولة العلم لرقابة فعلية على السفن التي تحمل رايتها. غالبا ما يُتيح هذا الوضع المجال لخرق دولة العلم لقواعد القانون الدولي المتعلقة بحماية البيئة البحرية. فضلا عن ذلك، تتيح أعالي البحار، التي لا تخضع لسيادة ولا لولاية أية دولة، المجال للتنظيمات الإجرامية لإعداد الجرائم المنظمة والعابرة للحدود، طالما أنها تشكل همزة وصل بين الحدود البحرية للدول، وما دامت الدول مقيدة بشرط الجنسية في ممارسة سلطة تنفيذ القانون مقارنة بما هو مخول لها من سلطات على مستوى المياه الخاضعة لسيادتها أو ولايتها الوطنية.

من جانب آخر، لا يُعد المساس بالنظام العام لأعالي البحار وتهديد الأمن القومي للدول، الذي ترتكبه أطراف فاعلة لا تُعتبر دولا كالتنظيمات الإجرامية المتعلقة بالإرهاب البحري، والمُتاجرة بالأشخاص ولا سيما عن طريق الهجرة غير الشرعية، وانتشار أسلحة الدمار الشامل، بُعدا سلبيا وحيدا لحرية أعالي

"ومع ذلك، رغم أن الحرية في أعالي البحار سلبية أساسا إلا أنها لا يمكن أن تكون إلا إيجابية. تواجه حصرية الاستخدام وتتحول بالضرورة إلى فكرة المساواة في الاستخدام. إذا ما عارضنا السيادات بأعالي البحار فان ذلك يهدف إلى توفير القدرة على استخدامها من تلقاء أنفسنا. تتساوى جميع الدول البحرية في الاستفادة من مختلف الاستخدامات التي يمكن أن توفرها ومع ذلك فان فكرة المساواة في الاستخدام تتراجع لكون الفكرة الأساسية التي يتضمنها مبدأ حرية أعالي البحار تكمن في عدم عرقلة الملاحة تحت راية ما في وقت السلم من طرف رايات أخرى. إن عدم عرقلة الملاحة مبنية على مفهوم الراية أي رمز ارتباط السفينة بدولة معينة وليس على مفهوم جنسية الأشخاص المهتمة بالعلاقات البحرية المعنية." (ترجمتنا).

البحار، لكونها تخضع أيضا إلى مبدأ الانتفاع المشترك بمواردها الحية والمعدنية الذي لا يخلو بدوره من أبعاد سلبية تمس بأمن البيئة البحرية.

يعكس النظام المؤسس على الاشتراك في الانتفاع بموارد أعالي البحار وممارسة الحريات المرتبطة بها من طرف جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وضع الملكية الشائعة المُتسمة بالضعف المترتب عن سهولة تعرض ما هو مملوك على الشيوع إلى التدهور نتيجة إمكانية انتفاع الجميع به. تناول عالم البيئة Ecologist غاريت هاردين Garett Hardin مساوئ هذا الوضع وتبنى مصطلح "مأساة المشاعات The Tragedy of the Commons" الذي أطلقه على مقال نشره في عام 1968، ليشير بموجبه بوضوح إلى الإجهاد البيئي في المحيطات، مصرحا:

"Likewise, the oceans of the world continue to suffer from the survival of the philosophy of the commons. Maritime nations still respond automatically to the shibboleth of the "freedom of the seas". Professing to believe in the "inexhaustible resources of the oceans", they bring species after species of fish and whales closer to extinction"[1]

لم يتم العمل بفكرة الشيوع على مستوى المحافل الدولية المدافعة عن البيئة، لكن يصح الاعتقاد بأنه تم تبنيها بصورة رسمية، إذ يعكس مفهوم الإرث المشترك للإنسانية لقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها ومواردها خارج حدود الولاية الوطنية اعترافا بملكيتها على الشيوع، دون الإقرار بأن ذلك يُشكل مأساة. تتعرض أعالي البحار إلى نفس الأخطار والتحديات التي تهدد صحة البحار والمحيطات بالمناطق الخاضعة للسيادة أو الولاية الوطنية، ويعد الإجهاد البيئي بأعالي البحار من بين المعضلات الكبرى التي يُواجهها المجتمع الدولي نتيجة تزايد نشاطات الصيد بالمياه الدولية، نظرا لاستنفاد الأرصدة السمكية بالمناطق القريبة إلى الإقليم القاري. كما أن النظم البيئية بأعالي البحار أصبحت أكثر هشاشة بفعل التلوث، خاصة بالبلاستيك، وارتفاع درجة حرارة المياه، فضلا عن تطور استكشاف واستغلال موارد المنطقة بفضل التقدم التكنولوجي الذي لم تتم مصاحبته بنظام قانوني فعال يرتب التزاما على عاتق الدول لاشتراط إجراء تقييم لأثر نشاط الاستكشاف على البيئة البحرية.

---

1 Garrett Hardin, The Tragedy of the Commons, Science, New Series, Vol. 162, No. 3859, (Dec, 13, 1968) pp. 1243-1248, p. 1245. available at: https://science.sciencemag.org/content/162/3859/1243 (last aacessed January 20th, 2021).

"وبالمثل، لا تزال محيطات العالم تعاني من بقاء فلسفة المشاعات. لا تزال الدول البحرية تستجيب بشكل تلقائي لشعارات حرية البحار، وبادعائها الإيمان بأن "موارد المحيطات لا تنضب"، فإنها تجعل الأنواع تلو الأنواع من الأسماك والحيتان أقرب إلى الانقراض" (ترجمتنا).

تفتقر السلطة الدولية لقاع البحار في هذا المجال إلى قواعد بشأن التعدين التجاري، رغم اشتراطها على المقاولين احترام التدابير اللازمة لمنع التلوث وتقليله والسيطرة عليه أثناء نشاط الاستكشاف[1]. كما أن استغلال الموارد البيولوجية وحماية التنوع البيولوجي بالمناطق الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية يعكس الانشغال الذي يهتم به المجتمع الدولي منذ العشرية الأخيرة، لمواجهة ضعف النظام القانوني الدولي ذي الصلة.

يتضح أن أمن بيئة أعالي البحار يواجه نوعين من التحديات، فقد نكون من جهة أمام التهديدات البيئية المحضة التي يعكسها الإجهاد البيئي المترتب عن نهب الموارد الطبيعية البيولوجية والمعدنية، بفعل انتشار الإجرام البيئي المهدد للأمن والسلم الدوليين لارتباطه بالإجرام العابر للأوطان، وعن امتلاك الجماعات الإجرامية البيئية وسائل تكنولوجية متطورة كانت إلى وقت قريب حكرا على الدول. يؤدي هذا الوضع إلى الدفع بوتيرة عسكرة أعالي البحار، نتيجة تداخل الإجرام البيئي بالأنواع الأخرى من الجرائم المنظمة عبر الوطنية، محدثا بالنتيجة نوعا آخر من التحدي المنطوي على مخاطر نشوب نزاعات بين الدول حول مصالح ذات طبيعة اقتصادية وتوسعية، لا يستبعد أن ترقى إلى صراعات عنيفة ينذر بها استعراض القوة البحرية من خلال المناورات والتمارين العسكرية بأعالي البحار.

فضلا عن السعي إلى جمع المعلومات ذات الطبيعة العسكرية المحضة عن طريق وسائط ذات تأثير على الحياة البحرية (المطلب الأول). تواجه من جهة أخرى البيئة البحرية لأعالي البحار تحديات تُعقد مهمة مواجهة التهديدات البيئية المحضة، والسبب في ذلك يعود إلى طبيعة النظام القانوني الساري بأعالي البحار المبني على المبدأ التقليدي لحصرية اختصاص دولة العلم بمواجهة التهديدات البيئية، والذي نتج عنه إقصاء الاعتداءات البيئية بأعالي البحار من المسائل التي تتمتع الدول بشأنها بولاية قضائية عالمية Universal Jurisdiction (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الوضع البيئي لأعالي البحار

تتنوع المخاطر التي تهدد النظام بأعالي البحار، فغالبا ما يُنظر إليها من جهة الفاعلين، فيتم التمييز بين الجرائم التي ترتكبها أطراف فاعلة غير الدول كالمنظمات الإجرامية، وممارسات دول ترقى إلى تهديدات

1 R. Mahapatra & A. Chakravartty, Mining At Deep Sea, Down to Earth 1, 2014 https://www.downtoearth.org.in/coverage/mining/mining-at-deep-sea-46049 (last accessed January 27th, 2021).

للنظام بأعالي البحار، جراء التسابق، على سبيل الإشارة، نحو عسكرة بيئة أعالي البحار، مُحدثا توترا في العلاقات بين الدول أشبه بما كان سائدا خلال الحرب الباردة. يضاف إلى ذلك ما يهدد صحة أعالي البحار بسبب التلوث، خصوصا عن طريق إغراق النفايات الخطرة والضارة.

تتجلى أهمية أعالي البحار في مساحتها التي تقارب 34% من المساحة الإجمالية لكوكبنا[1]، وتمثل معظم القيمة الإجمالية للنظام البيئي العالمي[2]. تتعدد الوظائف التي تؤديها أعالي البحار في مجال الحفاظ على توازن الحياة بكوكبنا، إذ تشكل مصدرا للغذاء بفضل مواردها البيولوجية، حيث تبلغ حصتها من إجمالي منتوج الأسماك في العالم ما يعادل 16 مليار دولار أمريكي سنويا، إضافة إلى ذلك تعمل على الحفاظ على توازن المناخ، إذ تشير التقديرات إلى أن قيمتها الاقتصادية لتخزين الكربون تتراوح بين من 74 و222 مليار دولار أمريكي سنويًا[3].

بالمقابل لم تَحظ أعالي البحار، التي يقع عليها عبء الحفاظ على توازن أنظمة الحياة على كوكبنا، بالاهتمام اللازم لحمايتها من الآثار السلبية لنشاط الإنسان، كما أن وضعيتها الهشة تزداد تعقيدا نتيجة وضعها القانوني الذي يجعلها فضاء يملكه الجميع ولا يملكه أحد في نفس الوقت، وهو ما يُعقد مسألة حمايتها مقارنة بوضع المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية.

تتعرض أعالي البحار لتهديد متزايد جراء النشاط البشري، بما في ذلك التلوث والصيد الجائر والتعدين وتغير المناخ. تنتهي رحلة آلاف الأطنان من النفايات خاصة البلاستيكية في أعالي البحار بفعل التيارات التي تبعدها عن الساحل. تتأثر الأنظمة الإيكولوجية في هذا الجزء المعتبر من كوكبنا جراء الصيد البحري المُفضي إلى استنفاد الأنواع أو استغلالها بالكامل، نتيجة نضوب الأرصدة على مستوى المناطق الخاضعة للولاية الوطنية، المؤدي إلى تضاعف ممارسة الصيد البحري بالمناطق البعيدة والأعمق، وهو ما يرفع وتيرة استغلال هذه الأنواع، فضلا عن زيادة الصيد العرضي واضطراب وتدهور الموائل جراء استعمال آلات الصيد المحظورة. يُضاف إلى ذلك الإفراط في استغلال الأسماك التجارية والأنواع الأخرى التي يتم

1 The PEW Charitable Trusts, Protecting Ocean Life on the High Seas Negotiations needed at the United Nations on new agreement to protect high seas biodiversity, November 2014, https://www.pewtrusts.org/~/media/assets/2014/11/high_seas_priorities_fs_v2.pdf (last accessed January 28th, 2021).

2 Torsten Thiele, Sauver l'océan, protéger la haute mer, Éditions Choiseul « Géoéconomie » 2015/4 No 76, pp. 61-77, p.61. ISBN 9782362590610, available at: https://www.cairn.info/revue-geoeconomie-2015-4-page-61.htm. (last accessed January 28th , 2021).

3 Ocean Unit, High Seas, https://www.oceanunite.org/wp-content/uploads/2020/04/High-Seas-.pdf (last accessed January 28th, 2021).

صيدها عرضًا دون تبليغ ولا رقابة. تتأثر علاوة على ذلك أعالي البحار جراء الاستخدامات الناشئة للمحيطات، كالتنقيب عن النفط والغاز في أعماق البحار واستخراجهما والتعدين في قاع البحار.

تُمثل هذه الظواهر جميعها تهديدا ناشئا بفعل علاقة مباشرة تقوم بين النشاط البشري وبيئة أعالي البحار، لغرض الاستخراج والاستخدام والانتفاع بمواردها، وتتأثر في نفس الأثناء هذه البيئة جراء النشاطات التي يُترجمها التزاحم نحو السيطرة على مناطقها لأغراض عسكرية، ما يُرتب تقليصا من نطاق حريات أعالي البحار التي تُميز نظامها القانوني، وذلك رغم اشتراطه إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى عند ممارسة تلك الحريات. فضلا عن الاعتبار الواجب للأحكام المُقِرة لحقوق الدول في المنطقة المُتمثلة في قاع البحر وباطنه وموارده المعدنية ما وراء حدود الولاية الوطنية[1]. تؤدي زيادة على ذلك نشاطات التوسع، سواء لأغراض عسكرية أو مدنية، إلى استخدام وسائل تؤثر على الموارد البيولوجية والجينية بأعالي البحار التي لا تزال تبحث عن نظام قانوني فعال يضمن لها الحماية من النهب والاستغلال غير العقلاني.

الفرع الأول: التحديات الإيكولوجية لبيئة أعالي البحار

يعتبر التلوث البحري من أبرز المخاطر المهددة لصحة أعالي البحار، ويشكل غمر النفايات الخطرة والضارة، ولا سيما المشعة والنفط، التحدي المعتبر الذي يواجه الجهود الدولية للحفاظ على صحة المحيطات. تم الاهتمام بموضوع غمر المواد الخطرة بأعالي البحار في مطلع السبعينات من القرن الماضي، وقبل انطلاق أشغال مؤتمري ستوكهولم لعام 1972 حول البيئة ومؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، إذ تم النظر في اعتبار حرية التخلص من النفايات على أنه يمثل إحدى حريات أعالي البحار التي يعترف بها القانون الدولي العرفي[2]. نظرا لخطورة النفايات المشعة، أدرج معدو اتفاقية أعالي البحار لعام 1958 أحكاما لتنظيم هذه المسألة، فتم التمييز بين تلوث البحار الذي ينتج عن غمر هذا النوع من النفايات، وتلوث البحار أو الفضاء الذي يعلوها جراء نشاطات تُستعمل فيها مواد مشعة[3].

تعكس هذه الأحكام في الواقع الوعي بالأخطار التي يُرتبها السباق نحو التسلح بالأسلحة النووية، وما تنتجه عمليات تصنيعها من نفايات يصعب القضاء عليها، وهو ما يستدعي اللجوء إلى غمرها بالبحار، ولا يزال الخطر قائما حتى في وقتنا الحالي رغم تراجع وتيرة انتشار الأسلحة النووية نتيجة تعهد الدول على

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 87.

2 E. D. Brown, International Law and Marine Pollution: Radioactive Waste and Other Hazardous Substances, 11 Nat. Resources J. 221 (1971), available at: https://digitalrepository.unm.edu/nrj/vol11/iss2/2 (last accessed Janaury 29th, 2021).

3 راجع اتفاقية أعالي البحار، المادة 25، (UNTS 450).

حظر ذلك[1]، أو حظرها كلية والقضاء عليها[2]، والسبب يعود إلى هرولة العديد من الدول نحو اكتساب تكنولوجيا الصناعة النووية لأغراض مدنية كإنتاج الطاقة، فضلا عن عدم انضمام القوى النووية العالمية إلى المعاهدة التي ترمي إلى القضاء على الأسلحة النووية. لذا يبقى خطر تلوث البحار عامة وأعالي البحار بوجه خاص بمواد مشعة قائما.

تم الاهتمام بمسألة التخلص من النفايات النووية بقاع أعالي البحار منذ سبعينات القرن الماضي، إذ لم يكن الأمر محاطا بنظام قانوني دولي شامل، ما أثمر ضرورة إبرام اتفاقية دولية تعتني بأمور غمر النفايات في البحر، وهو ما تحقق بفضل اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات لعام 1972، التي حل محلها بروتوكول 1996 بالنسبة للدول الأطراف في كل من الاتفاقية والبروتوكول. غير أن اتفاقية لندن لم تضع حدا لاختلاف ممارسة الدول، نتيجة عدم قيام إجماع حول أحكامها بشأن غمر النفايات المشعة، وهو ما دفع البعض إلى الإقرار بأن الطبيعة الاستثنائية والقانونية الضيقة لاتفاقية لندن لعام 1972 تحول دون تمكنها من لعب دور الهيئة المناسبة للإشراف على التخلص من النفايات النووية تحت سطح البحر، وذلك في ظل غياب منظمة دولية تتمتع بسلطة إنفاذ وعارفة بكيفية إدارة التخلص من النفايات النووية في قاع البحار[3].

رغم شمولية اتفاقية قانون البحار التي استحدثت جهازا مستقلا لإدارة المنطقة أو قاع البحار وباطنها ومواردها ما وراء حدود الولاية الوطنية، فإنها تعاني من نفس النقص الذي تعانيه اتفاقية لندن من حيث إنهما لا يوفران الآليات المناسبة لإجراء التقييم العلمي المطلوب، وتنظيم الجوانب العملية لموقع قاع البحر الذي يستعمل في غمر النفايات المشعة[4].

بالنتيجة، يتضح أن أعالي البحار وإن كانت مهددة بالتلوث بالنفايات المشعة، فإن الخطر يزداد بفعل ضعف الإطار القانوني ذي الصلة، ما يُسفر عن حتمية النظر في مدى ملاءمة إبرام اتفاق دولي جديد يتكفل بالتحديات التي يواجهها العالم في هذا المجال، ويمثل ذلك حلا ملائما في نظرنا لمواجهة

---

1 راجع ديباجة والمادة الأولى من معاهدة الحد من انتشار الأسلحة النووية الموقع عليها في أول جويلية 1968 والتي دخلت حيز التنفيذ في 5 مارس 1970 ، (UNTS 729)، ص.161.

2 راجع المادة 1.1(أ) والمادة 1.1.(ب)، والمادة 1.1(ج)، والمادة 1.1.(د) من معاهدة حظر الأسلحة النووية، الموقع عليها في 7 جويلية 2017 والتي دخلت حيز التنفيذ في 22 جانفي 2021: (تم الولوج: 29 جانفي 2021) http://disarmament.un.org/treaties/t/tpnw

3 Robert A. Kaplan, Into the Abyss: International Regulation of Subseabed Nuclear Waste Disposal, University of Pennsylvania Law Review, Vol. 139. No 3, (Jan, 1991), pp. 769-800, p. 783. available at: https://scholarship.law.upenn.edu/penn_law_review/vol139/iss3/ (last accessed January 29th, 2021).

4 Robert A. Kaplan, Op.cit, p.790.

ضعف قانون البحار الذي يعتمد على مبادئ عامة غالبا ما يتم تفسيرها لغرض تحقيق المصالح الفردية للدول، على غرار المبدأ الذي يُلزم الدول عند ممارستها لحريات أعالي البحار بإيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى[1]، في حين لم يضع لا القانون ولا القضاء الدوليين وصفا مفصلا وحصريا لما يقصده بالمراعاة الواجبة.

فضلا عن ذلك، لا يُعتبر غمر النفايات المشعة الخطر الوحيد الذي يواجهه المجتمع الدولي، ذلك أن نشاطات التعدين بأعالي البحار تشكل تهديدا مستمرا على أنماط الحياة بها، وتمس بالموائل والأنواع التي تعتمد عليها. فقد عرفت نشاطات استكشاف واستغلال قاع البحار بالمناطق الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية تناميا معتبرا خلال السنوات الأخيرة، نتيجة ازدياد الطلب على المواد الأولية كالأتربة النادرة المستعملة في الصناعات الإلكترونية. أصدرت من أجل ذلك السلطة الدولية لقاع البحار 29 رخصة استكشاف بالمياه الدولية[2]، ومن المتوقع أنه بحلول عام 2020 سيتم إمداد السوق العالمية بـ5% من المعادن من قاع البحار، بما في ذلك الكوبالت والنحاس والزنك، وقد ترتفع هذه النسبة إلى 10% بحلول عام 2030[3].

أمام هذا الطلب المتزايد على الثروات المعدنية لأعالي البحار، يتضاعف تهديد الأنظمة الإيكولوجية التي تؤويها الجبال البحرية. إضافة إلى ذلك، تشير الدراسات إلى أن حوالي 50% من الكائنات الحية التي تم جمعها من مناطق أعمق من 3000 متر تعتبر أنواعا جديدة. بينما تؤدي قشور الكوبالت دورًا أساسيًا في توزيع العناصر الغذائية التي تساهم في الإنتاجية الأولية للمياه السطحية[4]، في حين وقفت الدراسات المهتمة بحماية التنوع البيولوجي البحري على هشاشة النظم الإيكولوجية للمجتمعات الإيكولوجية البحرية التي تعيش من خلال الحفاظ على توازن دقيق للغاية مع بيئتها، كما تمت معاينة أن العديد من الأنواع المقيمة في قاع البحر هي كائنات يلانكتونية Fliter Feeder، مثل المرجان وإسفنج المياه العميقة الباردة التي تعتمد على تيار نظيف للغذاء، حيث تتزعزع رواسب قاع البحر خلال عمليات التعدين، وقد يؤثر وجود الجزيئات على نظامها الغذائي، كما أظهرت التجارب في كل من حوض البيرو Perou Bassin ومنطقة

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 87.

2 Deep Sea Mining Campaign, London Mining Network, Mining Watch Canada. 2019. Why the Rush? Seabed Mining in the Pacific Ocean, pp 26, available at: http://www.deepseaminingoutofourdepth.org/wp-content/uploads/ Why-the-Rush.pdf (last accessed January 30th, 2021).

3 Sénat de Belgique, Session 2012-2013, Question écrite n° 5-8985, Mer du Nord – Exploitation des Minerais- Exploration – expansion- Permis- Clauses de Garantie, https://www.senate.be/www/?MIval=/Vragen/SVPrint&LEG=5&NR=8985&LANG=fr (last accessed January 30th, 2021).

4 R. Mahapatra & A. Chakravartty, Op.cit.

كليبرتون Clipperton Zone بالمحيط الهادئ أنه يمكن عودة الأنواع المتنقلة بعد الاضطراب، في حين لا تتعافى الأنواع اللاطئة Sessile (اللاصقة) أو الثابتة بقاع البحر.

تُهَدد التركيبة الإيكولوجية لأعالي البحار كذلك جراء الاستغلال غير المنظم لمواردها الطبيعية، والذي أصبح في تفاقم معتبر نتيجة اقترانه بالجريمة المنظمة عبر الوطنية، كالصيد غير القانوني، غير المنظم، وغير المبلغ عنه.

تتعدد أوجه وأشكال الإجرام في أعالي البحار، وتبقى بعض نشاطات الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية تُهدد أوجه الاستعمال المشروع للمحيطات، وتعرض حياة الناس في البحر إلى الخطر[1]. اهتمت الأمم المتحدة بمسألة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المرتكَبة في البحر بشكل عام، وأصبحت موضوعا يتم مناقشته دوريا في إطار الجمعية العامة المخصصة للمحيطات وقانون البحار، ومن بين الجرائم التي تم أخذها في الحسبان الاتجار بالأنواع المهددة بالانقراض. اعترفت علاوة على ذلك الجمعية العامة للأمم المتحدة بأن النشاطات التي تتم ممارستها في إطار الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية في البحر متنوعة، وقد تكون متشابكة في بعض الحالات، وأن المنظمات الإجرامية قادرة على التكيف والاستفادة من مواطن الضعف لدى الدول، ولا سيما الدول الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية[2].

أكد مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة هذا الطرح من خلال الاعتراف بأن النشاطات غير المشروعة في البحر متداخلة، كما أنها لا تنطوي فقط على نشاطات "الجماعات الإجرامية المنظمة" بالمعنى المقصود في اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية[3]، بل غالبًا ما ترتبط الجماعات الإجرامية المنظمة بأكثر من نشاط غير مشروع[4].

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/64/71 المؤرخ في 12 مارس 2010، المحيطات وقانون البحار، ص.23.

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/65/37 المؤرخ في 17 مارس 2011، المحيطات وقانون البحار، ص.25، متاح على الرابط: (تم الولوج: 31 جانفي 2021). https://undocs.org/ar/A/RES/65/37

3 راجع اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المبرمة بنيويورك في 15 نوفمبر 2000، دخلت حيز التنفيذ في 29 سبتمبر 2003) (UNTS 2225) وبروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المبرم بنيويورك في 15 نوفمبر 2000، دخل حيز التنفيذ في 28 جانفي 2004 (UNTS 2241).

4 United Nations Office on Drugs and Crime, Combatting Transnational Organized Crime Committed at Sea, Issue Paper, (2013) Vienna International Centre, PO Box 500, 1400 Vienna, Austria, p.12, available at https://www.unodc.org/documents/organized-crime/GPTOC/Issue_Paper_-_TOC_at_Sea.pdf (last accessed January 31st, 2021).

وهكذا يختلف نوع التهديد المنصب على أمن البيئة البحرية بأعالي البحار المرتبط بالجريمة المنظمة من موقع جغرافي لآخر، ذلك أن الأوضاع السياسية والاقتصادية السائدة لدى الدول الساحلية المطلة على أعالي البحار المعنية مسألة مصيرية في تحديد نوع الإجرام الذي تتم ممارسته، ويعود ذلك إلى التنظيمات الإجرامية التي تستغل الأوضاع السائدة بالأقاليم القارية المحاذية لممارسة أفعالها العدائية.

تشكل القرصنة البحرية التي اعتُبرت عدوا للبشرية Hostis Humanis Generis، بموجب قواعد القانون البحري المعمول به قبل تبني قواعد قانون البحار لمكافحتها، التهديد المعتبر في بعض المضائق الدولية وبمناطق بحرية تطل عليها دول منهارة أو فاشلة Failed States، على غرار ما هو سائد في منطقة القرن الإفريقي التي تتفاقم فيها القرصنة البحرية والإرهاب البحري، نتيجة الأوضاع الأمنية السائدة ببعض دول المنطقة خاصة الصومال. تتحجج في المقابل التنظيمات الإجرامية الممارِسة للقرصنة بنهب السفن الأجنبية للثروات البحرية الصومالية لتسوِّغ أعمال القرصنة التي تستهدف الشحن البحري الدولي. بينما تتم ممارسة إجرام من نوع آخر في منطقة غرب إفريقيا التي تعتبر ممرا للمخدرات الصلبة القادمة من دول أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي، فضلا عن أنه تم الوقوف على التداخل في الجرائم المنظمة عبر الوطنية المرتكبة في أعالي البحار بهذه المنطقة، إذ تمت معاينة نشاط إجرامي منظم عابر للحدود ومتعدد الأوجه، يشمل في الوقت نفسه الصيد غير المشروع والاتجار بالبشر والقرصنة والتزويد غير القانوني للسفن بالوقود[1].

يؤدي هذا الوضع إلى تعقيد مهام السفن الحربية المشارِكة في عمليات الحظر في البحر في إطار محاربة هذا الإجرام الذي لن يكون موفقا إلا من خلال التعاون على المستويين الإقليمي والدولي. اهتمت المنظمات الدولية بمسألة الصيد غير المشروع، غير المنظم وغير المبلغ عنه الذي تعتبره المنظمة الدولية للشرطة الجنائية Interpol إجراما بيئيا Environmental criminality، جنبا إلى جنب مع إشكالية صيد الأنواع المحمية والمهددة بالانقراض. ذلك أن الاعتقاد السائد يعتبر أن نهب الثروات البحرية البيولوجية بأعالي البحار أتاحته جملة من العوامل كنظام الشيوع Open Access Regime لمصائد الأسماك في أعالي البحار[2]، وعدم سيطرة دولة العلم على نشاطات سفن الصيد التي ترفع علمها في أعالي البحار، فضلا عن توفر إمكانات مفرطة في صناعة صيد الأسماك. بينما تنمو أنواع أعماق البحار ببطء شديد، ولا تصل إلى مرحلة النضج الجنسي إلا بعد سنوات عديدة، ما يجعلها أكثر عرضة للصيد الجائر والممارسات المدمرة

---

1 United Nations Office on Drugs and Crime, Combatting Transnational Organized Crime Committed at Sea, Issue Paper, Op.cit.

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 87 (1) (هـ).

مثل الصيد بشباك الجر في القاع[1]. ما يزيد هذه المشاكل تعقيدًا قدرة سفينة الصيد على تغيير علمها ورفع علم من أعلام المجاملة Flags of Convenience التي لا تربطها بها في كثير من الأحيان علاقة وطيدة، وذلك من أجل التهرب من تدابير الحفظ والإدارة المتفق عليها دوليًا في أعالي البحار، والتي تنفذها دولة العلَم الحقيقية على متن السفن التي ترخص لها الصيد بأعالي البحار لولا تغيير علمها.

مع ذلك، فمن المسلم به أنه، بموجب المادة 91 من اتفاقية قانون البحار، يحق لكل دولة أن تحدد شروط منح جنسيتها للسفن وتسجيلها. بالإضافة إلى ذلك، تحدد المادة 94 من نفس الاتفاقية المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية التي يتعين على دولة العلم أن تمارس بشأنها ولاية قضائية فعلية بالنسبة للسفن التي ترفع علمها. لكن يبقى شرط الرابطة الفعلية Genuine Link بين الدولة والسفينة التي ترفع علمها، كما تنص عليه المادة 91 المشار إليها، مجردا من أية دلالة قانونية، والتي لو توفرت سيتسنى مواجهة ظاهرة أعلام المجاملة وانتشار سفن الصيد غير الخاضعة لرقابة دولة العلم بأعالي البحار، وهو الأمر الذي يستحيل ما دامت محكمة العدل الدولية تفادت توضيح هذا المفهوم في قضية تشكيلة لجنة السلامة البحرية للمنظمة الاستشارية البحرية الحكومية الدولية، واعتدت فقط بمسألة الحمولة الإجمالية للسفن المسجلة للإقرار بكون كل من ليبيريا وبنما قوتين بحريتين[2].

علاوة على ذلك، تبنت المحكمة الدولية لأعالي البحار موقفا مماثلا عندما أقرت بأنه لا يوجد في هذه المادة ما يسمح للدولة التي تمتلك أدلة بعدم وجود ولاية أو رقابة مناسبتين لدولة العلم على السفينة برفض الاعتراف بحق السفينة في رفع علم دولة العلم[3]. يعتبر ميل القضاء الدولي إلى تفضيل ممارسة

---

1 Adopted Resolution On Europe's contribution to protecting Global Commons: the high seas, Antarctica and outer space European Green Party-5th Congress, Liverpool,UK, 30 March-2 April 2017, p.4, available at https://europeangreens. eu/sites/europeangreens. eu/files/AdoptedOn20GlobalCommonsEGPCongressLiverpool.pdf (last accessed January 31st, 2021).

2 راجع محكمة العدل الدولية، تقارير 1960، رأي استشاري، 8 جوان 1960، تشكيلة لجنة السلامة البحرية للمنظمة الاستشارية البحرية الحكومية الدولية، ص. 150، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 2 فيفري 2021) https://www.icj-cij.org/en/case/43

3 راجع قضية السفينة M/V "SAIGA" 2، (سانت فانسون وغرونادين ضد غينيا)، المحكمة الدولية لقانون البحار، حكم 1 جويلية 1999، الفقرة 82، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 2 فيفري 2021) https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-2

"There is nothing in article 94 to permit a State which discovers evidence indicating the absence of proper jurisdiction and control by a flag State over a ship to refuse to recognize the right of the ship to fly the flag of the flag State."

"لا يوجد في المادة 94 ما يسمح للدولة رفض الاعتراف بحق السفينة في رفع علم دولة عندما تكتشف أدلة تدل على عدم ممارسة ولاية وسيطرة مناسبة من طرف لدولة العلم على السفينة" (ترجمتنا).

أعلام المجاملة تحديا يصعب رفعه في مجال مكافحة الصيد غير المشروع وغير المنظم وغير المبلغ عنه، خاصة أن المحكمة الدولية لقانون البحار لم تغتنم الفرصة عند استشارتها من طرف اللجنة دون الإقليمية المعنية بمصائد الأسماك Sub-Regional Fisheries Commission لتفصل في التزامات دولة العلم بشأن هذا الصيد الناهب للثروات البيولوجية بأعالي البحار، واكتفت فقط بالنظر في الالتزامات الواقعة على الدول غير الأطراف في هذه اللجنة دون الإقليمية[1]، وهو ما يؤجل إلى وقت غير معلوم في نظرنا مسألة تفسير أحكام اتفاقية قانون البحار المتعلقة بالتزامات دول العلَم بصورة عامة بخصوص مكافحة الصيد غير المشروع وغير المنظم وغير المبلغ عنه.

إن الموقف السلبي لكل من محكمة العدل الدولية والمحكمة الدولية لقانون البحار، بشأن الرابطة الفعلية بين السفينة ودولة العلم، مردود عليه بموجب الرأي المستقل لقاضي محكمة العدل الدولية م. جوسيب M.Jessup في قضية برشلونة تراكشن Barcelona Traction، إذ ساند حق الدول في عدم الاعتراف بجنسية السفينة التي لا تمارس عليها دولة العلم رقابة فعلية[2]. هكذا يصبح من الواضح أن المخاطر التي تفتك ببيئة بأعالي البحار وتمس بأمن البيئة البحرية العالمي تعكس التحدي المعتبر الذي يواجهه المجتمع الدولي في مجال إدارة أو حكامة أعالي البحار High Seas Governance، بينما تُوِّجت الجهود المتضافرة ذات الصلة ببروز مبادرات لإقامة مناطق بحرية محمية Marine Protected Areas (MPA) بأعالي البحار، المعتبرة أداة مميزة للحفاظ على التنوع البيولوجي من خلال "التقسيم الإيكولوجي" Ecological Zoning أو "مقاربة النظام الإيكولوجي" Ecosystem Approach، التي تهدف إلى حفظ البحار والمحيطات من خلال إنشاء المحميات البحرية.

---

1 راجع المحكمة الدولية لقانون البحار، تقارير الأحكام، الآراء الاستشارية، والأوامر، طلب رأي استشاري من طرف اللجنة دون الإقليمية لمصائد الأسماك (SRFC)، (طلب رأي استشاري مقدم أمام المحكمة)، قائمة القضايا: رقم 21، الرأي الاستشاري المؤرخ في 2 أفريل 2015، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 5 فيفري 2021) https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-21/

2 راجع حكم محكمة العدل الدولية، رأي مستقل للقاضي "م. جوسيب M. Jessup" قضية شركة برشلونة المحدودة لمعدات الجر، والاضاءة، والطاقة، (طلب جديد: 1962)، بلجيكا ضد اسبانيا، المرحلة الثانية لحكم 5 فيفري 1970، الفقرة 46، ص. 188.

"If a State purports to confer its nationality on ships by allowing them to fly its flag, without assuring that they meet such tests as management, ownership, jurisdiction and control, other States are not bound to recognize the asserted nationality of the ship"

"إذا زعمت دولة ما منح جنسيتها للسفن بالسماح لها برفع علمها، دون التأكد من أنها تخضع لمعايير مثل الإدارة والملكية والولاية القضائية والمراقبة، فإن الدول الأخرى غير ملزمة بالاعتراف بالجنسية المزعومة للسفينة" (ترجمتنا)

لكن تتصادم هذه المبادرات الإيكولوجية البحرية بعراقيل قانونية، لأن اتفاقية قانون البحار لم تُكرس مسألة التقسيم الإيكولوجي، في حين حققت ذلك اتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992[1]، ومن شأن هذا الاختلاف في الأنظمة القانونية الخاصة لحماية البيئة البحرية رهن الجهود الدولية الساعية للحفاظ على صحة البحار والمحيطات، خاصة في المناطق التي لا يمتلكها أحد، والتي يحق للجميع الانتفاع بثرواتها.

الفرع الثاني: عسكرة أعالي البحار

تغيرت البيئة الأمنية للبحار والمحيطات عقب الهجمات الإرهابية المنفذة بالولايات المتحدة الأمريكية في 11 سبتمبر 2001، وسعت الدول إلى إعادة النظر في تنظيماتها الأمنية لمواجهة الخطر الإرهابي بما في ذلك البحري. وعلى المستوى الدولي تمت مراجعة العديد من الاتفاقيات الهادفة إلى قمع الأعمال غير المشروعة المستهدفة لسلامة الأشخاص والملاحة في البحر، كما تم تبني نصوص جديدة للتكيف مع الأوضاع الدولية السائدة. كان ذلك نتيجة حتمية لإعادة الأمم المتحدة النظر في مفهوم الأمن والعمل بما يسمى بالأمن الشامل Global Security.

تغيرت الاستراتيجيات والسياسات الأمنية التي كانت تعتمد على التهديدات التقليدية المتناظرة Traditional Symmetric Threats ليصب اهتمام أغلب الأمم البحرية الكبرى على الأطراف الفاعلة غير الدول Non State Actors، بل حتى تجاه بعض الدول التي اعتُبرت مهددة لكيانها السياسي ولشعوبها، فبرزت مبادرات للتعاون دوليا لمواجهة التهديدات الجديدة في البحار والمحيطات، على غرار المبادرة الأمنية لمكافحة الانتشار Proliferation Security Initiative (PSI)، ومبادرة أمن الحاويات Container Security Initiative (CSI) بزعامة الولايات المتحدة الأمريكية، اللتين تعتمدان على نصوص مرنة بحكم عدم كونها اتفاقيات دولية بما يحمله هذا المصطلح من دلالة قانونية، فضلا عن اعتمادهما في ظل وجود إطار قانوني دولي كفيل بمواجهة التهديدات المعنية، والذي يعكسه كل من اتفاقية روما لعام 1988 وبروتوكولها المعدلين لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.

تتعدد أوجه استخدامات أعالي البحار، بما في ذلك العسكرية، وذلك لا يعني حتما مخالفة قواعد قانون البحار المدونة في اتفاقية 1982 التي ترتب التزاما على الدول الأطراف بالتخصيص السلمي لأعالي البحار، ذلك أن ممارسة سلطة تنفيذ القوانين تتطلب إقحام السفن والطائرات الحربية واستعمال القوة أحيانا. ما عدا ذلك، غالبا ما تلجأ الدول، خاصة القوى البحرية الكبرى، إلى إجراء تمارين ومناورات عسكرية بأعالي

1 راجع اتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992، المادة 8.

البحار، فضلا عن استعمالها أساطيلها الحربية لاستعراض القوة والتأثير عملا بالفرضية التي تزعم بأن "الدبلوماسية بدون القوة كالأوركسترا بدون الآلات"[1].

دعما لافتراض استحالة تغييب النشاط العسكري بأعالي البحار، جادل البعض بأنه يتعين أن يكون واضحًا، حتى للمهتم عرضيا بنظام العلاقات الدولية، أن كلا من أعالي البحار، جنبا إلى جنب مع الفضاء الخارجي، سيظلان من المجالات ذات الأهمية العسكرية للعديد من الدول الأقوى[2]. تؤدي الأسلحة البحرية النووية، بما في ذلك الغواصات ذات الدفع النووي Nuclear Submarine والسفن المزودة برؤوس نووية، دورا استراتيجيا بوصفها وسيلة لاستعراض القوة حتى خلال الفترة التي عقبت مرحلة الحرب الباردة، ويرتبط انتشارها بأعالي البحار، لتتأكد المقولة التي تزعم أن "الجغرافيا تُستخدم في المقام الأول لشن الحرب"[3]. يتضح جليا أن المحيطات مُقحمة في الردع النووي، بل سبق أن استُعملت كمسارح للتجارب النووية، ذلك أن الولايات المتحدة الأمريكية التي كانت سباقة في امتلاك القنابل النووية أقامت تجاربها الأولى عقب تفجير الثالوث The Detonation of Trinity بصحراء ميكسيكو الجديدة New Mexico في 16 جوان 1954 بأعالي البحار، وأعلنت المنطقة التي جرت فيها بأنها خطيرة للملاحة منذ عام 1946، بينما رفضت أن تتحمل أية مسؤولية عن الأضرار التي طالبت اليابان بتعويضها، والتي أصابت البحارة اليابانيين الذين تعرضوا على متن سفينة "دراغون لاكي" إلى غبار ذُري خارج منطقة المحيط الهادئ التي حددتها حكومة الولايات المتحدة الأمريكية لإجراء التجارب، والتي احتضنتها في عام 1954، واعتبرت الإدارة الأميريكية التعويض الذي قدمته مجرد إجراء اتخذته من باب الكرامة لا غير[4].

تتعمد القوى النووية الكبرى إجراء تجارب أسلحتها بمناطق بعيدة عن سواحلها لإدراكها بالأضرار الجسيمة التي تلحق البيئة البحرية جراءها، وفي هذا السياق تم الإقرار بخطورة الآثار الضارة للأسلحة على البيئة، سواء أتم استعمالها على سبيل التجارب أم خلال الحرب، وتم اعتبار "العسكرة أكثر المساعي البشرية

1 R.R. Churchill & A.V. Lowe, Op.cit, p.426.

2 Dore, Isaak I. (1982) "International Law and the Preservation of the Ocean Space and Outer Space as Zones of Peace: Progress and Problems," Cornell International Law Journal: Vol. 15: Iss. 1, Article 1. available at: http://scholarship.law.cornell.edu/cilj/vol15/iss1/1 (last accessed Fubruary 6th, 2021).

3 Viau, B. (1978). Compte rendu de [Lacoste, Yves (1976) La géographie, ça sert, d'abord, à faire la guerre. Paris, Maspero, 187 pages. Petite coll. Maspero No. 165.] Cahiers de géographie du Québec, 22 (55), 98–99. https://doi.org/10.7202/021378ar (consulté le 6 février 2021).

4 Fischer Georges. Droit international et expérimentation des armes nucléaires. In : Annuaire français de droit international, volume 2, 1956. pp. 309-319, p. 309; https://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1956_num_2_1_1238 (consulté, le 6 février 2021).

تدميرًا من الناحية البيئية"[1]. إضافة إلى ذلك، فإن اللجوء إلى البحر لإبراز مظاهر القوة البحرية Sea Power تمليه طبيعة هذا الوسط المعتبر كمنطقة وحيدة، إذ يتسنى للقوات المسلحة أن تتنافس بجدية من أجل تدعيم أهداف سياسية[2]، بينما لا يخلو هذا التنافس من آثار سلبية مادام الوجود المستمر للسفن العسكرية العابرة للمحيطات يؤدي إلى التلوث المادي والسمعي الذي يؤثر سلبًا على الحياة البحرية[3]. ومن ثمَّ تتجلى أوجه عسكرة أعالي البحار، على حساب تخصيصها لأغراض سلمية مثلما تقره قواعد قانون البحار الوضعي[4]، في تسابق القوى البحرية نحو التسلح البحري عن طريق الزيادة في ترسانة الأساطيل الحربية، إذ بلغ تشكيل الأسطول الحربي العالمي إلى غاية 15 أوت 2020، 10.406 وحدة أو سفينة حربية، سطحية أو غواصة[5].

يعكس هذا الكم المعتبر من الأسلحة البحرية نسبة الضغط الممارس على البيئة البحرية لأعالي البحار، ولا سيما من ناحية التأثير عليها جراء التلوث الناجم عن استخدام الأسلحة خلال المناورات والتمارين العسكرية البحرية، وصرف مخلفاتها بالوسط البحري، فضلا عما يترتب من آثار سلبية جراء الانفجارات تحت المائية، والتلوث بالنظائر المشعة Radioactive Isotopes، وعوامل الأسلحة الكيميائية Warefare Agents Chemical ومشتقات النفط.

تتفاقم في الوقت نفسه التهديدات على البيئة البحرية لأعالي البحار، وتصبح المسألة أكثر تعقيدا نتيجة طبيعة السفن الحربية، بصفتها سفنا سيادية لا تخضع للمعايير والقواعد القانونية الدولية المطبقة على تشغيل السفن وحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عنها، ذلك أن كافة الاتفاقيات الدولية ذات الصلة تستثنيها من نطاق تطبيقها، وغالبا ما تترك الأمر للسلطة التقديرية لدولة العلم التي لها الحرية في إخضاع سفنها الحربية للقواعد المتفق عليها، والمطبقة على السفن المجهزة لأغراض تجارية أو السفن غير الحكومية.

---

1 Andrew K. Jorgenson, Brett Clark, and Jeffrey Kentor, Militarization and the Environment: A Panel Study of Carbon Dioxide Emissions and the Ecological Footprints of Nations, 1970–2000, Global Environmental Politics 10:1, February 2010, Massachusetts Institute of Technology, p.8, https://www.mitpressjournals.org/doi/pdf/10.1162/glep.2010.10.1.7 (last accessed February 7th, 2021).

2 D. O'Connell, The Influence of Law on Sea Power 8 (1975), quoted in Scott C. Truver, The Law of the Sea and the Military Use of the Oceans in 2010, 45 La. L. Rev. (1985) available at: https://digitalcommons.law.lsu.edu/lalrev/vol45/iss6/6 (last accessed February 8th, 2021).

3 Peter Harris, Militarism in Environmental Disguise: The Greenwashing of an Overseas Military Base, International Political Sociology (2015) 9, 19–36, p.27, available at http://ips.oxfordjournals.org/ (last accessed February 9th, 2021).

4 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 88.

5 L'Atlas sociologique mondial (Atlasocio.com), Classement des Etats du monde par forces navales (forces de surface et forces sous-marines) https: //atlasocio. com/ classements/defense/ equipements/classement-etats-par-forces-navales-monde. php (consulté, le 9 février 2020).

ساهم التطور التكنولوجي في الدفع قدما بالصناعة العسكرية البحرية التي أصبحت تنتج معدات ووسائل حربية بحرية يتم نشرها على نطاق واسع، بما في ذلك وسائل الدفاع المتحكم فيها عن بعد، كالغواصات، وأنظمة التصنت على المعلومات المتدفقة عبر الكوابل البحرية، وهي النشاطات التي تتحدى الجهود الدولية الرامية إلى جعل المحيطات وسطا سلميا يضمن سبل العيش والرفاهية للشعوب ويحقق تنميتهم المستدامة.

يؤدي أحيانا نشر قوات مسلحة أو ممارسة نشاطات عسكرية بأعالي البحار إلى الإخلال بأحكام المادة 87(2) من اتفاقية قانون البحار[1]، فيتم المساس بمصالح الدول الغير، وأحيانا يتم المساس بمصلحة المجتمع الدولي ككل عندما يتم إلحاق أضرار بعناصر البيئة البحرية التي تساهم في الحفاظ على التوازنات الإيكولوجية، كالإضرار بالأنواع المهددة بالانقراض التي تعتمد في عيشها على التواجد بالمناطق البحرية البعيدة، ويمكن الإشارة في هذا الصدد إلى الآثار السلبية التي تلحق بالثدييات البحرية جراء التلوث الصوتي Noise Pollution الناجم عن أجهزة السونار[2] التي لم تكن إلى وقت قريب مصدر قلق، إذ أثير التساؤل في عام 1980 عما إذا كانت موجات السونار المستخدمة في مكافحة الغواصات أو لأغراض أخرى ذات تأثير سلبي على الحياة البحرية، لكن لم يكن آنذاك دليل مقنع لإثبات مثل هذا الاحتمال[3]. اتضحت مع مرور الوقت خطورة أجهزة السونار للسفن الحربية، إذ يمكن للسونار الذي يُستخدم للكشف عن الغواصات أن يصيب الحيتان والفقمات والدلافين وحيوانات الفظ، وتعطيل إطعامهم وتزاوجهم، ولهذا السبب طلبت محكمة استئناف فدرالية بالولايات المتحدة عام 2016 من البحرية الأمريكية تحييد أو تأخير استخدام السونار إذا تم

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 87(2) "تُمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول مع إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة".

2 يمثل مصطلح السونار اختصارا للتعبير الإنجليزي Sound Navigation And Ranging (SONAR) المراد به " الملاحة الصوتية وتحديد المدى"، وهو جهاز يستخدم الخصائص الخاصة لانتشار الصوت في الماء لاكتشاف وتحديد مواقع الأجسام تحت الماء، من خلال الإشارة إلى اتجاهها والمسافة الفاصلة بينه والجسم الذي تم تحديد موقعه.

3 Stockholm International Peace Reseach Institute (SIPRI), Warfare in a Fragile World Military Impact on the Human Environment, Taylor & Francis Ltd London 1980, p. 154, available at: https://www.sipri.org/sites/default/files/files/books/SIPRI80Westing.pdf (last accessed January 10th, 2021).

اكتشاف حيوان ثديي بالقرب من السفينة، كما تم حظر ذبذبات السونار العالية بالقرب من السواحل وفي بعض المياه المحمية[1].

لكن تصبح هذه المبادرة الأمريكية غير فعالة أمام أجهزة الكشف تحت المائية العسكرية المستخدمة من طرف الأساطيل الحربية للدول الأخرى التي تباشر أنشطة الكشف، في ظل غياب معايير متفق عليها دوليا تحدد شروط استخدامها للحد من آثارها السلبية على بعض أوجه الحياة البحرية. عموما، تبقى الأسلحة النووية والعناصر العسكرية الأخرى التي تحتوي على نظائر مشعة، والمنقولة إما على متن السفن السطحية والغواصات أو الطائرات، الأخطر على البيئة البحرية عامة والوسط البحري لأعالي البحار على وجه الخصوص، والذي ليس بمنأى عن حوادث تُقحم فيها هذه الأسلحة الفتاكة في زمن السلم، إذ سبق أن ضاعت قنبلة نووية عرض ألميريا الإسبانية بالبحر الأبيض المتوسط في عام 1966، إثر تصادم طائرتين حربيتين أمريكيتين كانت إحداهما تقل 4 رؤوس نووية، سقطت 3 منها على اليابسة، في حين طال البحث عن الرأس النووي الرابع الذي سقط بالبحر، وتطلب الأمر إقحام 33 سفينة في عملية استرجاعه التي تمت عند اليوم 81 من ضياعه[2].

رغم تفادي ما لا يحمد عقباه جراء هذا الحادث، إلا أن حوادث مماثلة وقعت بمناطق أخرى رتبت أضرارا نسبية لحقت بالكائنات البحرية جراء إدخال، على سبيل المثال، البلوتونيوم−239 في المحيط الأطلسي على بعد 11 كيلومترا من ساحل ثول Thaul لجزيرة غرينلاند في جانفي 1968، وهو الحادث الذي عرف إقحام 4 قنابل نووية[3].

نتيجة لهذه المخاطر المُهددة لمختلف أنماط الحياة بالبحر، ولا سيما بالمناطق التي لا تخضع لأية ولاية وطنية، بصفتها الأكثر استهدافا من قبل القوى العسكرية الكبرى لما توفره من مساحات معتبرة تعزز حرية المناورة والملاحة، سعت منظمة الأمم المتحدة إلى نزع التسلح على مستوى بعض البحار، من خلال

1 Focusing on Wildlife, Celebrating the biodiversity of Planet Earth, US Navy banned from using sonar that harms dolphins and walruses, July 21st, 2016, https://focusingonwildlife.com/news/us-navy-banned-from-using-sonar-that-harms-dolphins-and-walruses/ (last accessed January 10th, 2021).

2 Réseau sortir du nucléaire, Il y a 40 ans, des bombes atomiques sur Palomares en Espagne, Septembre 2006, Source, www.dissident-media.org/infonucleaire, cité dans https://www. sortirdunucleaire.org/Il-y-a-40-ans-des-bombes-atomiques (consulté le 11 février 2021).

3 Stockholm International Peace Reseach Institute (SIPRI), Warfare in a Fragile World Military Impact on the Human Environment, Op.cit p.162.

إقامة مناطق خالية من الأسلحة النووية Nuclear-free Zones[1]، ويعتبر الإعلان الرسمي الذي عينت بموجبه الجمعية العامة للأمم المتحدة المحيط الهندي منطقة سلم[2] Zone of Peace الأكثر طموحا، لكن سرعان ما حال غموض مفهوم "منطقة سلم" دون وضع حيز التنفيذ لهذا القرار[3].

في جميع الحالات، يبقى نجاح هذا النوع من المبادرات الهادفة إلى حماية البحار والمحيطات من خطر التسلح النووي مرهونا بتقيد الدول وبحسن نية العمل بمبدأ "استعمال البحار في الأغراض السلمية"[4]، الذي لا يحقق في نظرنا حماية كافية وفعالة للبيئة البحرية من خطر التلوث الناجم عن مخلفات عسكرة البحار، خاصة ما يتعلق بمخاطر نشر الأسلحة النووية. ذلك أن المواد المشعة تُستعمل أيضا لأغراض سلمية وغير عسكرية، كتزويد السفن التجارية بأنظمة توليد الطاقة النووية التي يُعتمد عليها كوقود للدفع، والتي ليست بمنأى عن أخطار حوادث بحرية تفتك بمظاهر الحياة في البحر جراء المواد المشعة التي تستعملها.

تسود ممارسات أخرى بأعالي البحار يمكن تصنيفها في خانة عسكرتها رغم أنها لا تنطوي على نشر قوات مسلحة بالمعنى الذي يتطلبه اقحام أساطيل حربية بحرية بما فيها الطائرات المحمولة على متن السفن الحربية الضخمة. يعد التصنت والتجسس الممارسين على الكابلات البحرية بأعالي البحار واختراقها أهم هذه الممارسات التي تدعم فرضية الرفع من حجم الاستخدامات العسكرية للمناطق البحرية الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية وذلك رغم تكريس قانون البحار الساري لمبدأ تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية.

لا يقتصر المساس بأمن الاتصالات الدولية على عمليات التصنت على الكابلات البحرية لأغراض عسكرية وانما يتحقق المساس به أيضا من خلال قرصنة المعلومات التي يتم تبادلها عبر هذه الكابلات دوليا لأغراض إجرامية والتي يتم الاهتمام بها في إطار ما يسمى بالأمن السيبراني أو أمن الفضاء الالكتروني. [5]

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار 3472 (XXX)، دراسة شاملة لمسألة المناطق الخالية من الأسلحة النووية من جميع جوانبها، بتاريخ 11 ديسمبر 1975، متاح على الرابط: (تم الولوج :11 فيفري 2021). https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/3472(XXX)

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار 2732 (الدورة 26) اعلان المحيط الهندي منطقة سلم، 16 ديسمبر 1971، متاح على الرابط: (تم الولوج :11 فيفري 2021) https://digitallibrary.un.org

3 R.R. Churchill & A.V. Lowe, Op.cit, p.430.

4 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 301.

5 عرف الاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية (ITU) الأمن السيبراني بأنه:

توفر الكابلات البحرية خدمة في غاية الأهمية للبشرية، إذ تؤدي دورا محوريا في الاقتصاد العالمي ولاسيما في مجال الاتصالات بين القارات، حيث يتم نقل ما يقارب 99% من الاتصالات عبر شبكة متكونة من حوالي 400 كابل مغمور في مياه البحر[1]. تتكون شبكة الكابلات العالمية من 213 نظامًا للكابلات المستقلة تبلغ مسافتها حوالي 877,122 كيلومترًا من كابلات الألياف الضوئية[2].

تتعدد الخدمات التي توفرها الكابلات البحرية والتي أصبحت ضرورية بل حيوية حيث يتوقف عليها توازن وسير مختلف مرافق الحياة اليومية لدى أغلبية دول العالم، ونتيجة لذلك اعتبرت الجمعية العامة للأمم المتحدة كابلات الألياف الضوئية المغمورة بأنها " تنقل معظم البيانات والاتصالات في العالم وتكتسي بالتالي أهمية حيوية للاقتصاد العالمي والأمن الوطني لجميع الدول"[3] ولاحظت في نفس السياق بأن هذه الكابلات أصبحت "عرضة لأضرار مقصودة أو عرضية من جراء أنشطة النقل البحري وغيرها من الأنشطة"[4].

تتجلى أهمية الدور الذي تؤديه الكابلات البحرية في مجال الأمن والدفاع وتعكس على هذا النحو وسيلة من الوسائل المعتمد عليها في عسكرة البحار والمحيطات، لكونها تنقل كميات هائلة من المعلومات والمعطيات التي يتم اعدادها في إطار تحضير الجيوش للحرب. أدى هذا الوضع إلى افتراض تعرض "

"The collection of tools, policies, security concepts, security safeguards, guidelines, risk management approaches, actions, training, best practices, assurance and technologies that can be used to protect the cyber environment and organization and user's assets"

" مجموع الأدوات والسياسات ومفاهيم الأمن وتحفظات الأمن والمبادئ التوجيهية ونهج إدارة المخاطر والإجراءات والتدريب وأفضل الممارسات وآليات الضمان التي يمكن استخدامها في حماية البيئة السيبرانية وأصول المؤسسات والمستعملين."

International Telecommunication Union, Data Networks, Open System Communications and Security, X.1205 Overview of Cybersecurity, https://www.itu.int/rec/T-REC-X/en, (last accessed August 12th, 2021).

1 Petty Jason (2021) "How Hackers of Submarine Cables May Be Held Liable Under the Law of the Sea," Chicago Journal of International Law: Vol. 22: No. 1, Article 18, available at: https://chicagounbound.uchicago.edu/cjil/vol22/iss1/18 (last accessed August 6th, 2021).

2 Douglas Burnett: Why Submarine Cables? to Submarine Cables: The Handbook of Law and Policy 1, 2 (Douglas R. Burnett et al. eds., 2014), quoted in Tara Davenport, Submarine Cables, Cybersecurity and International Law: An Intersectional Analysis, 24 Catholic University Journal of Law and Technology (2016), Vol. 24, Issue 1, Article 4, p.62, available at: http://scholarship.law.edu/jlt/vol24/iss1/4. (last accessed August 6th, 2021).

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الخامسة والستون، القرار A/RES/65/37 المؤرخ في 17 مارس 2011، المحيطات وقانون البحار، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 6 أوت 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/65/37

4 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الخامسة والستون، القرار A/RES/65/37 المؤرخ في 17 مارس 2011، المحيطات وقانون البحار، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 6 أوت 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/65/37

مستقبل الحرب الحديثة إلى خطر يترتب عن انعدام كابل مضمون"[1]. يمكن تأكيد هذه الفرضية بالنظر إلى الدور المنوط بشبكة المعلومات العالمية Global Information Grid (GiG) التي أعدتها وزارة الدفاع الأمريكية لجمع، ومعالجة، وتخزين، ونشر، وإدارة المعلومات التي يتم وضعها في خدمة المشرفين على الحرب، وصناع السياسات، وموظفي الدعم، حيث تستخدم الشبكة أجزاءً من أنظمة الاتصالات الدولية وهي الشبكة التي تم اعتبارها بكونها عالمية، يمكن استخدامها للتحكم في ساحة معركة عالمية "global network that can be used to control a global battlespace"[2].

تتعرض الكابلات البحرية للقرصنة والتصنت من قبل الدول التي تسعى إلى الحصول على معلومات مهمة تُنقل عبر هذه الكابلات، حيث تتفاقم مواطن ضعفها وهشاشتها على مستوى أجزائها المارة بأعالي البحار لافتقار الدول إلى ولاية واختصاص ضروريين لحمايتها ضد اختراقها والاستحواذ على المعلومات القيمة التي تنقلها من طرف إما الدول أو جهات فاعلة أخرى.

أدت أعمال الجوسسة التي مست الكابلات البحرية للاتصالات الدولية إلى الاهتمام بمسألة الأمن السيبراني عالميا، ولا سيما بعد الكشف عن العديد من عمليات القرصنة التي استهدفتها على غرار ما صرح به "إدوارد سناودان Edward Snowden" للصحفية الألمانية Der Spiegel (المرآة) في فيفري 2013 على قيام وكالة الأمن القومي (NSA) الأمريكية بإدخال فيروس إلى قلب مركز إدارة وتسيير موقع الكابل البحري Me-We-4 الناقل للاتصالات الهاتفية وعبر الأنترنت بين مدينة مارسيليا الفرنسية وشمال افريقيا، الشرق الأوسط وآسيا الجنوبية الشرقية [3].

تُجسد أعمال قرصنة والتصنت على الكابلات البحرية حربا تحت مائية تمارسها على وجه الخصوص كل من البحريتين الأمريكية والروسية اللتان تسعيان إلى الحصول على معلومات لاستغلالها في مجال الأمن والدفاع ولأجل ذلك، تتزود البحريتين بوسائل استراتيجية في إطار التنافس على قرصنة الكابلات البحرية فضلا عن احتمال استعمالها لإلحاق أضرار بها كقطع أجزاء معينة من شبكتها لغرض التقليل من شأن الاتصالات العسكرية والمدنية، بحيث يسود التخوف لدى القوى البحرية المنتمية إلى الناتو حول تهديد

1 Michael Sechrist, Cyberspace in Deep Water : Protecting Undersea Communication Cables By Creating an International Public-Private Partenership, Harvard Kennedy School of Government, Policy Analysis Excerise, March 23, 2010, p. 5, available at: https://www.belfercenter.org/sites/default/files/files/publication/PAE_final_draft_-_043010.pdf (last accessed August 6th, 2021).

2 Tara Davenport, Op.cit, p.63.

3 Giuseppe Gagliano, Rôle des câble sous marins dans l'espionnage inter-étatique, Article publié dans Start Magazine, « Ruolo che i cavi sottomarini hanno nello spionnagio fra Stati », le 28 juillet 2021, https://fr.vogon.today/debut-magazine/pas-seulement-pegasus-lespionnage-passe-par-des-cables-sous-marins/2021/07/28/ (consulté, le 6 août 2021).

روسيا المباشر للكابلات البحرية العابرة للمحيط الأطلسي، وهو ما عبر عنه قائد البحرية الملكية البريطانية ورئيس المجلس العسكري للناتو سابقا المارشال " ستوارت بييتش Stuart Peach" الذي أطلق على هذا النوع من التهديدات عبارة "خطر جديد على أسلوبنا في الحياة" "new risk to our way of life" [1].

يستمر القانون الدولي ذات الصلة بالكابلات البحرية في الاحتفاظ بوضعه المتسم بالقصور وخاصة ما يتعلق بنظام حماية هذه الكابلات بأعالي البحار، حيث لا يتماشى مع الدور الحيوي الذي أنيط بها ولا يستوعب التنافس بين القوى البحرية الكبرى لاستغلال المعلومات التي تنقلها لأغراض مدنية وعسكرية والذي يعرف تزايدا مستمرا. تعد الاتفاقية الدولية لحماية كابلات التلغراف المغمورة لعام 1884 أول نص قانوني دولي أُبرم في القرن 19م يتعلق بحماية الكابلات البحرية، بحيث اقتصرت الحماية المقررة بموجب هذه الاتفاقية على كابلات التلغراف فقط[2] نظرا لكونها الكابلات الوحيدة المُستعملة خلال هذه الفترة، كما أن الحماية المستهدفة تقتصر فقط على الكابلات المغمورة بأعالي البحار.

أدى التطور الذي عرفته صناعة الكابلات البحرية إلى إعادة النظر في النظام القانوني الدولي المطبق على حمايتها، ولكن لم يكن ذلك السبب الوحيد في السعي نحو مراجعة النظام الساري بل هناك عوامل أخرى فرضت ضرورة النهوض بنظام جديد للحماية على غرار العدد القليل للدول الأطراف في اتفاقية عام 1884 والتي أُبرمت في فترة كان خلالها المجتمع الدولي تحت سيطرة القوى الاستعمارية. عرف تدوين قانون البحار خلال مؤتمر الأمم المتحدة لعام 1958 إعادة العمل من جديد ببعض أحكام اتفاقية عام 1884 التي تم اسقاطها في اتفاقية أعالي البحار وهو ما حصل أيضا عند اعداد نص اتفاقية قانون البحار بحيث تعد أحكام موادها 113، 114 و115 نقلا لأحكام المواد II، IV، وVII من اتفاقية عام 1884، وهكذا فان أحكام اتفاقية قانون البحار التي تنص عليها المواد الثلاثة المشار إليها تجسد النظام القانوني الدولي الساري لحماية الكابلات البحرية بالمناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية وبأعالي البحار حيث تسود حرية وضع الكابلات، بينما تخضع حمايتها بالمياه التي تُمارس عليها السيادة للأنظمة القانونية المطبقة على كل من المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المضائق المستعملة للملاحة الدولية، والمياه الأرخبيلية، والتي تتمتع فيها

---

1 Magnus Nordenman, Russian Subs Are Sniffing Around transatlantic Cables. Here's What to do About It, Defense One, January 17, 2018 https://www.defenseone. com/ideas/2018/01/russian-subs-are-sniffing-around-transatlantic-cables-heres-what-do-about-it/145241/ (last accessed August 6th, 2021).

2 راجع المادة 2 من الاتفاقية الدولية لحماية كابلات التلغراف المغمورة، المبرمة بباريس في 14 مارس 1884، دخلت حيز التنفيذ في 1 ماي 1888، مكتبة الكنغرس، المعاهدات والاتفاقيات الدولية الأخرى للولايات المتحدة الأمريكية: المجلد 1 (المعاهدات المتعددة الأطراف 1776-1917)، ص. 89-96، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 6 أوت 2021) https://www.loc.gov/item/lltreaties-ustbv001

الدول الساحلية بصلاحيات تشريعية وتنظيمية لغرض إما لحماية الكابلات العابرة لتلك المياه أو لحماية مصالحها الوطنية من المساس الذي قد يترتب عن وضع هذه الكابلات.

يؤدي التحليل القانوني لنظام اتفاقية قانون البحار الحامي للكابلات البحرية بأعالي البحار إلى الوقوف على قصور هذا النظام ذلك أن أحكام المواد 113، 114، و115 المكونة لهذا النظام القانوني تجاهلت تماما حماية البيئة البحرية من الأضرار التي قد تلحق بها جراء عمليات وضع الكابلات البحرية أو عند تصليحها. اكتفى هذا النظام القانوني بتخصيص حماية للكابلات البحرية عن طريق إلزام الدول الأطراف بتجريم كسرها أو إصابتها بأعالي البحار سواء عمدا أو بسبب الاهمال من قبل سفينة ترفع علمها أو شخص يخضع لولايتها كما ألقت المسؤولية المدنية عن الأضرار التي تلحق بالكابلات البحرية جراء كسرها أو إصابتها على عاتق المتسبب في الضرر.

يعتبر تضرر البيئة البحرية من عمليات وضع وإصلاح الكابلات البحرية أمر وارد بينما تخلو اتفاقية قانون البحار من أي تنصيص على حماية البيئة البحرية من هذه الأضرار التي تمثل في رأينا مصدرا للتلوث البحري مستقلا عن المصادر الستة التي نص عليها الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر (XII) لاتفاقية قانون البحار، ذلك أن الكابل البحري في حد ذاته يمكن أن يكون سببا في تلويث البيئة البحرية التي يمر بها بحيث لا يُستبعد أن تؤثر المواد التي يصنع منها على الوسط البحري ولا سيما بفعل تفاعلها بمياه البحر بحيث أكدت الدراسات في هذا المجال بأنه "رغم الحجم المادي الصغير لكابل الاتصالات فان بصمته البيئية من المحتمل أن تكون صغيرة ومحلية"

"… the small physical size of a telecommunications cable implies that its environmental footprint is likely to be small and local."[1]

فضلا عن ذلك، غاب التنصيص في اتفاقية قانون البحار على إلزام ملاك الكابلات البحرية باسترجاع أجزاء الكابلات المقطوعة أو التالفة بأعالي البحار حمايةً للبيئة البحرية والحفاظ عليها. يتضح بالتالي أن نظام قانون البحار لحماية البيئة البحرية يشكو من قصور ترتب عن الاهتمام بحماية الكابلات البحرية وخطوط الأنابيب والكابلات الكهربائية من دون إيلاء أهمية للأضرار التي قد تلحق بالبيئة البحرية جراء النشاطات ذات الصلة كما أن التمسك بأحكام المادة 206 من اتفاقية قانون البحار غير ملائم في هذه الحالة لكون اجراء تقييم الآثار المحتملة للنشاطات التي يسود الاعتقاد أنها تُسبب تلوثا للبيئة البحرية أو

1 Carter, L., Burnett, D., Drew, S., Hagadorn, L., Marle, G., Bartlett-McNeil, D., Irvine, N., (2009). Submarine Cables and the Oceans- connecting the world. UNEP-WCMC Biodiversity Series 31. ICPC/UNEP/UNEP-WCMC, 64pp. ISBN 978-0-9563387-2-3, p.9, available at: http://www.iscpc.org/publications/icpc-unep_report.pdf (last accessed August 6th, 2021).

تُحدث تغييرات هامة وضارة فيها من قبل الدولة التي يُعتزم القيام بتلك النشاطات تحت ولايتها أو رقابتها غير مقترن بإجراءات تهدف إلى وضع حد لهذه النشاطات حمايةً للبيئة البحرية المُحتضنة لها والاكتفاء فقط بالتنصيص على نشر التقارير التي يتم اعدادها على اثر التقييم المُنجز[1].

تخلو علاوة على ذلك أحكام المادة 113 من اتفاقية قانون البحار[2] من الفعالية نتيجة توقف وضعها حيز التنفيذ على قوانين وأنظمة دولة جنسية السفينة أو جنسية الشخص المسؤول عن كسر أو إصابة الكابل البحري، وهو ما يدعو المجال لافتراض تعدد الحالات التي لا يعتبر قطع أو كسر الكابل البحري عمداً أو عن طريق الخطأ بأعالي البحار (وبالمنطقة الاقتصادية الخالصة) جُرما بسبب عدم تجريم ذلك بموجب قوانين دولة العلم أو جنسية المسؤول عن قطع الكابل أو كسره.

أضحت اتفاقية قانون البحار من جانب آخر عاجزة عن مسايرة تطور الأحداث التي طرأت على الساحة الدولية ولا سيما في مجال الاجرام السيبراني بحيث تخلو أحكامها من أية حماية للكابلات البحرية من نشاطات التصنت والجوسسة التي تُمارس عليها بأعالي البحار وذلك رغم التنصيص على مبدأ تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية الذي يبقى في نظرنا مجردا من الآليات القانونية والمؤسسية الضرورية لتجسيده في أرض الواقع. فضلا عن ذلك تعاني أحكام قانون البحار المعاصر من عدم تكريسها لحماية الكابلات البحرية من الأفعال الإرهابية التي ترتكب ضدها، ورغم الاجماع السائد بكون الأفعال الإرهابية تستهدف شبكات النقل والاتصالات الدولية إلا أنه لم يتم إيلاء أهمية للتهديد الإرهابي المحتمل الذي تتعرض له الكابلات البحرية والذي لم يتم التعامل معه والتكفل به بموجب أحكام قانون البحار.

يمكن القول على ضوء ما سبق أن الوعي الدولي بالدور الاستراتيجي والحيوي المُناط بالكابلات البحرية ولاسيما في مجال الاقتصاد العالمي والأمن القومي والدولي لم يصاحبه التكفل والتأطير القانوني الملائم بالتهديدات التي تتعرض إليها ولا سيما بأعالي البحار، كما غابت الحماية القانونية للبيئة البحرية

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 205.

2 نفس المرجع، المادة 113: كسر أو إصابة أحد الكابلات أو خطوط الأنابيب المغمورة " تعتمد كل دولة ما يلزم من القوانين والأنظمة للنص على أن يعتبر جريمة تستحق العقاب كسر أو إصابة أحد الكابلات المغمورة تحت أعالي البحار من قبل سفينة ترفع علمها أو شخص يخضع لولايتها عن قصد أو نتيجة اهمال جرمي بطريقة يمكن أن تؤدي إلى قطع المواصلات البرقية أو الهاتفية أو اعاقتها، وكذلك كسر أو إصابة خط أنابيب مغمور أو كابل كهرباء عالي الفلطية مغمور. وينطبق هذا الحكم أيضا على السلوك الذي أريد به أن يؤدي إلى مثل هذا الأمر أو الإصابة الذي يحتمل إن يؤدي إليهما، ولكنه لا ينطبق على كسر أو إصابة سببها أشخاص عملوا لمجرد تحقيق هدف مشروع هو انقاذ حياتهم أو سفنهم بعد اتخاذ الاحتياطات اللازمة لتفادي ذلك".

من الأثار الضارة الناجمة عن نشاطات وضع، وإصلاح الكابلات البحرية. يعد في نظرنا الاعتراف بالولاية القضائية العالمية Universal Jurisdiction للدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار السبيل الملائم لتدارك القصور الذي يكتسي قانون البحار المُقتصر في وضعه الحالي على الولاية القضائية لدولة العلم أو جنسية الأشخاص وذلك لضمان مواجهة فعالة للأفعال الاجرامية المستهدفة للكابلات البحرية بأعالي البحار والماسة بأمن البيئة البحرية في بعدها الدولي.

المطلب الثاني

التدخل الأمني في بيئة أعالي البحار

احتوى تقرير الفريق الرفيع المستوى المعني بالتهديدات والتحديات والتغيير "عالم أكثر أمانا"[1] على جزء مخصص للأخطار الأساسية التي تهدد الأمن والسلم الدوليين ذات علاقة بالبحر، فأغلبية الأعمال غير المشروعة يتم ارتكابها بأعالي البحار التي لا تخضع لولاية أية دولة. ثبت أن الموارد الغذائية والأمن الغذائي والصحة البشرية على سبيل المثال معرضة للخطر بسبب هذه الأفعال غير المشروعة التي تنطوي على الإفراط في استغلال الثروات البحرية وتدهور البيئة البحرية.

من جانب آخر، تم الاعتراف أيضا بأن التنافس في طلب الموارد المتناقصة لأعالي البحار قد يؤدي إلى نشوب نزاعات بين الدول. فضلا عن كون أعالي البحار تشكل فضاءً مفضلاً للسفن المجهزة لأغراض غير مشروعة، كنقل الأسلحة النووية والإشعاعية والكيميائية والبيولوجية، أو الأسلحة الصغيرة أو الأسلحة الخفيفة. كما أن السفن التي تمر بأعالي البحار يمكن أن تكون عرضة لهجمات إرهابية أو أن تُستخدم لأغراض إرهابية، في حين يمس أفراد العصابات الإجرامية المنظمة الناشطة عبر الحدود الوطنية بالنقل البحري حينما يستغلونه لنقل المخدرات والمؤثرات العقلية وتهريب المهاجرين، وغير ذلك من النشاطات الإجرامية.

إن هذه المخاطر والتحديات التي تواجه الأمن والسلم الدوليين لها صلة وثيقة ببيئة بحرية تُمثل نصف مساحة المعمورة، ألا وهي أعالي البحار، التي يهدف عدم إخضاعها لأية ولاية وطنية إلى تمكين جميع الدول من التمتع بحق المشاركة في استعمالاتها المشروعة واستغلال ثرواتها، الباطنية منها والمتواجدة

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، مجلس الأمن، القرار A/55/305 S/2000/809 المؤرخ في 2 ديسمبر 2004، استعراض شامل لكامل مسائل عمليات حفظ السلام من جميع نواحي هذه العمليات، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 7 أوت 2021) https://undocs.org/ar/A/55/305

بعمود المياه Water Colomn. يتطلب تجسيد هذا الحق تصرف كل دولة على نحو لا يمس بمصالح الدول الأخرى، وبكيفية تراعي المبادئ المطبقة على الثروات الباطنية للمنطقة، والتي أصبحت إرثا مشتركا للإنسانية جمعاء.

إن النظام القانوني لأعالي البحار يصالح بين المصالح الفردية للدول والمصلحة العامة للدول مجتمعة، وهو ما يعكس نوعا من التعقيد في مسألة توزيع الحقوق والصلاحيات، وتصير أكثر تعقيدا لما يتعلق الأمر بحماية الوسط البحري من كافة أشكال المساس به في ظل غياب سلطة دولية ذات اختصاص شامل في هذا المجال، وتراكم إشكاليات حكامة أعالي البحار بسبب التصرفات الانفرادية للدول واختلاف مواقفها وتفسيراتها للقانون الساري.

يؤدي هذا الوضع إلى إضعاف الآليات الدولية المعتمدة لحماية البيئة البحرية لأعالي البحار، التي تؤدي دور المُنظم Regulator والمحتضن للأنظمة الإيكولوجية التي تخدم الإنسان وتحقق التوازن البيئي العالمي، ذلك أن أعالي البحار تحتل ما يقارب 50% من مساحة الأرض[1]، ما يعزز حتمية حمايتها سعيا للحفاظ على أوجه الحياة والبقاء، وهو ما يعكس بالنتيجة تلازم الحياة بأعالي البحار والأمن البيئي ما دام مصير الإنسان ووجوده مرتبطا باستمرار التوازنات البيئية لأعالي البحار. ومن ثمَّ تتجلى أهمية إيلاء عناية خاصة لأمن بيئة أعالي البحار مقارنة بالمناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية، والتي تمتلك أنظمة حماية تعمل الدول الساحلية على فرض احترامها، وهو ما لا يتحقق بأعالي البحار نتيجة ترك أمور ضبط النظام بها لدولة العلم التي لا تتمتع بصلاحيات مكافحة الإجرام البيئي بموجب قانون البحار الساري، ما يرتب ضرورة البحث عن نظام قانوني يتيح للدول التدخل بأعالي البحار لحماية الوسط البحري، من خلال تخويل الدول صلاحية التدخل بغض النظر عن جنسية السفينة محل الشبهة، عندما يتعلق الأمر بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة، والتي تنطوي على أضرار بليغة تصيب البيئة.

ومن ذلك يتضح أن ضعف قواعد قانون البحار في مكافحة الإجرام البيئي بأعالي البحار، وعدم تخويل الدول ولاية عالمية في مكافحة الجريمة البيئية، يعقدان مسألة مواجهة تحديات الأمن البيئي بأعالي البحار.

إن نظام تفويض الدول جميعها لحماية البيئة البحرية بأعالي البحار من التلوث والاستغلال المفرط لثرواته ونهبها لم يكتمل بعد بسبب القصور الذي يشوبه، إذ إن اعتبار دولة العلم صاحبة الصلاحية في

1 Ocean Unit, Key Issues, The High Seas, https://www.oceanunite.org/issues/the-high-seas/ (last accessed August 7th, 2021).

هذا الشأن، والذي يعكس المقاربة الليبيرالية للتعامل مع قضايا البيئة، لا يوفر الحماية الكافية لهذا الفضاء البيئي الشاسع الخاضع لنظام قانوني وفر في صيغته التقليدية ولاية قضائية عالمية Universal Jurisdiction فيما يتعلق ببعض المخالفات التي تُرتكب فيه، وعلى وجه التحديد القرصنة البحرية، في حين أقصى مسألة حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من هذه الولاية العامة التي لا يمكن ممارستها لما يتعلق الأمر بالإجرام البيئي في أعالي البحار، لكون المبدأ السائد يؤهل دولة العلم لا غيرها للتدخل.

بناء على هذا الوضع، لم يُستعمل إطلاقا مصطلح "البيئة" في نص اتفاقية أعالي البحار لعام 1958، التي اكتفت بتوفير حماية نسبية من خلال حث الدول على تبني قوانين للوقاية من التلوث الناجم عن النفط والمواد المشعة[1]. وأضحى توسيع نطاق حماية البيئة البحرية لأعالي البحار من التهديدات بمختلف أنواعها ضروريا، نتيجة التداخل الذي يميز الجرائم المُنظمة عبر الوطنية المرتكبة بالبحر، إذ أصبح أمن البيئة البحرية مهددا جراءها، وهو ما أدى إلى التراجع عن العمل بالنظام التقليدي الحصري لدولة العلَم لضبط النظام العام بأعالي البحار، حيث يتبنى المجتمع الدولي، في إطار تعزيز الأمن بالمناطق الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية، آليات قانونية مكملة لقانون البحار الساري تتيح التدخل ومنح ولاية قضائية عالمية للدول لمنع ارتكاب أفعال غير مشروعة تضر بالبيئة البحرية. لكن لم يبق المجتمع الدولي ساكنا أمام قصور النظام القانوني لأعالي البحار فيما يخص توفير حماية ملائمة لبيئته، فقد تم الاستنجاد بالقانون الدولي العرفي لتبرير تدخل الدولة الساحلية بأعالي البحار لدواع بيئية حفاظا على مصالحها الوطنية.

فضلا عن ذلك، يرمي نظام رقابة السفن من طرف دولة الميناء إلى تحقيق حماية إضافية للبيئة البحرية لأعالي البحار، من خلال التحقق من مدى احترام دولة العلم لتعهداتها الدولية في هذا المجال. ومنه يصبح النظر في مختلف هذه الأنظمة القانونية أمرا لا بد منه ليتسنى الوقوف على طبيعة الحماية القانونية التي توفرها للبيئة البحرية غير الخاضعة لأية ولاية وطنية، ومن ثمَّة استنتاج مدى مساهمة هذه الحماية في تعزيز أمن بيئة أعالي البحار.

الفرع الأول: التدخل الأمني البيئي التقليدي

لم تتلقَّ البيئة البحرية وأمنها الاهتمام اللازم خلال التفاوض الذي أفضى إلى تبني اتفاقيات جنيف لعام 1958 حول قانون البحار، وتم التنصيص بصورة محتشمة على التزام الدول بحمايتها من التلوث، كما أن إرادة الاحتفاظ بحريات أعالي البحار التقليدية أفضى إلى افتقار اتفاقية أعالي البحار لعام 1958 إلى

1 راجع اتفاقية قانون البحار لعام 1958، المادتان 24 و25.

توسيع سلطات الدول للتدخل لأغراض بيئية، فتم الإبقاء على سيادة مبدأ الاختصاص الشامل لدولة العلم في التدخل لقمع القرصنة البحرية والاتجار بالرقيق، ليتم توسيع هذه السلطات لاحقا بتبني اتفاقية قانون البحار، بإدراج أفعال أخرى غير مشروعة تكون فيها ولاية عامة لكافة الدول التي يحق لسفنها الحكومية المجهزة لهذا الغرض التدخل لضبط النظام العام، عندما تقوم قرائن بأن السفن المبحرة بأعالي البحار تمارس النشاطات المحظورة التي استُثنيت من حريات أعالي البحار.

لكن القضية الإيكولوجية استمرت دون أن تحظى بولاية عامة تُؤهل الدول للتدخل بغض النظر عن جنسية السفينة التي ألحقت أضرارا بالبيئة البحرية.

عرف العمل بحصرية اختصاص دولة العلَم بأعالي البحار تذبذبا في مواقف الدول، فقد سبق للقضاء الدولي أن قضى، بناءً على مبدأ الولاية القضائية العامة، باختصاص دولة غير دولة العلم في متابعة قضائية ضد ربان سفينة فرنسية تسبب تصادم سفينته مع سفينة تركية بأعالي البحار في وفاة رعايا تركيين وغرق السفينة التركية[1]. وعلى الرغم من تدارك الأمر نتيجة التطور الحاصل في قواعد قانون البحار، بفضل تطورها التدريجي الذي أفضى إلى وضع قاعدة للاختصاص القضائي بشأن التصادم في أعالي البحار[2]، إلا أن ذلك لم تصاحبه أحكام مماثلة بالنسبة لحماية البيئة البحرية من كافة أشكال الاعتداءات، والذي كان من الممكن أن يتحقق عبر تفويض الدول بالتدخل لمنع هذه الاعتداءات، بغض النظر عن جنسية السفينة أو الطائرة التي يصدر منها فعل الاعتداء.

بقيت دولة العلم هي المختصة في محاربة الإجرام البيئي بأعالي البحار، رغم خطورة آثاره التي تلحق بمصالح المجتمع الدولي كافة، ذلك أن نهب الثروات البيولوجية البحرية وتلويث الوسط البحري بمواد خطرة أو مشعة، فضلا عن احتمال استكشاف واستغلال الثروات المعدنية لأعالي البحار خلافا لما أقره قانون البحار المعاصر، يعكسان أضرارا تمس الإنسانية جمعاء، والتي أضحت صاحبة الصفة بموجب قانون البحار الوضعي المعاصر إلى جانب الدول والمنظمات الدولية للدفاع عن المصلحة العامة الدولية، لما يتعلق الأمر على الأقل بثروات قاع البحر وباطنه ما وراء حدود الولاية الوطنية.

---

1 راجع قضية لوتس "LOTUS"، بين حكومة الجمهورية الفرنسية وحكومة جمهورية تركيا، المحكمة الدائمة للعدل الدولية، حكم 7 سبتمبر 1927، محكمة العدل الدولية، مدونة الأحكام، الدورة الحادية عشر العادية متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 7 فيفري 2021) https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_10/30_Lotus_Arret.pdf

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 97.

يزداد ضعف النظام القانوني لأعالي البحار فيما يتعلق بمكافحة الإجرام البيئي، أو حتى التدخل لمكافحة التلوث الذي يلحق بها، جراء محدودية قدرات بناء Capacity Building دول العلَم التي لا تمتلك أرضيات ضرورية تتيح ممارستها لرقابة فعلية على سفنها وطائرتها التي تمر بأعالي البحار. فضلا عن ذلك، أدى السعي وراء تحقيق أرباح تجارية بأقل التكاليف إلى انتشار ظاهرة أعلام المجاملة التي سبق أن تم طرحها ومعالجتها، والتي تعكس منح جنسية لسفن تجارية أو تسجيلها تحت علم أجنبي لتجنب الضرائب أو توفير الأجور أو لتجنب القيود الحكومية، وهي تعيق الجهود الدولية الرامية إلى حماية البيئة البحرية من التلوث، بل تنطوي على مخاطر تمس بجوانب أخرى غير إيكولوجية لأمن البيئة البحرية، ما دامت السفن التي ترفع أعلام دول تمارس المجاملة في منح جنسيتها للسفن التجارية، والبالغ عددها 35 دولة[1]، تفلت من الرقابة الفعلية لدولة العلم، وهو ما يوفر لها مناخا مناسبا لارتكاب جرائم بحرية ترقى إلى جرائم منظمة عبر الوطنية، كالاتجار غير المشروع بأسلحة الدمار الشامل، وأنواع أخرى من الأسلحة ذات الخطورة على البيئة البحرية، فضلا عن نقلها غير القانوني للنفايات الخطرة وإغراقها بأعالي البحار أو بمياه خاضعة لولاية دول تتعمد ذلك مقابل الحصول على موارد من العملة الصعبة.

وتعتبر قضية السفينة "بروبو كوالا" Probo Koala الحاملة لراية بنما، وهي إحدى الدول الخمسة والثلاثين التي تمارس أعلام المجاملة[2]، مثالا قويا على الخطر الذي تمثله هذه الممارسة على أمن البيئة البحرية، فقد تم التأكد من أن هذه السفينة المحملة بنفايات سامة عبرت محيطا و3 بحار لتتخلص من هذه النفايات بأبوجا في كوت ديفوار، وهو ما أدى إلى إحداث وفيات وأضرار بالبيئة. بينما أسفرت التحريات بشأن القضية إلى أن عمليات معالجة النفايات على متن سفينة Probo Koala تتم في عرض البحر، بدلاً من القيام بذلك على مستوى المصانع المنتجة لها، وهي الممارسة التي يتعاطاها سماسرة البترول على متن السفن، إذ يتم استخدام المضافات الكيماوية بهدف إنتاج الوقود بتكلفة أقل[3]. نتيجة لذلك، وفي إطار محاربة انتشار أسلحة الدمار الشامل، ونظرا لقصور النظام القانوني لأعالي البحار الذي يضع دولة العلم في مركز قوة، في حين يتعرض أمن البيئة البحرية إلى التهديد بغياب سلطة دولة العلم، وفشلها في إنفاذ القانون

1 Mary Beth Nikitin, Proliferation Security Initiative (PSI), Congressional Research Service, Informing the Legislative Debate, August 9th, 2018, 7-5700 www.crs.gov RL34327, p.3 https://fas.org/sgp/crs/nuke/RL34327.pdf (last accessed Fubruary 8th, 2021)

2 Ibid.

3 Fédération Internationale des Ligues des Droits de l'Homme, L'affaire du « PROBO KOALA » ou la catastrophe du déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire, Avril 2015, No. 560f, pp. 10-11, accessible v : https://www.fidh.org/IMG/pdf/FIDH-LIDHO-MIDH_Rapport_ProboKoala_ avril2011.pdf (last accessed Fubruary 9th, 2021).

الدولي بأعالي البحار على متن السفن والطائرات التي تحمل راياتها، ولمواجهة المخاطر المترتبة عن هذا الوضع، قامت الإدارة الأمريكية بإبرام اتفاقيات ثنائية مع الدول التي تمارس أعلام المجاملة، ترمي إلى السماح للموظفين الأمريكيين بالصعود على متن السفن المسجلة لدى هذه الدول لإجراء التفتيش، في إطار المبادرة الأمريكية الأمنية لمكافحة انتشار أسلحة الدمار الشامل Proliferation Security Initiative (PSI).

تبقى هذه المبادرة في نظرنا غير جديرة بتحقيق أمن بيئة بحرية ببعده العالمي، لكونها مبنية على اتفاق دولي مرن وغير ملزم للدول الأطراف فيها، بينما تزود المجتمع الدولي بصكوك دولية ملزمة في هذا المجال منذ 1988 لم تنضم إليها الولايات المتحدة الأمريكية التي فضلت نظاما قانونيا موازيا ومرنا، واستمر هذا الوضع إلى غاية 28 أوت 2015، حين أودعت الحكومة الأمريكية لدى المنظمة البحرية الدولية صك التصديق على بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، وبروتوكول 2005 لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة الموجودة على الجرف القاري[1].

من ناحية أخرى، تعتبر أعالي البحار معرضة لأخطار الاعتداء على البيئة البحرية التي تحتضنها، جراء النظام القانوني الدولي المطبق على استكشاف واستغلال ثروات المنطقة أو قاع أعالي البحار وباطنها وثرواتها المعدنية. ذلك أن القانون الساري يتيح للسلطة الدولية لقاع البحار التعامل ليس مع الدول وإنما الدخول في علاقات تعاقدية مع جهات فاعلة غير حكومية في مجال إدارة المنطقة. تعاملت السلطة الدولية لقاع البحار إلى غاية 2010 مع وكالات حكومية في مجال نشاطات الاستكشاف، ومنذ ذلك الحين تم إشراك الشركات الخاصة مع ميلاد صناعة استخراج العُقَيدات المتعددة الفلزات Polymetallic Nodules[2]، وقامت هذه السلطة بإبرام 21 عقد مدتها 15 عامًا مع شركات مقاولة لاستكشاف العُقيدات المتعددة الفلزات والكبريتيدات المتعددة الفلزات وقشور المنغنيز الحديدي الغنية بالكوبالت في قاع البحار العميقة[3].

ومن ذلك يتبين تعقُّد مهمة الوفاء بالتعهد الدولي للأطراف في اتفاقية قانون البحار المترتب عن الالتزام العام بحماية البيئة البحرية، على النحو الذي يكفل تحقق مصلحة عامة للمجتمع الدولي. ذلك أن إقحام أطراف غير حكومية في استكشاف واستغلال المنطقة من شأنه أن يرتب تحايل وتجنب المسؤوليات،

---

1 The White House, Office of the Press Secretary, FACT SHEET: U.S. Ratification of Nuclear Security Treaties, April 1st, 2016. https://obamawhitehouse.archives. gov/the-press-office/2016/04/01/fact-sheet-us-ratification-nuclear-security-treaties (last accessed January 9th, 2021).

2 International Seabed Authority, Exploration Contracts, https://www.isa.org.jm/deep-seabed-minerals-contractors (last accessed February 10th, 2021).

3 International Seabed Authority, Exploration Contracts, Op.cit.

إذ سبقت ملاحظة أن تَولُّد مسؤولية الدولة المُزكية أو الراعية مرتبط بإخفاقها في الاضطلاع بمسؤولياتها، بينما تنشأ مسؤولية المقاول من عدم امتثاله للقواعد السارية[1].

الفرع الثاني: التدخل الأمني البيئي المعاصر

لم يكن تضييق التدخل لغرض تعزيز أمن بيئة أعالي البحار خادما للمصلحة العامة للمجتمع الدولي، ذلك أن الاعتداء على البيئة البحرية في أعالي البحار يرتب أثرا يمتد ليمس بمصالح العديد من الدول، بل أكثر من ذلك، يكون التهديد شاملا عندما يتعلق الأمر بالمساس بالبيئة البحرية جراء الاستعمال العمدي لمواد ضارة ومدمرة على غرار المواد المشعة.

لم يرق التدوين والتطور المطرد لقانون البحار المعاصر إلى المستوى الذي يكفل توفير حماية كافية للبيئة البحرية لأعالي البحار من كل أشكال الاعتداء، ذلك أن اتفاقية قانون البحار، على الرغم من تخويلها صلاحيات لدولة الميناء في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، أعادت العمل بالاختصاص الشامل لدولة العلم، وجردت هذه الأخيرة من سلطة التدخل لمكافحة الجرائم البيئية التي لا تقل خطورة، بل تتفاقم أحيانا لتتعدى الآثار التي قد تترتب عن أعمال القرصنة، بيد أن هذه الأخيرة تحظى الدول كافة بشأنها بولاية عامة تُمكنها من التدخل في أعالي البحار دون التقيد بمبدأ حصرية اختصاص دولة العلَم. أمام هذا النقص، سعى المجتمع الدولي لتدارك الوضع فتم إدراج البعد البيئي في الصكوك الدولية المكرسة لمحاربة انتشار أسلحة الدمار الشامل المنقولة بحرا، والإرهاب البحري، وهي النصوص المطبقة على مستوى المناطق الواقعة ما وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي، بما في ذلك أعالي البحار.

غير أن هذا التدارك لا يوفر في نظرنا حماية للبيئة البحرية لأعالي البحار، لكون اتفاقية روما لعام 1988، بشأن قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، لم تهتم إطلاقا بالبعد البيئي لهذه للأفعال التي جرمتها ومنحت بشأنها الدول الأطراف ولاية عامة. إضافة إلى ذلك، فإن التدارك الذي تجسد في 2005 بموجب تعديل هذه الاتفاقية بموجب بروتوكول عام 1988 الذي أشار إلى البيئة[2]، لا

---

1 Kristoffer Svendsen, Liability and Compensation for Activities in the Area, The Law of the Seabed Access, Uses, and Protection of Seabed Resources, Chapter 25, pp. 593-610, Law of the Seabed Publications on the Ocean Development, A Series of Studies on the International, Legal, Institutional and Legal Policy Aspects of Ocean development, Volume 90, Brill Nijhoff, Leiden, The Netherland (2020), ISBN 978-90-04-39155-0.

2 راجع المادة 2 من بروتوكول عام 2005 قمع الأعمال الغير مشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، المبرم بلندن في 1 نوفمبر 2005، المعدلة للمادة الأولى من اتفاقية 1988 لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، المبرمة بروما ي 10 مارس 1988، دخلت حيز التنفيذ في أول مارس 1992، (UNTS 1678).

يمكن اعتباره موفقاً، لأن الحماية القبلية للبيئة البحرية لم يتم تكريسها، أي قبل ارتكاب الأفعال التي جرمها البروتوكول ومنح ولاية الاختصاص بشأنها للدول الأطراف، وكل ما في الأمر هو ضبط مفهوم "الأضرار البليغة على البيئة" بموجب التعاريف التي اقترحتها المادة الثانية من البروتوكول، فضلا عن اقتصار أمر الحماية الواردة بموجب المادة الثامنة مكرر لاتفاقية عام 1988، في صيغتها المعدلة عام 2005، على اشتراط التأكد، في حدود الإمكانات المتاحة، من أن أي تدبير يتم اتخاذه فيما يتعلق بالسفينة المشبوهة أو حمولتها يكون سليما بيئيًا، وهو ما لا يوفر حماية فعلية للبيئة البحرية بما أن قمع أفعال غير مشروعة ينطوي على وقوعها أو ارتكابها قبل مباشرة إجراءات القمع.

أمام البعد السلبي للمبدأ الذي يزكي دولة العلم لممارسة الولاية على سفنها وطائرتها بأعالي البحار، وإقصاء الجرائم البيئية من الولاية العامة، تم الاستنجاد بقواعد القانون الدولي العرفي في سبيل إضفاء الشرعية على تدخل الدولة الساحلية بأعالي البحار، وتوسيع صلاحياتها على نحو يكفل مواجهة القصور الذي يشوب النظام القانوني لأعالي البحار. هكذا لم يتم حصر تخويل الدول صلاحية التدخل في أعالي البحار بموجب الاتفاقيات، بل وفي ظل غيابها أقامت المملكة المتحدة سابقة أسستها على القواعد العرفية للقانون الدولي لتُسَوِّغ تدخلها بأعالي البحار لأغراض إيكولوجية، بينما كانت السفينة التي تسببت في الكارثة البيئية أجنبية. قررت الحكومة البريطانية في 18 مارس 1967، بناءً على مبدأ الدفاع الاستباقي Self Help Principle، التدخل لقنبلة ناقلة النفط Torrey Canyon[1] الحاملة للراية الليبيرية، في سبيل التخفيف من المخاطر التي هددت المصالح البحرية البريطانية جراء تسرب النفط من هذه الناقلة.

إن التصرف الانفرادي للحكومة البريطانية لم يكن ليقع لو لم تكن ناقلة النفط المعنية حاملة لراية دولة تمارس المجاملة في منح جنسيتها للسفن، وعلاوة على ذلك، لم يُؤَدِّ التصرف البريطاني إلى تفادي تلوث أعالي البحار بالنفط، لكنه أدى إلى تغيير القانون الدولي للبحار، إذ لم تعالج الاتفاقيات الدولية لتلك الفترة ولا التشريعات الوطنية المتعلقة بالتلوث النفطي مسألة التدابير الوقائية التي قد تتخذها دولة ساحلية

---

1 جنحت توري كانيون Torrey Canyon في صبيحة 18 مارس 1967 على مستوى صخور بولارد Pollard's Rock، بين أقصى الطرف الجنوبي الغربي من كورنوال البريطانية British Cornwall وجزر سيلي Isles of Scilly. خلال الأيام القليلة التي تلت تاريخ جنوحها، تسرب بالمحيط الأطلسي 119.328 طن من النفط الخام المحمولة على متن هذه الناقلة العملاقة، التي يبلغ طولها 300 متر، وتناثرت آلاف الأطنان من النفط على ساحل الكورنيش Cornish Coast، وعبرت آلاف الأطنان الأخرى، مدفوعة بالرياح والتيارات، القناة الإنجليزية قبل أن تبلغ الشواطئ الفرنسية (15% فقط من النفط المتسرب من وقود Torrey Canyon جنحت على الساحل البريطاني) ، وقامت الرياح والتيارات بجر الكميات المتبقية نحو ساحل بريتون Breton Coast.

في مثل هذه الحوادث، بل كانت تتناول بالأحرى المسألة الشاملة لردع التفريغ اليومي للنفط من السفن العابرة بالبحار الإقليمية، فضلا عن ذلك، لم تخول اتفاقية 1954 لمنع تلوث البحر بالنفط الدول الساحلية حق التدخل في أعالي البحار لمواجهة أخطار التلوث بالنفط، وكل ما فعلته هو استحداث مناطق عرضها 50 ميلاً بحريا من الساحل يُحظر على السفن تفريغ النفط فيها[1].

اعتبرت لجنة القانون الدولي لاحقا، بموجب أشغالها بشأن المسؤولية الدولية، أن هذا الوضع القانوني غير المريح الذي ازداد تعقيدا بالظروف التي صاحبت قضية حطام السفينة Torrey Canyon، بانقسامه إلى 3 أجزاء، كان كافيا لتبرير تدخل الحكومة البريطانية بمنطقة غير خاضعة لقضائها الوطني لإحراق ما تبقى من النفط على متن الحطام بقنابل النابالم عن طريق استهدافها جوا، ولأجل ذلك جاء في رأي اللجنة:

"Even if he had tried to oppose its destruction, the action taken by the British Government outside the areas subject to its jurisdiction would have had to be recognized as internationally lawful, since the conditions for a "state of necessity" were clearly fulfilled"[2]

تم لاحقا تبني هذا التصرف الانفرادي البريطاني في شكل قواعد قانونية دولية، ترجمتها أحكام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة الكوارث الناجمة عن التلوث بالنفط لعام 1969 (Intervention Convention)[3] وبروتوكولها لعام 1973، فضلا عن إدراج حق الدولة الساحلية في التدخل بأعالي البحار في مثل هذه الحالات في نص اتفاقية قانون البحار[4] وتحديدا نص المادة 221 التي جاءت صياغتها مختلفة إذا ما تمت مقارنتها بما نصت عليه اتفاقية التدخل التي حصرت حق تدخل الدولة الساحلية

---

1 Albert E. Utton, Protective Measures and the "Torrey Canyon", 9 B.C.L. Rev. 613 (1968), available at : http://lawdigitalcommons.bc.edu/bclr/vol9/iss3/4, p.618. (last accessed February 10th, 2021).

2 Extract from the Yearbook of the International Law Commission:- 1980-, Vol. II(1), Topic State Responsibility, Document: A/CN.4/318/Add.5-7, Addendum - Eighth report on State responsibility by Mr. Roberto Ago, Special Rapporteur - the internationally wrongful act of the State, source of international responsibility (part 1), p.28.

"حتى لو حاول مالك السفينة معارضة تدميرها، فإن الإجراء الذي اتخذته الحكومة البريطانية خارج المناطق الخاضعة لولايتها كان لا بد من الاعتراف به دوليًا بأنه قانوني، حيث أن شروط "حالة الضرورة" استُوفيت بوضوح" (ترجمتنا)

3 راجع المادة الأولى (1) من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالنفط، المبرمة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969، دخلت حيز التنفيذ في 6 ماي 1975، (UNTS 970).

4 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 221، تدابير لتفادي التلوث الناجم عن الحوادث البحرية "1-ليس في هذا الجزء ما يمس حق الدول، عملا بالقانون العرفي منه والاتفاقي، في أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الاقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب على حادث بحري أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن أضرار ضارة كبرى.

2-لأغراض هذه المادة تعني عبارة "حادث بحري" تصادم سفن أو جنوح أو أي حدث ملاحي آخر، أو أن يقع على ظهر سفينة أو خارجها من شأنه أن يسفر عن ضرر مادي أو خطر وشيك يهدد بحدوث مادي لسفينة أو بضاعة."

ما وراء بحرها الإقليمي في الحاجة إلى منع وقوع خطر جسيم ووشيك من شأنه أن يترتب عن أضرار يُتوقع بشكل معقول أن تؤدي إلى عواقب وخيمة.[1]

تُرتب اتفاقية التدخل في مثل هذه الحالة التزاما على الدولة الساحلية التي يتعين عليها التشاور ولا سيما مع دولة العلم قبل التدخل، ولا يشترط ذلك في حالة "الاستعجال الشديد" [2](Extreme Urgency)، كما يتعين أن تكون تدابير التدخل متناسبة Proportionate مع الضرر الفعلي أو الضرر المحتمل، ويجب ألا تتجاوز الدولة الساحلية ما هو ضروري بشكل معقول ويجب أن تضع حدا لتدخلها بمجرد تحقيق الغاية منه، كما يتعين عليها ألا تمس دون دواع ضرورية بحقوق ومصالح دولة العلم والدول الغير وأية أشخاص معنية أخرى طبيعية كانت أم اعتبارية.[3] وأخيرا يقع عليها الالتزام بتبليغ التدابير التي تتخذها دون تأخير إلى الدول وجميع الأشخاص الطبيعية أو الاعتبارية المعنية، وكذا الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية.[4]

خلافا لهذه الطبيعة المقيدة لاتفاقية التدخل، تتسم صياغة نص المادة 221 من اتفاقية قانون البحار بمرونة وشمولية أكثر، فبدلا من تعريف حق التدخل على أنه خروجا بموجب اتفاق عن قاعدة عدم التدخل، أقرت اتفاقية قانون البحار بقيام هذا الحق بموجب كل من القانون الدولي العرفي والقانون الدولي التعاقدي[5] وبالتالي تشير اتفاقية قانون البحار ضمنيا إلى اتفاقية التدخل وعلى خلاف هذه الأخيرة تقر في نفس الوقت صراحة بأن الحق في حماية الساحل والمصالح ذات الصلة Related Interests يضمنه القانون الدولي العرفي ويعد ذلك بالنتيجة اعترافا بحق الدولة الساحلية في التدخل ما وراء بحرها الإقليمي بغض النظر عما إذا كانت طرفا في اتفاقية التدخل أو اتفاقية قانون البحار أم لا.

يبقى الاختلاف الرئيسي بين هاتين الاتفاقيتين يتعلق بالنطاق الجغرافي لحق التدخل ذلك، أن التقسيم الأفقي للبحار والمحيطات بموجب اتفاقية قانون البحار يفترض ادراج المنطقة الاقتصادية الخالصة في ممارسة حق التدخل بينما تعتبر اتفاقية التدخل الحق في التدخل ما وراء البحر الإقليمي تدخلا في أعالي البحار، ويعد هذا الاختلاف منطقيا لكون المنطقة الاقتصادية الخالصة مفهوما جديدا لم يتم العمل به بموجب القانون الدولي الاتفاقي إلا مع تبني اتفاقية قانون البحار في عام 1982، بينما اتفاقية التدخل تم ابرامها في عام 1969، بالتالي تضبط المادة 221 من اتفاقية قانون البحار حق الدولة الساحلية في التدخل

---

1 راجع اتفاقية التدخل المادة الأولى(1).

2 نفس المرجع، المادة الثالثة (د).

3 نفس المرجع، المادة الخامسة.2.

4 نفس المرجع، المادة الثانية (و).

5 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 221 (1) " ... عملا بالقانون الدولي العرفي منه والاتفاقي...."

ضمن سياق قانوني وجغرافي محدد "خارج بحرها الإقليمي" دون أي تمييز إضافي مما يعني في نظرنا أن التدخل لا يتم فقط بأعالي البحار ولكنه يشمل أيضا المنطقة الاقتصادية الخالصة.

يمكن أن نلاحظ في الأخير أن كلا الاتفاقيتين وفقتا في التوفيق بين تصور المدرسة العقلانية المُدعمة لدور الدولة الساحلية في حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وفكر المدرسة الليبيرالية التي تُفضل تعزيز صلاحيات دولة العلم في هذا الشأن، والحجة في ذلك تكمن في تنصيص الاتفاقيتين على قيود أساسية تهدف إلى تحقيق التوازن بين حقوق الدول الساحلية ودول العلم. فمبدئيا، لا يمكن تبرير تدخل الدولة الساحلية ما وراء بحرها الإقليمي إلا على أساس ممارسة حق الدفاع الاستباقي لمواجهة الضرر الفعلي أو المحتمل المترتب عن حادث بحري، كما يتعين أن يكون هذا الضرر معتبر وهو ما يمكن ادراكه من خلال الصياغة المُعتمدة في كل من المادة الأولى من اتفاقية التدخل والفقرة الأولى من المادة 221 من اتفاقية قانون البحار اللتان تشيران إلى "آثار ضارة كبرى".

تتفق الاتفاقيتين في تحديد ماهية الحوادث التي يُمنح بمناسبتها الحق للدولة الساحلية في التدخل ولأجل ذلك قامت اتفاقية قانون البحار بنقل حرفيا تعريف "الحادث البحري" الذي نصت عليه اتفاقية التدخل فاعتبرته كل منهما بأنه " تصادم السفن أو جنوحها، أو أي حادث ملاحي آخر، أو أي حادث آخر يقع على متن السفينة أو خارجها يُسبب ضرر مادي أو تهديد بحدوث وشيك لأضرار مادية للسفينة أو البضائع".[1]

يمكن أيضا الوقوف على التوفيق بين فكر كل من المدرسة العقلانية والليبيرالية في اعتماد المادة 221 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على تعابير عامة إذ تشير ببساطة إلى حماية سواحل الدولة الساحلية والمصالح المرتبطة بها وذكرت على سبيل المثال صيد الأسماك، في حين اعتمدت اتفاقية التدخل على الإشارة في تحديد هذه المصالح بطريقة أكثر دقة فعددت الفقرة 4 من المادة الثانية "المصالح ذات الصلة" وأشارت إلى النشاطات الساحلية البحرية، الموانئ، مصبات الأنهار، بما في ذلك نشاطات صيد الأسماك المُعتبرة وسيلة أساسية لاسترزاق الأشخاص المعنية، المواقع السياحية للمنطقة المعنية، صحة سكان المناطق الساحلية ورفاهية المنطقة المعنية، بما في ذلك الحفاظ على الموارد البحرية الحية والحياة البرية.

نتيجة لذلك، يمكن القول إن قصور قواعد قانون البحار الوضعي في تحقيق حماية لازمة للبيئة البحرية من كافة أشكال الاعتداء لا يمنع من الاستنجاد بقواعد القانون الدولي العرفي مثلما تم العمل به

1 راجع اتفاقية التدخل، المادة II (1)، واتفاقية قانون البحار، المادة 221 (2).

عند وقوع حادثة ناقلة النفط Torrey Canyon. لكن يبقى الإشكال قائما بالنسبة لمدى قدرة الدول على التمسك بحالة الضرورة والدفاع الاستباقي عن مصالحها للتصرف بأعالي البحار في مواجهة التحديات المعاصرة للأمن البيئي، بما في ذلك مسألة تحمض المحيطات وعدم قدرتها على استيعاب أكثر للغازات الدفيئة وطاقة الحرارة الزائدة، فضلا عن مدى إمكانية التمسك بهذه المبادئ التي يُكرسها القانون الدولي العرفي لمواجهة إشكالية ذوبان الجليد بالمناطق القطبية، وما ينطوي عليه من تهديد لأمن المجتمعات المعرضة لآثاره المباشرة، كالدول الجزرية الصغيرة، وأمن البشر الذي يتهدد بقاءه جراء هذه المخاطر ذات الطبيعة الشاملة.

يبدو أن المجتمع الدولي لا يزال معتمدا على القانون الاتفاقي لتبني آليات التخفيف من الآثار الضارة للنشاط البشري على أعالي البحار، في حين لم يكن النظام القانوني الساري مجديا في أغلب الحالات، بما فيها عندما يتعلق الأمر بتدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لحماية مصالحها الوطنية البحرية، ذلك أن بعض التهديدات تعني المجتمع الدولي بأكمله وتتطلب تكفلا جماعيا بها، وهو ما يعزز ضرورة إعادة النظر في نظام حَكامة المحيطات، ولا سيما إدارة أعالي البحار، الذي لا مفر من تبنيه في إطار المبادئ العامة لقانون البحار المعاصر، والذي ينظر إلى مشاكل البحار والمحيطات على أنها وثيقة الترابط، ما يستدعي التكفل بها ككل.

خلاصة الباب الأول

مر 76 عاما على تبني ميثاق الأمم المتحدة و30 سنة على انهيار اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية ونهاية الصراع السياسي والعسكري بين الشرق والغرب، ولم تعد عوامل الأمن واللاأمن في العالم هي نفسها، ومع ذلك لا يزال المجتمع الدولي يفتقر إلى تعريف للسلم والأمن الدوليين، ويسود القانونَ الدولي عامةً غموضٌ فيما يخص مفهوم الأمن الدولي الذي سعى محررو ميثاق منظمة الأمم المتحدة لجعله مبدأ ساميا يقع على جميع الدول الأعضاء العمل على صونه.

في الوقت نفسه، لا يحيد الأمن البيئي عن هذا الوضع، لكونه يمثل مفهوما مجردا من تعريف قانوني، وهو ما ينطبق أيضا على هذا المفهوم في بعده البحري. ويعود ذلك إلى إحاطة المفهوم ببعد سياسي أكثر منه قانونيا، ليتيح الغموض الذي يكتنفه سلطة تقديرية واسعة لمجلس الأمن للتصرف دون قيد من شأنه أن يترتب عن تبني تعريف للأمن الدولي.

نتيجة لذلك، لم تؤثر الدراسات والبحوث التي أجريت بشأن أمن البيئة البحرية في القانون الدولي عامة وقانون البحار بشكل خاص رغم وفرتها. ويتجلى ذلك في غياب أي نص قانوني دولي يُكرَس للموضوع، وهو ما يدع المجال للقول بأن المجهودات الدولية التي تشرف عليها منظمة الأمم المتحدة، والرامية إلى تعميم مفهوم الأمن البيئي بكل أبعاده، بما في ذلك أمن البيئة البحرية، لا تزال في طور الميلاد لعدم ارتقائها إلى مستوى يسمح بتبني اتفاقية دولية متعددة الأطراف تتكفل بقضايا الأمن البيئي، ولا سيما تلك التي تُمثل تهديدات تمس ببقاء الجنس البشري ورفاهه.

إن العجز أو عدم الرغبة في تحقيق إجماع بشأن تعريف موحد لأمن البيئة البحرية، سواء لدى الباحثين والممارسين في مجال الأمن أو لدى الأجهزة الأممية المختصة، يعود في نظرنا أيضا إلى طبيعة الموضوع في حد ذاته، نظرا لأنه تطغى عليه اعتبارات سياسية نابعة من التباين في المواقف الإيديولوجية والنظرة المختلفة تجاه إدارة أمور المجتمع الدولي، شأن الإرهاب الدولي الذي يمس بالأمن الدولي، بما في ذلك الأمن البحري، والذي تتفق جميع الأمم حول ضرورة مكافحته، دون أن تتفق حول طبيعة الأفعال التي تشكل أعمالا إرهابية دولية.

تكمن نقطة قوة قانون البحار المعاصر في تكفله بإحدى القضايا الرئيسية التي تعكس تحديا لأمن البيئة البحرية، والمتمثلة في التلوث البحري، بموجب اتفاقية قانون البحار. وتتسم أحكامه ذات الصلة بالمرونة الضرورية للتكيف مع ما يطرأ من تطور في استعمال البحار والمحيطات واستغلال مواردها، وما قد يترتب عنها من تلوث لم يؤخذ في الحسبان عند سن قواعد هذه الاتفاقية.

بالمقابل، يتبين أن العديد من التحديات المعاصرة لأمن البيئة البحرية، على غرار تغير المناخ، وتحمض المحيطات، وارتفاع مستوى سطح البحر، كانت غير مطروحة خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث حول قانون البحار، ومن ثمَّ تخلو الاتفاقية التي تمخضت عن هذا المؤتمر من أحكام لمعالجة هذه المعضلات البيئية بشكل مباشر، في حين يجب أن يتم التكفل بها بصورة أولوية وشاملة نظرا لما تنطوي عليه من تهديدات تمس الجنس البشري، لأن وصفها بذلك يتيح الفرصة لدعم التصور الذي يرى أنه:

"[I]f global environmental security is taken to mean security against those risks that threaten our common survival, the focus of collective legal action may indeed be sharpened considerably. A tentative priority list of genuine survival risks would thus, as a minimum, have to include the following essential concerns: climatic security, biological security, chemical security"[1]

يبقى اعتبار الأمم المتحدة قاع البحار والمحيطات وباطنها، ومواردها المعدنية الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية أو المنطقة، إرثا مشتركا للإنسانية أهم ابتكار قانوني يخدم أمن البيئة البحرية، من باب السعي إلى تعزيز الأمن والسلم الدوليين، عبر إقامة نظام دولي كفيل بتحقيق الاستقرار في العلاقات الدولية البحرية المتعلقة باستغلال الثروات المعدنية ضمن مناطق تفلت من سيادة وسيطرة الدول. لكن في المقابل، قد يؤدي هذا النظام القانوني إلى نتائج عكسية تترتب عن فرضية مأساة المشاعات التي تنذر باللامبالاة في السعي وراء تحقيق المصالح الفردية للدول، والتي قد تتفاقم في ظل غياب نظام إدارة شامل للبحار والمحيطات، وهو أمر ضروري للتكفل بالتهديدات والأخطار الماسة بصحتها، خصوصا أن هذه التهديدات تتسم بالتبعية المتبادلة، ما يتطلب اعتماد مقاربة الأمن الشامل Global Security للتعاطي معها.

في السياق نفسه، يعتمد قانون البحار على العديد من الأنظمة القانونية في معالجته للقضايا البيئية، بما في ذلك بعدها الأمني، والتي تعكس نتيجة حتمية للتقسيم الأفقي للمناطق البحرية المؤسس على التفاوت في تخويل السلطات والصلاحيات للدول للتمتع بالحقوق والالتزامات التي يقرها القانون الدولي. ومع ذلك، تبقى أعالي البحار المناطق الأكثر عرضة للتحديات البيئية بسبب طبيعة النظام القانوني الذي تخضع له.

---

1 P. H. Sand, International Law on the Agenda of the United Nations Conference on Environment and Development 15 (unpublished paper on file, Victoria University of Wellington), Quoted in Jane Kathryn Jenkins, International Regulation of Driftnet Fishing: The Role of Environmental Activism and Leverage Diplomacy, Indiana International & Comparative Law Review, Vol. 4.197 (1993), pp.197-218, p.200.

" إذا تم اعتبار الأمن البيئي العالمي بأنه يعني الأمن ضد تلك المخاطر التي تهدد بقاءنا المشترك، فقد يتم بالفعل زيادة تركيز الإجراءات القانونية الجماعية إلى حد كبير، ومن ثمَّ يجب أن تتضمن قائمة الأولويات المؤقتة لمخاطر البقاء الحقيقية، كحد أدنى، الشواغل الأساسية التالية: الأمن المناخي، والأمن البيولوجي، والأمن الكيميائي" (ترجمتنا).

علاوة على ذلك، سيترتب عن المعضلات البيئية الشاملة آثار تمس بالمناطق البحرية الخاضعة للسيادة أو الولاية الوطنية للدول الساحلية، ولا سيما تغير المناخ الذي تدفع خطورة آثاره العديد من الدول إلى إعادة النظر في استراتيجياتها الجيوسياسية ذات الصلة بالأمن والدفاع، من أجل التموقع من جديد وإعادة نشر قواتها المسلحة، فضلا عن إعادة النظر في تنظيمها بشكل يتيح التأقلم مع مخلفات ارتفاع مستوى سطح البحر نتيجة الاحترار العالمي وتغير المناخ.

ستعرف التهديدات على البيئة البحرية تفاقما نتيجة الزيادة في الطلب واستخراج الموارد المعدنية البحرية لتعويض النقص الذي سيترتب عن نضوب الموارد المعدنية القارية، كما أن التحولات التي تعرفها الأنظمة الإيكولوجية البحرية، بفعل تغير المناخ والاحترار العالمي، رغم كونها على صلة مباشرة بأمن البيئة البحرية، تمس حتى بالأمن الغذائي لسكان المعمورة جراء ما يحدق ببعض أنواع الكائنات الحية البحرية الحيوانية والنباتية من خطر الانقراض، وتراجع كميات البعض الآخر منها، بينما يعتمد ما يقارب ثلث سكان العالم عليها للعيش.

تمثل القضايا التي تم التطرق إليها تحديات شاملة ذات آثار على البيئة البحرية، بعضها آني، بينما يتطلب البعض الآخر وقتا ليصبح ملموسا، وفي كلتا الحالتين يقع على المجتمع الدولي عبء أخذها على محمل الجد، والسعي نحو تبني آليات كفيلة بتبني حلول عاجلة وكافية لمواجهتها، قد يكون قانون البحار المعاصر قادرا على توفيرها، وهو ما سيتم الوقوف عليه في ضوء ما ستتوصل إليه الدراسة في الباب الثاني.

الباب الثاني

تبيِئَة قانون البحار في مواجهة تحديات أمن البيئة

الباب الثاني

تبيِئَة قانون البحار في مواجهة تحديات أمن البيئة

يُطلق الخبراء اصطلاح "الأنثروبوسين Anthropocene" على الحقبة الجيولوجية الجديدة التي تتميز بسيطرة البشر كقوة رئيسية للتغيير على الأرض، والتي تتفوق على القوى الجيوفيزيائية، ويصفون هذه الحقبة بعصر البشر المُسبب لاضطراب كوكبي غير مسبوق. تم استعمال هذا المصطلح (الأنثروبوسين) من قِبل كل من العالم الكيميائي المختص في دراسة طبقة الأوزون بول كروتز Paul Crutzen وعالِم البيئة يوجين ستويرمر Eugene Stoermer، وذلك في عام 2000، للدلالة على هذا العصر الجيولوجي الجديد الذي يُهيمن فيه الإنسان على عدة مجالات، وسرعان ما تم تبني هذا المصطلح في الدوائر العلمية، بل حتى من طرف المهتمين بشؤون البيئة لدى هيئات منظمة الأمم المتحدة[1].

تمحورت أهم الدراسات المهتمة بشؤون الأرض حول ما يجري من تغيرات بسبب ارتفاع درجة حرارة الأرض، ولُفتت الأنظار إلى ما يجري بالقطب المتجمد الشمالي من ذوبان للثلوج والجليد، وما ينتج عن ذلك من انبعاث كميات هائلة من الطاقة الحرارية إلى الغلاف الجوي، ويُسبب استمرار هذا الذوبان معضلات بيئية مُعقدة نتيجة الغازات الدفيئة الكامنة لآلاف السنين بهذه المنطقة، فقد أفادت الدراسات المهتمة بتغير المناخ باحتواء القطب الشمالي على قرابة 455 جيغا طن من ثاني أكسيد الكربون، أي ما يُعادل 14% من الكربون الراكد في أعماق الأرض[2]، ويؤدي ذوبان جليد القطب الشمالي إلى إطلاق كميات هائلة من الغازات الدفيئة المُحاصرة في التربة الصقيعية في الغلاف الجوي، ولا سيما الكربون والميثان، ومن المؤكد أن ذلك سيضاعف الاحترار العالمي.

أضحى تغير المناخ أهم معضلة بيئية في العصر الحالي، وقد تتعقد مسألة احتواء آثاره والتخفيف منها نتيجة غياب التكفل به بموجب قانون البحار، بحيث لم تكن مطروحة عند تطور وتدوين قانون البحار الكلاسيكي، لكن الغرابة تكمن في عدم تنبؤ قانون البحار المعاصر بالحاجة إلى التكفل بالتبعية المتبادلة لصحة البحار والمحيطات واستقرار المناخ، ما رتب خلو اتفاقية قانون البحار من أحكام في هذا الشأن.

---

1 Hélène Guillemot, L'environnement global, défi à la contextualisation ? Revue d'histoire des sciences humaines, (2017) No 30, pp. 115-137, disponible à https://journals. openedition. org/rhsh/538# tocto2n5 (consulté, le 9 janvier 2021).

2 O. A. Anisimov, Potential feedback of thawing permafrost to the global climate system through methane emission, Environmental Research Letters · November 2007, doi:10.1088/1748-9326/2/4/045016 available at: https://www. researchgate. net/publication/ 231052069_Potential_feedback_of_thawing_permafrost_to_the_global_climate_system_through_methane_emission (last accessed January 9th, 2021).

يُعد مبدأ حرية البحار أساس القانون الدولي للبحار الذي برز في القرن السابع عشر ميلادي، والذي كان مرتبطًا في الغالب بالملاحة، في حين لم تتبادر إلى ذهن أحد، عند وضع هذا المبدأ، المشاكل البحرية المعاصرة، على غرار ما تتسبب فيه ناقلات النفط العملاقة من أضرار على البيئة البحرية، والسفن التي تعمل بالدفع النووي والتعدين البحري، والصيد بالشباك العائمة، والتنقيب عن الموارد البيولوجية البحرية والعديد من النشاطات الأخرى التي تُمارَس اليوم في البيئة البحرية. ونتيجة لذلك، لا يمكن اليوم العمل بنفس المفاهيم التي وظَّفها هوغو غروتيوس في القرن السابع عشر، أو إيلاؤها نفس الأهمية الفكرية والقانونية التي منحها إياها غروتيوس.

كانت المسائل ذات الصلة بقانون البحار قبل إبرام اتفاقيات جنيف لعام 1958 خاضعة في أغلبيتها للعرف الدولي الذي يتجذر في التاريخ، بدءا بالقانون الروماني الذي ساد فيه اصطلاح Res Communis ليُكرس مبدأ انتماء البحار للجميع، وإتاحة استعمالها من طرف الجميع من دون تملُّكها[1]. اتجهت الممارسة الدولية بعد سقوط الإمبراطورية الرومانية نحو مقاربة بديلة اعتبرت أن البحار لا تنتمي لأحد Res Nillus، ما يتيح المطالبة بها، وبلغت هذه المقاربة أوجها في عام 1493 عندما سعت القوتان البحريتان الكُبرَيان آنذاك، وهما الإمبراطوريتان الإسبانية والبرتغالية، إلى تقسيم معظم بحار العالم بينهما، وأعلنتا حقوق ملاحة حصرية بموجب قانون تملك مشترك Joint Act of Appropriation صدق عليه البابا ألكسندر السادس[2].

مع حلول القرن التالي، بدأت القوى البحرية الإنجليزية والهولندية في مواجهة الإعلان الإسباني والبرتغالي، وفي عام 1608 نشر هوغو غروتيوس Hugo Grotius كتيبًا مؤثرًا بعنوان Mare Liberum (البحر الحر)، تصدى فيه لمفهوم البحر المغلق Mare Clausum، ودافع عن حرية البحار التي جادل بشأنها:

"The sea can in no way become the private property of any one, because nature not only allows but enjoys its common use"[3]،

1 Barry Buzan, Seabed Politics, (1976), Praeger Publishers, 111 Fourth Avenue New York, N.Y. 10003, USA, ISBN 0-275-22850-9, P.1 available at https://archive. org/details/seabedpolitics 00buza/page/n7/mode/2up?q= Tunisia (last accessed January 9th, 2021).

2 James B. Morell, The Law of The Sea: An Historical Analysis of the 1982 treaty and Its Rejection By The United States (McFarland & Co., 1992), quoted in Michael P. Scharf, Customary International Law in Times of Fundamental Change, Recognizing Grotian Moments, Cambridge University Press, 32 Avenue of The Americas, New York, N.Y 10013-2473, USA, ISBN 978-1-107-03523-2, p. 108, available at: https://books.google. dz/books?id=6WxGAAAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=fr&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v =onepage&q&f=false (last accessed January 10th, 2021).

3 Ralph Van Deman Magoffin, The Freedom of the Seas, or The Right which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade, a Dissertation by Hugo Grotius, Translated with a =Revision of The

لقيت عقيدة غروتيوس ترحيبا من المجتمع الدولي لمدة 3 قرون، وتراجعت فكرة Mare Clausum مع مرور الوقت، وتم خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ومعظم القرن العشرين تعيين حدود البحر الإقليمي على أساس مسافة يمكن أن تبلغها طلقة المدفع انطلاقا من الشاطئ، أي 3 أميال باتجاه البحر ابتداء من الساحل، ليتم تمديد عرض البحر الإقليمي بحلول عام 1945 إلى 6 أميال بحرية من قِبل 6 دول، وإلى 9 أميال من طرف دولة واحدة، و12 ميلًا من قبل دولتين، لكن الغالبية العظمى من الدول استمرت في التمسك بنطاق الولاية القضائية ذات 3 أميال بحرية[1].

يعتبر إعلان الرئيس الأمريكي الأسبق هاري ترومان بشأن موارد الجرف القاري المتاخم للولايات المتحدة نقطة تحول فريدة في القانون الدولي للبحار، وأصبح يُعتمد عليه على نطاق واسع، لكن سبق أن قدمت الدول الساحلية قبل عام 1945 بوقت طويل مطالب قانونية بشأن موارد قاع البحر وباطن الأرض ما وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي. وتمسكت في هذا السياق كل من سيلان Ceylon (سيريلانكا حاليا) وفنزويلا وبنما وفرنسا بالولاية القضائية على المحار وأحواض اللؤلؤ قبالة سواحلها، بينما طالبت تونس بمناطق صيد الإسفنج ما وراء بحرها الإقليمي، ومع ذلك اعتُبرت هذه المطالب بأنها تاريخية فريدة، وتم قبولها كاستثناءات محدودة لمسافة 3 أميال بحرية لولاية الدول الساحلية، بدلاً من اعتبارها كسوابق لمفهوم قانوني جديد[2].

تميز قانون البحار في صيغته الكلاسيكية بالجدل بشأن نطاق السيادة والولاية القضائية على البحر المقابل للإقليم القاري، ولم يهتم بالعديد من القضايا الأخرى، ولا سيما المتعلقة بصحة البحار والمحيطات، بحيث لم يتحقق ذلك إلا مع التحول نحو قانون بحار معاصر يتبنى مقاربة مؤسسة على قطيعة مع النظام الدولي الواستفالي، تهدف إلى تحقيق التوازن بين المصالح الفردية للدول ومصلحة الإنسانية في استخدام البحار والمحيطات واستغلال ثرواتها. لم تتجسد هذه المقاربة سوى بحلول سبعينات القرن الماضي التي انعقد خلالها مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، لتحظى البيئة البحرية بنصيب وفير من الاهتمام خلال المفاوضات التي تُرجمت نتائجها في الجزء الثاني عشر (XII) من اتفاقية قانون البحار المنبثقة عن

Latin Text of 1633, The LAWBOOK Exchange Ltd Union, New Jersey 2001, Third Printing, 2004, ISBN: 1-5877-182-8, Originally published : New York, Oxford University Press, 1916, p.30.

"لا يمكن للبحر بأي حال من الأحوال أن يصبح ملكية خاصة لأي شخص، لأن الطبيعة لا تسمح باستخدامه المشترك فحسب وإنما تتيح التمتع به أيضا" (ترجمتنا)

1 نفس المرجع والصفحة.

2 Barry Buzan, Op.cit, p.2.

هذا المؤتمر، لتتجسد القطيعة مع ما تم التوصل إليه بموجب مؤتمري الأمم المتحدة الأول والثاني لقانون البحار، اللذين تناولا مسألة حماية البيئة البحرية بصورة محتشمة.

أضحت هذه الاتفاقية مبتكرة لكونها توحد بين فلسفة غروتيوس المبنية على حرية البحار وفلسفة سالدن Jhon Selden المدافعة عن الحق في السيادة الوطنية على أجزاء معينة من البحر، بل أكثر من ذلك، تجاوزت نطاق هاتين الفلسفتين من خلال ابتكارها لكيان سياسي دولي جديد يتولى إدارة ثروات قاع البحار وباطنها بأعالي البحار لصالح البشرية، فضلا عن تكريسها لحماية قانونية للبيئة البحرية مبنية على مبادئ وقواعد عامة خولت للدول الأطراف ولأجهزة دولية صلاحيات وسلطات في هذا الشأن (الفصل الأول). يتجلى تأثر اتفاقية قانون البحار بالسياقات السائدة خلال فترة التفاوض بشأنها في تبنيها للمبادئ المنبثقة عن مؤتمر ستوكهولم لعام 1972 بشأن البيئة البشرية، وهكذا أقرت الاتفاقية بأن استخدام البحار والمحيطات واستغلال ثرواتها مرهونان بالاستدامة التي عززتها بإقرار تخصيصها لأغراض سلمية (الفصل الثاني). ساد الاجماع دوليا بأن اتفاقية قانون البحار تُعد النص المرجعي الذي يُعتمد عليه لتجسيد مبادئ ميثاق الأمم المتحدة الهادفة لصون الأمن الدولي المرتبط باستخدام البحار والمحيطات واستغلال مواردها، كما أنها تعتبر حجر زاوية في القانون الدولي والعلاقات الدولية وتتأكد أهميتها في استغراق تبني 320 مادة و9 مرافق التي تتألف منها 9 سنوات من التفاوض، شارك فيه أكثر من 140 دولة، من بينها 6 دول غير مستقلة، و8 حركات تحرر وطنية، و12 وكالة متخصصة، و19 منظمة حكومية دولية، وعدد من التكتلات الشبه مستقلة التابعة للأمم المتحدة[1].

1 Tara Davenport, Op.cit, p.67.

الفصل الثالث

السياسة الدولية لحماية البيئة البحرية

الفصل الثالث

السياسة الدولية لحماية البيئة البحرية

اهتم المجتمع الدولي بحماية البيئة البحرية مبكرا، ولم يكن الوعي بضرورة حماية الوسط البحري من مختلف أشكال الاعتداء عليه وعلى موارده وليد الفترة التي أعقبت مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية الذي عُقد بستوكهولم في عام 1972، ويمكن الاستدلال هنا بالعديد من الاتفاقيات الدولية التي أُبرمت في النصف الأول من القرن العشرين في هذا الشأن، كالاتفاقية الدولية لتنظيم صيد الحيتان[1]، التي تكتسي أهمية بالغة باعتبارها أول نص قانوني دولي يُكرس أحد المبادئ الأساسية للقانون الدولي لحماية البيئة، وهو ما تؤكده ديباجتها التي نصت ضمنيا على أحد العناصر المعتمدة في تعريف التنمية المستدامة، الذي اعتمده تقرير برونتلاند في عام 1987، والمتمثل في "الأجيال القادمة" المذكور عند الإشارة إلى اعتراف دول العالم بقيام مصلحة في حماية الموارد الطبيعية التي تُمثلها الحيتان لصالحها.

في نفس السياق، عجلت صناعة النفط التي تعتمد على النقل البحري انتشار الوعي دوليا بشأن ضرورة تبني قواعد قانونية لحماية البيئة البحرية من خطر التلوث بالمواد البترولية المنقولة على ظهر السفن، فتُوجت الجهود الدولية بتبني الاتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالنفط، المبرمة بلندن في 12 ماي 1954، ومثلت حادثة غرق ناقلة النفط "توري كانيون Torrey Canyon" في عام 1967 منعرجا حاسما في تاريخ القانون الدولي لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط، لكونها أسست للعديد من الاتفاقيات الدولية في هذا المجال، على غرار اتفاقية بروكسل بشأن التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالنفط المبرمة في 29 نوفمبر 1969، وكذلك الاتفاقية الدولية لمنع التلوث بالسفن لعام 1973، والتي تم تبنيها نتيجة ارتفاع كميات النفط المنقول بحرا وقصور اتفاقية لندن لعام 1954.

مهدت هذه النصوص الدولية البحرية لتكريس العديد من مبادئ القانون الدولي للبيئة، وجاء إعلان ستوكهولم في عام 1972 ليقر بموجب المبدأ السابع التزاما يقع على عاتق الدول لمنع تلوث البحار، وشكل التعبير الذي صيغ به هذا المبدأ تمهيدا لتعريف التلوث البحري الذي تم تبنيه على المستوى الدولي لاحقا. موازاة مع تنظيم مؤتمر الأمم المتحدة الأول المعني بالبيئة البشرية، تبلورت الجهود الأممية التي كانت تنظر في أمور الاستعمال السلمي للبحار والمحيطات وحفظ مواردها الكائنة ما وراء حدود المناطق الخاضعة

---

1 راجع ديباج الاتفاقية الدولية لتنظيم صيد الحيتان، المبرمة بواشنطن في 2 ديسمبر 1946، دخلت حيز التنفيذ في 10 نوفمبر 1948، (UNTS 161).

للولاية الوطنية لصالح البشرية جمعاء، وتُوجت بتنظيم مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (1973-1982) الذي أوكل أمور الحفاظ على البيئة البحرية للجنة الثالثة من بين اللجان الثلاث الرئيسية التي تم تشكيلها للنظر في المواضيع التي تم التفاوض بشأنها خلال الدورات الإحدى عشر للمؤتمر. وسعى المتفاوضون خلال هذا المؤتمر إلى التكفل بالقصور الذي كان يسود النظام القانوني الدولي لحماية البحار والمحيطات من التلوث، لا سيما ما يتعلق بغياب إطار قانوني شامل في هذا المجال، نتيجة عدم شمولية الأحكام المنصوص عليها، والقصور الذي يميز اتفاقيات جنيف لقانون البحار لعام 1958، التي نصت على معايير محدودة جدا مثلما تعكسها أحكامها الشحيحة ذات الصلة، والتي تتضمنها المادة 5(7) من اتفاقية بشأن الجرف القاري، والمادتين 24 و25 من اتفاقية أعالي البحار.

لم تكن الالتزامات التي حملتها هذه المواد على عاتق الدول قادرة على أن تشكل التزاما عامًا للتحكم في التلوث البحري وتنظيمه أو مصادره أو حماية البيئة البحرية، وكان محتواها محددًا بشكل غير مؤكد[1]. إلى جانب ذلك، لم تكن الاتفاقيات الدولية المبرمة قبل انعقاد المؤتمر، بل حتى تلك المبرمة تزامنا مع انعقاده، تميز سوى بين نوعين من التلوث البحري هما: التلوث بالنفط والتلوث الناجم عن طرح أو غمر المواد المشعة[2]، كما لم تكن الاتفاقيات الدولية المتعددة الأطراف المبرمة تهتم بمصادر التلوث الأخرى، فكانت مفتقرة إلى قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية Land-Based Source of Marine Pollution، فضلا عن غياب أية قواعد تتكفل بإشكالية التلوث البحري الناجم عن استغلال موارد قاع البحر وباطنه.

بناء على قصور القانون الدولي الذي تم الوقوف عليه، أولى المتفاوضون في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث قانون البحار حماية البيئة البحرية اهتماما ملائما، فخصصوا للموضوع جزءا كاملا جاء في الترتيب الثاني عشر من بين سبعة عشر جزءا تتألف منها اتفاقية قانون البحار، وشكلت المبادئ التي تم التنصيص عليها مرجعا للاتفاقيات الدولية المتعددة الأطراف المبرمة في وقت لاحق، والتي اعتنت بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. كما استندت المواثيق والإعلانات الدولية ذات الطبيعة السياسية القانونية على هذه المبادئ التي عملت على تأكيدها وحث المجتمع الدولي على العمل بها، وهو ما يبرزه تقرير برونتلاند لعام 1986

1 Alan E. Boyle, Marine Pollution under the Law of the Sea Convention, The American Journal of International Law, vol. 79, no. 2, 1985, pp. 347–372. JSTOR, www.jstor.org/stable/2201706 (last accessed December, 25th, 2020).

2 راجع الاتفاقية الدولية لمنع تلوث مياه البحر بالنفط المبرمة بلندن في 12 ماي 1954 (UNTS 327)، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري الناجم عن غمر النفايات ومواد أخرى المبرمة بلندن في 29 ديسمبر 1972 (UNTS 970) .

"مستقبلنا المشترك" الذي اعتبر اتفاقية قانون البحار نتاج مؤتمر عرف جهودا دولية أكثر طموحا سعت إلى تحقيق نظام لإدارة المحيطات مقبول دوليا[1]، كما اعتبر مسألة التصديق عليها " أهم اجراء أولي يمكن للدول أن تتخذه لصالح النظام المهدد لدعم حياة المحيطات"[2].

تعتبر اتفاقية قانون البحار الإنجاز الرئيسي الذي أسس للإدارة الشاملة للبحار والمحيطات على نحو يساهم في تعزيز الأمن والسلم الدوليين، المكرس بموجب ميثاق الأمم المتحدة مثلما تؤكده ديباجتها. ومع ذلك لم يكتف المجتمع الدولي بتبني إطار قانوني شامل لحماية البيئة البحرية من كافة أشكال التلوث والمساس بصحة البحار والمحيطات بموجب اتفاقية قانون البحار، بل سعت الجهود الدولية إلى تبني العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي جعلت من الأحكام المنصوص عليها في الاتفاقية مبادئ ترتكز عليها. علاوة على ذلك، تجد أغلب هذه الاتفاقيات، خاصة الإقليمية منها، ما يبرر إبرامها في أحكام اتفاقية قانون البحار التي تحيل إليها في إطار دعم مساعي التعاون الدولي لإدارة البحار والمحيطات، وهو ما يضفي عليها طبيعة النصوص التكميلية. لكن رغم ترسانة الاتفاقيات هذه، فإن التحديات التي تواجهها البيئة البحرية العالمية في تفاقم مستمر، إذ يزداد المساس بصحة البحار والمحيطات، خاصة بفعل ارتفاع حرارة المياه التي تنذر بتهديدات شاملة تمس البيئة العالمية في مجملها، ما يستدعي النظر في أحكام هذه الاتفاقية والقواعد الأخرى لقانون البحار، قصد الوقوف على مدى فعالية الآليات القانونية والمؤسسية التي تم تبنيها لمواجهة التلوث البحري على وجه الخصوص، ولرفع التحديات الآنية والمستقبلية لأمن البيئة البحرية (المبحث الأول).

أولت اتفاقية قانون البحار الأهمية اللازمة للتعاون الدولي ولعمل الهيئات الدولية المعنية بالشؤون البحرية، والتي تأسست قبل التوقيع عليها. وأشارت الاتفاقية في العديد من المرات إلى ضرورة الدفع بالتعاون الدولي في إطار المنظمات الدولية، سواء الإقليمية أو ذات الطبيعة العالمية، للتكفل بقضايا ومسائل البحار والمحيطات. ولتحقيق ذلك، أوكلت أحكام اتفاقية قانون البحار مهام وصلاحيات للمؤسسات الدولية، وانتدبتها كإطار للتعاون في هذا المجال، غير أن إدراك غاية الشمولية في طرح ومعالجة هذه المسائل أوجد الحاجة إلى ابتكار آليات دولية جديدة لدعم جهود التعاون الدولي، من خلال الهيئات المتخصصة للأمم المتحدة

---

1 راجع تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية، مستقبلنا المشترك، الفصل العاشر "إدارة الموارد المشتركة"، أولا "المحيطات: ميزان الحياة، 2. إدارة المحيطات، 5.2 قانون البحار، الفقرة 49، ص. 344-345.

2 نفس المرجع، الفقرة 49، ص.344-345.

والمنظمات الدولية أو الإقليمية الأخرى. ومنه تبنت الاتفاقية إطارا مؤسساتيا دوليا مكملا، وأحاطت الأجهزة التي استحدثتها بصلاحيات تتنوع بين إدارية وقضائية، اهتمت وعززت آليات الفض السلمي للنزاعات التي تتولد جراء ممارسة الدول لحقوقها والوفاء بالتزاماتها التي عهد بها إليها قانون البحار. وتسعى هذه الأجهزة إلى وضع أحكام الاتفاقية حيز التنفيذ، على نحو يتحقق معه التكفل بالتحديات التي تواجهها الدول في علاقاتها بعضها البعض فيما يخص استعمال البحار والمحيطات واستغلال مواردها (المبحث الثاني).

المبحث الأول

حماية قانون البحار المعاصر للبيئة البحرية

ينطوي التلوث البحري على مفهوم شامل، إذ يُتيح تعريفه كما أسلفنا اعتماد قائمة موسعة وغير حصرية من المواد التي تُحدث تغييرا في طبيعة مياه البحر، بما في ذلك حرارته. تتنوع الأسباب التي ترتب أضرارا بصحة البحار والمحيطات، والتي تتحقق من خلال المساس بنظمها الإيكولوجية وإنتاجيتها الضرورية لاستدامة الموارد البحرية الحية، وتعزيز الأمن الغذائي محليا، إقليميا، وعالميا. تعتبر اتفاقية قانون البحار النص القانوني الدولي الذي تناول قضايا البحار والمحيطات مُعتبرا إياها وثيقة الترابط وتتطلب النظر فيها ككل[1]. اعتمدت الاتفاقية مقاربة المناطق البحرية Zonal Approach في الإقرار بالحقوق وفرض الالتزامات على عاتق الدول، وتُتصف الالتزامات المفروضة في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها بكونها عامة ترتبت عنها قواعد عامة للقانون الدولي General International Law، تُلزم كافة الدول وُتطبق في جميع المناطق البحرية[2]، أهمها الالتزام العام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، والالتزام بحمايتها من مخلفات تشغيل السفن والمنشآت والأجهزة المستخدمة في استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية لقا ع البحار[3]، فضلا عن الالتزام باتخاذ التدابير الضرورية لمنع وخفض والسيطرة على تلوث البيئة البحرية.

تُمثل اتفاقية قانون البحار تتويجا لجهود المجتمع الدولي الرامية إلى حماية البيئة البحرية من كل أشكال الاعتداء، وساد خلال الفترة التي سبق إبرامَها وضعٌ قانوني دولي لم يكن كفيلا بتوفير حماية لازمة للوسط البحري. واعتمدت الاتفاقية على المبادئ التي كانت سائدة قبل إبرامها، كما تعكس أحكامُها الجهودَ الدولية التي أفضت إلى إعلان ستوكهولم لعام 1972، فدونت العديد من المبادئ المنبثقة عنه ذات الصلة بحماية البيئة البحرية. في المقابل تأكدت أهمية نتائج مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، التي تترجمها الاتفاقية من خلال نتائج القمم والمؤتمرات العالمية البيئية اللاحقة، بينما أسندت الاتفاقيات الأخرى المبرمة في فترة لاحقة مرجعيتها إلى اتفاقية قانون البحار، وقام بعضها بتفصيل أحكامها تارة أو إتمامها تارة أخرى، وهو الحال بالنسبة للاتفاق بشأن تنفيذ الجزء الحادي عشر (XI) من الاتفاقية المبرمة بنيويورك في 28 جويلية 1994، واتفاق تنفيذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة 10 ديسمبر 1982

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، الديباجة، الفقرة الثالثة.

2 Ingvild Ulrikke Jakobsen, The Adequacy of the Law of the Sea and International Environmental Law to the Marine Arctic: Integrated Ocean Management and Shipping, Michigan State International Review. 291, (2013), p.2 available at https://digitalcommons.law.msu.edu/ilr/vol22/iss1/8/ (last accessed January 11th, 2021).

3 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 192 والمادة 194.

بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، وكذلك اتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992 المنبثقة عن مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة والتنمية لعام 1992، والتي تبنت مبادئ والتزامات لضمان الاستخدام المستدام للنظم الإيكولوجية والتنوع البيولوجي والحفاظ عليهما.

لا تقتصر حماية البيئة البحرية على التلوث البحري، وإنما تهتم المبادئ والقواعد والأحكام المكرسة لها بكافة النشاطات ذات التأثيرات الضارة على صحة البحار والمحيطات، بما في ذلك الاستغلال المفرط لمواردها الحية، والمساس بقدرة تخزينها للطاقة والحرارة المؤثرتين على الغلاف الجوي. إن تبلور هذه الحماية في شكل قواعد قانونية ملزمة يمثل في الواقع مرحلة نهائية لمسار من الجهود والمساعي المبذولة لإدراك هذه الغاية، إذ تمثل المحافل الدولية على مختلف أشكالها وتسمياتها الوسط الملائم الذي تتبلور فيه السياسة الدولية لحماية البيئة عامة، والبيئة البحرية على وجه الخصوص، كما أنها توفر الإطار الملائم الذي يهيئ لتبني هذه القواعد وتبادل الدول وجهات النظر حوله، فضلا عن التأسيس للاستراتيجيات والرؤى المستقبلية بشأن حماية البيئة البحرية (المطلب الأول). على هذا النحو، ساهمت العديد من المؤتمرات الدولية والقمم العالمية، التي انعقدت خلال النصف الثاني من القرن الماضي، في التطور المطرد Progressive Development للقانون الدولي لحماية البيئة البحرية على وجه الخصوص، والبيئة بمختلف أبعادها عامة، وسعت إلى تدوين قواعد قانونية تبلورت في شكل مبادئ جرى عليها العمل دوليا على أوسع نطاق (المطلب الثاني).

المطلب الأول

عولمة حماية البيئة البحرية

ينطوي مصطلح السياسة الدولية على عدة معان يراد بها غالبا "علاقات القوة بين الجهات الحكومية خارج حدود دولة واحدة على الأقل"[1]. على ضوء هذا التعريف، يتضح أن السياسة الدولية لحماية البيئة البحرية، وعلى غرار السياسات الدولية للمجالات الأخرى، لا تخلو من خلفيات سيطرة الأطراف الفاعلة على الساحة الدولية، بحيث تسعى من خلال فرض مواقفها إلى تحقيق مصالحها الضيقة على حساب المصلحة العامة للمجتمع الدولي. مع ذلك، يقتضي الأمر في حالة كون البيئة موضوعا للسياسة الدولية،

1 Stéphane Paquin, Politique Internationale, Le Dictionnaire Encyclopédique de l'Administration Publique, Ecole Nationale d'Administration Publique (ENAP, accessible via : https://dictionnaire.enap.ca/Dictionnaire/17/Index_par_mot.enap?by=word&id=70 (consulté le 5 mars 2021). "Les relations de pouvoir entre les acteurs étatiques au-delà des frontières d'au moins un État".

بما في ذلك البيئة البحرية، أن تتراجع الدول عن السعي إلى فرض هيمنتها، ذلك أن البيئة العالمية لا تقبل التجزئة، ولا سيما لمواجهة التحديات المعاصرة والشاملة المُهددة لأمن البيئة في بعده الدولي.

تُعد السياسات الدولية البحرية الوسيلة الملائمة لإدراك الصراع الناعم بين الدول في الدفاع عن مصالحها البحرية القومية، وهي السياسات التي تُترجمها في نهاية المطاف الوثائق الرسمية التي تتوج الجهود والمساعي الدولية لحماية البيئة عامة والوسط البحري خاصة.

تُعد هذه الوثائق الدولية أحيانا مرجعا لعملية تدوين قواعد ومبادئ وسلوك اعتادت الدول على العمل بها واحترامها في علاقاتها مع البيئة البحرية، كما تُمهد هذه الوثائق المنبثقة عن القمم والمؤتمرات الدولية لتبني قواعد ومبادئ أخرى تكتسب مع مرور الوقت صفة الإلزام، من خلال التنصيص عليها بموجب صكوك دولية ملزمة تسعى إلى حماية البيئة البحرية إقليميا أو دوليا. مر اهتمام المجتمع الدولي بقضايا حماية البيئة البحرية بمراحل، على غرار الاهتمام بالأبعاد الأخرى للبيئة، فلم تكن البيئة في بداية القرن العشرين كمفهومٍ بيئة تكاملية، ولم يكن المحيط الحيوي بصفته نظام دعم الحياة على الكوكب موضوعًا لانشغال عام دولي[1].

ركزت الجهود الدولية خلال هذه الفترة على الحفاظ على الموارد، والمثير للاهتمام يكمن في ممارسة سيادة حصرية على الثروات الوطنية ضمن المياه الواقعة في مناطق بحرية كانت تعتبر امتدادا للإقليم القاري للدولة الساحلية، لكن مع مرور الوقت طرأت تغييرات على مفهوم السيادة في علاقتها مع الموارد الطبيعية البحرية، وتم ابتكار مفهوم الحقوق السيادية على تلك الثروات الواقعة ما وراء الحدود الخارجية للبحار الإقليمية. سعى المجتمع الدولي إلى ترجمة انشغالات الدول بشأن تدهور البيئة البحرية جراء التلوث والاستغلال المفرط لثرواتها في العديد من النصوص الدولية، التي يغلب عليها الطابع السياسي أكثر من القانوني، وتأكد ذلك بالفعل من خلال الإقرار بأن إعلان ستوكهولم حول البيئة البشرية:

"The Declaration should not formulate legally binding provisions, in particular as regards relations between states and individuals, or as between the latter, which were considered in principle to be governed by national legislation"[2]

1 Lynton Keith Caldwell, International Environmental Policy, From the Twentieth to Twenty-first Century, Third Edition, 1996, Duke University Press, United States of America, ISBN 13: 978-0822318668, p. 49.

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الوثيقة A/CONF.48/PC/9، 26 فيفري 1971، تقرير لجنة تحضير مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية، ا، الفقرة 33، ص. 16، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 28 ماي 2021) https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N71/048/79/PDF/N7104879.pdf?OpenElement

ومع ذلك، اختلفت الآراء بشأن القيمة القانونية لإعلان ستوكهولم، إذ جادلت بعض الوفود المشاركة في لجنة التحضير لمؤتمر ستوكهولم بأن الإعلان لا بد أن تكون له مساهمة مهمة في تحقيق اعتراف عالمي بالحاجة الرئيسية للفرد إلى بيئة ملائمة تُتيح له التمتع بحقوق الإنسان، بينما جادلت وفود أخرى عن إمكانية اشتمال الإعلان على قسم منفصل يجسد المبادئ العامة التي توضح حقوق وواجبات الدول فيما يتعلق بالبيئة، وفي الوقت ذاته أيدت بعض الوفود التأكيد في الإعلان على مسؤوليات الدول وضرورة التضامن في مكافحة المشاكل البيئية[1].

في نهاية المطاف، يمكن أن نجزم أن إعلان ستوكهولم، على غرار الإعلانات الأخرى التي تمخضت عن القمم العالمية حول البيئة والتنمية، يتميز بكونه وثيقة عاكسة للسياسة الدولية للبيئة، لكن العديد من البنود والأحكام التي يكرسها تجد ما يُفسرها بكونها قد اكتسبت طبيعة الإلزام، بل ارتقى العديد منها إلى مبادئ عرفية ترتب الإلزام تجاه الكافة. ولعل أهم النصوص ذات الصبغة السياسية التي تم تبنيها هو ما توصلت إليه المؤتمرات والقمم الدولية المعنية بالبيئة، فضلا عن التقارير التي تُتوج أشغال وجهود لجان دولية يتم تشكيلها بهدف تنوير صناع القرار على المستوى الدولي بشأن قضايا بيئية لا يمكن إدراكها، من خلال الاجتماعات واللقاءات الدولية التي يتم عقدها تحت رعاية منظمات دولية حكومية أو غير حكومية، أو تلك التي يتم الدعوة إليها بمبادرة حكومات للنظر في مواضيع معينة تهم البيئة عامة والوسط البحري على وجه الخصوص.

يُرجِّح أغلب الفقهاء والمفكرين المهتمين بشؤون البيئة بأن مؤتمر ستوكهولم المعني بالبيئة البشرية لعام 1972 كان منعطفا حاسما في السياسة الدولية المُهتمة بالبيئة، ولغرض تدعيم هذا الترجيح تمت الدعوة إلى النظر في تغيرات المواقف والعلاقات المؤسسية فيما يتعلق بعلاقاتنا بالأرض واستخدامنا لمواردها[2] انطلاقا من خمسينات القرن العشرين، وبالتحديد عام 1949 الذي عرف تنظيم مؤتمر ليك سكسيس Lake Success بنيويورك، حيث صب اهتمام الأمم المتحدة على الجانب العلمي لمسألة حفظ واستخدام الموارد الطبيعية، إلى غاية حلول السبعينات، وتحديدا عام 1972 الذي شهد عقد مؤتمر ستوكهولم المُمهد للجهود الأممية الساعية إلى أنسنة Humanization البيئة، أو بالأحرى إقامة علاقة بين القضايا البيئة والإنسان

" لا ينبغ أن يصوغ الإعلان أحكامًا ملزمة قانونًا، لا سيما فيما يتعلق بالعلاقات بين الدول والأفراد، أو فيما بينها، لكونها تخضع مبدئيا للتشريعات الوطنية" (ترجمتنا).

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، مرجع سابق، ص 16.

2 Lynton Keith Caldwell, p.51.

بصفته الفاعل الرئيسي المسبب للتغييرات في البيئة التي يعيش فيها، فضلا عن حاجته للبيئة لتحقيق التنمية والرفاه، لكن ذلك لا يعني أن مؤتمر ستوكهولم لعام 1972 كان نقطة انطلاق هذه السياسة الدولية، لأنه تم اتخاذ الخطوات الأولى في هذا الشأن قبل قرن على الأقل من مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية، عندما اقترحت الحكومة السويسرية في عام 1872 لجنة تنظيمية دولية لحماية الطيور المهاجرة في أوروبا، بل اتخذ بعض المحافظين قبل ذلك مبادرات للحفاظ على البيئة لأسباب اقتصادية وطنية بشكل أساسي، لحماية الغابات ومياه الأرض والرواسب المعدنية والأشكال المفضلة للحياة البرية.

بصورة عامة، كانت المؤتمرات الأداة التي تم اختيارها لإرساء تعاون دولي بهدف الحفاظ على البيئة وحمايتها، فقد كانت مسألة حماية البيئة البحرية منصهرة في هذه المؤتمرات بما فيها الحكومية وغير الحكومية، ولم يتم تكريس مؤتمرات خاصة للنظر في قضاياها إلا مع انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، إذ حظيت البيئة البحرية بنصيب معتبر من الاهتمام والنقاش في إطار اللجنة الثالثة للمؤتمر التي تم تكليفها بالنظر في المسائل المتعلقة بحماية البيئة البحرية، البحث العلمي، التنمية وتحويل التكنولوجيا. يتجلى على هذا النحو تطور السياسة الدولية لحماية البيئة البحرية من مرحلة اقتصرت على التعبير عن الرغبة في إرساء آليات تعاون دولي، إلى غاية بلوغ مرحلة التقنين والتدوين للمبادئ والقواعد العامة التي واظبت الدول على احترامها أو على الأقل أخذها على محمل الجد في تعاملها مع البيئة البحرية.

تكتفي السياسة بتوفير الخطوط العريضة بشأن ما ستقوم به الحكومات وما يمكن أن تحققه للمجتمع الدولي ككل، كما يمكن أن توحي هذه الخطوط العريضة بما لا تنوي الحكومات القيام به، وعليه فإن السياسات ليست قوانين وإنما وثائق، لكن يمكن لهذه الوثائق أن تؤدي في نهاية المطاف إلى قوانين جديدة[1].

ينطبق هذا التحليل على نتائج المؤتمرات الدولية المعنية بالبيئة، لكن بعض هذه النتائج لا ترقى إلى مستوى القواعد والمبادئ القانونية الملزمة، بل يكتفي محتواها بالتعبير عن إرادة الدول المشاركة فيما يخص قضايا بيئية معينة، في حين ترقى نتائج مؤتمرات أخرى إلى مستوى آخر يتم من خلاله تبنيها على شكل اتفاقيات أو صكوك دولية متعددة الأطراف. وقد سبق للقانون الدولي أن عرف جدالا حول الطبيعة القانونية لوثائق معينة انبثقت عن قمم عالمية، في حين لم يتم تبنيها في شكل اتفاق دولي بمفهوم اتفاقية فيينا حول قانون المعاهدات لعام 1969.

---

1 Difference Between Law and Policy, Difference Between.net, Difference Between Similar Terms and Objects, http://www. differencebetween.net/miscellaneous/politics/difference-between-law-and-policy/ (last accessed March 5th, 2021).

يُمثل الإعلان العالمي لحقوق الانسان، الذي تبنته الجمعية العامة للأمم المتحدة بموجب قرارها A/RES/217(III) المؤرخ في 10 ديسمبر 1948، مثالا جادا في هذا الشأن من حيث أن قرارات الجمعية العامة ليست قوانين دولية، باستثناء ما تتبناه في إطار سير وتنظيم الأجهزة الأممية وميزانياتها، قبول أعضاء جدد وانتخاب الأمين العام[1]. واعتمادا على هذا التحليل، تفتقر الإعلانات العالمية المنبثقة عن المؤتمرات والقمم العالمية المعنية بالبيئة، بما في ذلك البيئة البحرية، إلى عنصر الإلزام، وتعتبر مجرد نصوص سياسية معبرة عما ترغب الدول في القيام به أو الامتناع عنه فيما يخص قضايا البيئة. لكن هذا التحليل مردود، فقد سبق للقضاء الدولي أن فصل في هذا الأمر، ذلك أنه من الناحية القانونية تختلف النصوص التي تتبناها منظمة الأمم المتحدة في أنها غير ملزمة في مجملها، فقرارات جمعيتها العامة ليست ملزمة بشكل تلقائي، وهو ما اعترفت به محكمة العدل الدولية التي أقرت بأن:

"The Court notes that General Assembly resolutions, even if they are not binding, may sometimes have normative value. They can, in certain circumstances, provide evidence important for establishing the existence of a rule or the emergence of an opinio juris. To establish whether this is true of a given General Assembly resolution, it is necessary to look at its content and the conditions of its adoption; it is also necessary to see whether an opinio juris exists as to its normative character. Or a series of resolutions may show the gradua1 evolution of the opinio juris required for the establishment of a new rule"[2]

بناء على ذلك، رتب الرصيد الوفير الذي بلغه المجتمع الدولي فيما يتعلق بالنصوص والمواثيق الدولية، خاصة المرنة منها التي لم يتم تبنيها في شكل اتفاق والمعنية بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، الحاجة إلى تدخل القضاء الدولي من أجل تفسير القواعد والمبادئ المتفق عليها، والتي اكتسب بعضها مع مرور الوقت طابع القواعد العرفية، بل تعكس بعض المبادئ المنصوص عليها قواعد عرفية ملزمة، على غرار المبدأ الذي يكرس أمن البيئة ذا الصلة بالعلاقات الدولية، والمُتمثل في الالتزام العام الواقع على الدولة بالامتناع عن استخدام بيئتها للإضرار ببيئة دول أخرى مجاورة، إذ يعود الفضل في إبرازه كمبدأ عام من

---

1 Humphrey, J. P. (1981). La nature juridique de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme. Revue générale de droit, 12 (2), pp. 397–400. https://doi.org/10.7202/1059408ar, p. 398.

2 راجع قضية مشروعية التهديد أو استعمال الأسلحة النووية، محكمة العدل الدولية، الرأي الاستشاري المؤرخ في 8 جويلية 1996، الفقرة 70، ص. 254–255، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 19 جويلية 2019) https://www.icj-cij.org/en/case/95

" قرارات الجمعية العامة ليست ملزمة، لكن يمكن أن يكون لها في بعض الأحيان قيمة معيارية، قد توفر في ظروف معينة أدلة لإثبات وجود قاعدة أو بروز اعتقاد بإلزاميتها، ولمعرفة ما إذا كان هذا ممكنا بالنسبة لقرار معين للجمعية العامة، من الضروري دراسة محتوى وشروط تبنيه، يجب أيضًا التحقق مما إذا كان هناك شعور فيما يتعلق بطبيعته المعيارية، بالإضافة إلى ذلك، قد تترجم القرارات المتعاقبة التطور التدريجي للشعور اللازم لإنشاء قاعدة جديدة" (ترجمتنا).

بين مبادئ أخرى للقانون الدولي للبيئة إلى محكمة التحكيم الدولية التي نظرت في قضية مصهر ترايل Trial Smelter Case 1941، والذي تنازعت بشأنه كل من الولايات المتحدة وكندا، كما تم تأكيد هذا المبدأ لاحقا بموجب قرارات وأحكام قضائية دولية، على غرار تأكيده من طرف محكمة العدل الدولية في عام 1949 في صيغة أخرى تتمثل في: sic utere tuo ut alienum non laedas[1]، والتي تُفيد بأن ممارسة دولة ما لحق سيادي على إقليمها مُقيد بالتزام بأن لا تلحق جراء ذلك أضرارا بإقليم دولة أخرى، وجرى التنصيص عليه لاحقا بموجب مواثيق وإعلانات دولية، على غرار المبدأ 21 من إعلان ستوكهولم، ما يعني أن المواثيق والإعلانات الدولية بشأن البيئة، وإن كانت في الأصل سياسية، تُروج لمبادئ وقواعد عامة للقانون الدولي للبيئة، وهو ما يضفي عنصر الإلزام على بعض مضامينها.

مع ذلك، يعود الفضل إلى الرصيد العلمي والأدبي في بناء السياسة الدولية لحماية البيئة البحرية، بما في ذلك الاتفاقيات والصكوك الدولية الملزمة منها والمرنة التي تتم صياغة مضامينها وفقا للمكاسب المحققة بفضل البحوث العلمية والفكر المناهض للاستغلال العشوائي للموارد الطبيعية، فضلا عن الأفكار المروجة لضرورة بناء علاقة بين الإنسان والبيئة، بما في ذلك البيئة البحرية، على أساس مستدام، وأخذ فكرة مأساة المشاعات Tragedy of commons بعين الاعتبار في التعامل مع ثروات وموارد أعالي البحار.

تعتمد السياسة الدولية لحماية البيئة البحرية على وثائق تترجم نتائج أشغال القمم والمؤتمرات الدولية والعالمية المعنية بالبيئة بكافة عناصرها وأبعادها، بما فيها البيئة البحرية، وهي المحافل الدولية التي عرفت انطلاقة حاسمة في بداية السبعينات من القرن الماضي بفضل مؤتمر ستوكهولم 1972 المعني بالبيئة البشرية، ومع ذلك يتطلب الإلمام بما تتميز به هذه السياسة الدولية النظر إلى حالها قبل انعقاد هذا المؤتمر، وكذلك التطرق إلى تطورها في المراحل المتعاقبة للمؤتمر نفسه. فضلا عن ذلك، أدت هذه السياسة الدولية إلى الدفع قدما بالقانون الدولي الحامي للبحار والمحيطات الذي عرف بدوره مرحلتين هامتين: أولاهما متعلقة ببروز قواعده ومبادئه، وثانيهما مرتبط بنضجها وتبلور قواعد ومبادئ أخرى للقانون الدولي للبيئة البحرية التي أصبح البعض منها قواعد عامة للقانون الدولي للبيئة.

الفرع الأول: البيئة البحرية في ظل النصوص الدولية

كان من أبرز ما ميز السياسة الدولية في النصف الأخير من القرن العشرين الاهتمام المتزايد بحالة البيئة البحرية، إذ تبين بأن الاعتقاد الذي ينظر إلى المحيطات كأماكن للغمر والإغراق، ذات قدرة استيعاب

1 راجع قضية مضيق كورفو، محكمة العدل الدولية، حكم 9 أفريل 1949، ص.22.

غير محدودة وقدرة مستمرة لتوفير موارد أصبح غير صالح وتجاوزه الزمن، وتم استبداله بوعي جديد مؤسس على العلم اليقين الذي يهتم بصحة المحيطات. ومع ذلك، لا يسود الاتفاق دوليا حول نقطة انطلاق السياسات البيئية المعاصرة، ويُزعم بأنها ظهرت في مرحلة ما بعد الصناعة Post-industrial بقيادة الولايات المتحدة وأوروبا[1]، بينما يرجح البعض أن تسييس القضايا البيئية دوليا وبروز البيئة كمشكل عابر للحدود جاء منذ خمسينات القرن الماضي، فقد أدت العديد من الحوادث البيئية التي عرفتها هذه الفترة إلى إقحام البيئة كموضوع في العلاقات الدولية، لكن المتفق عليه هو تجسُد تسييس البيئة دوليا مع إنشاء منتديات للنقاش والتفاوض بين الدول لتنظيم التعاون الدولي في هذا المجال[2].

من هذا المنطلق، يتعين تصحيح الاعتقاد بأن اهتمام السياسة الدولية بالبيئة يعود إلى الجهود الأممية التي أفضت إلى تنظيم مؤتمر ستوكهولم حول البيئة البشرية عام 1972، لأنه رغم أن الوعي الدولي بالقضايا البيئية تنامى بشكل معتبر عقب هذا المؤتمر، فإن التأطير الدولي للمسائل البيئية ترسخ بشكل معتبر بعد الحرب العالمية الثانية مع تزايد الانشغال بشأن ما ينطوي عليه النقل البحري للنفط من تهديدات للبيئة البحرية، فضلا عن تفعيل آليات قانونية دولية خلال هذه الفترة ترمي إلى حماية موارد بحرية من استغلال غير مُنظم، وهي الآليات التي تعكس البعد السياسي للجهود الدولية، مثلما يبرز في ديباجات النصوص التي تم تبنيها.

بالنتيجة يتجلى أن الاهتمام الذي أُولي للبيئة البحرية تجسَّد في السياسة الدولية، وذلك قبل حلول المرحلة التي ساد فيها الفكر الذي دعا إلى إعادة التصور في مفهوم الأمن الدولي على النحو الذي يكفل الاهتمام بالبيئة وإدراجها موضوعا مرجعيا للأمن، وهي المرحلة التي سايرت وتزامنت مع مختلف القمم والمؤتمرات العالمية المعنية بالبيئة.

أولا: مرحلة ما قبل وأثناء مؤتمر ستوكهولم

كانت حكامة Governance البيئة البحرية في ظل قانون البحار الكلاسيكي متأثرة بفكر هيغو غروتيوس Hugo Grotius المتزعم لمبدأ حرية البحار، مقابل الفكر الداعم للولاية الزاحفة للدولة الساحلية. ومن ثمَّ لم يكن المجتمع الدولي منشغلا بحماية البيئة البحرية إلا مع حلول الفترة المعاصرة، وبالتحديد مع

1 Charles H. Eccleston, Frederic March, Global Environmental Policy Concepts, Principles, and Practice, CRC Press Taylor & Francis Group, 2011, 6000 Broken Sound Parkway NW, Suite 300 Boca Raton, Florida 33487-2742, ISBN 13: 978-1-4398-9606-8 (eBook), https://doi.org/10.1201/b17375. (last accessed July 20th, 2019).

2 Lucile Maertens, Penser l'environnement et les relations internationales : Une introduction, Op.cit, p.2

نهاية الحرب العالمية الثانية التي عرفت بروز البوادر الأولى للسياسة الدولية لحماية البيئة البحرية، والتي ترجمتها المحاولات الأولى لتنظيم استغلال الموارد البحرية الحية، خصوصا الحيتان التي أُبرمت بشأنها اتفاقية في عام 1946[1]، والتي تتبنى ضمنيا في ديباجتها الاستدامة في استغلال الحيتان.

يُعد التصرف الانفرادي للولايات المتحدة عام 1945 حين وسعت ولايتها لتشمل جميع الموارد المعدنية للجرف القاري، ولا سيما البترول والغاز والمعادن، التحدي الأول الذي واجهته عقيدة حرية البحار، والذي كان من شأنه تحويل البحار والمحيطات إلى ساحة للصراع واللااستقرار. في المقابل أثار التصرف الأمريكي موجة من المطالب خاصة من طرف دول أمريكا اللاتينية لتوسيع ولايتها، بل أحيانا سيادتها على مناطق بحرية يبلغ عرضها 200 ميل بحري. كانت طبيعة التوسع والزيادة في نطاق الولاية الوطنية بالبحر بيئية، لأن الغرض المنشود يكمن في الوصول إلى الموارد المعدنية والنفطية والحية للبحار والمحيطات، ومنع استخدامها من قِبل دول أخرى سواء مجاورة أو بعيدة. في نفس المرحلة تطورت صناعة النفط الذي أصبح يتم نقله بحرا، وأصبح موضوعا لانشغالٍ تكفلت به السياسة الدولية، وهو ما يعكسه المؤتمر المتعلق بتلوث البحر عن طريق النفط الذي نُظم بلندن خلال الفترة الممتدة من 26 أفريل إلى 18 ماي 1954، إذ تُوجت أشغاله بالتوقيع على الاتفاقية الدولية حول مكافحة تلوث مياه البحر بالنفط بلندن في 12 ماي 1954، والتي لا تقدم ديباجتها رصيدا وفيرا من المعلومات من شأنه أن يعكس مدى اهتمام السياسة الدولية بقضايا تلوث البحر عن طريق المحروقات، واكتفت بالتنصيص على رغبة الأطراف المتعاقدة في اتخاذ إجراء مشترك لمنع تلوث البحر بالنفط المتسرب من السفن.

لم تحقق اتفاقية 1954 الأهداف المرجوة، وبالأخص عدم توفيرها حلولا لإشكالية تلوث مياه أعالي البحار بالنفط، وهو القصور الذي وقفت عليه الأطراف الدولية الفاعلة في شؤون سياسة حماية البيئة البحرية، إذ أبرزت حادثة ناقلة النفط "توري كانيون Torrey Canyon" عام 1967 ضعف الأنظمة والأطر التي يعتمد عليها المجتمع الدولي في هذا الشأن، وأدى حجم الخسائر والأضرار التي لحقت بالبيئة البحرية لكل من المملكة المتحدة وفرنسا إلى تسريع وتيرة إعادة النظر في النظام المعتمد، ليتم تكليف المنظمة الحكومية الاستشارية البحرية الدولية (IMCO) بإعداد مشروع لاتفاقية تُتيح للدولة الساحلية حق التدخل في أعالي البحار للدفاع عن مصالحها البحرية في حالة خطر وشيك الوقوع ينطوي على التلوث بالنفط، وتم تبني الاتفاقية خلال مؤتمر دولي ببروكسل في عام 1969.

---

1 راجع ديباجة الاتفاقية الدولية لتنظيم صيد الحيتان، (UNTS 161).

إلى جانب ذلك، وفي سياق الحفاظ على البيئة البحرية من التلوث بالنفط، اهتمت السياسة الدولية بالموضوع، وأسفرت الجهود المبذولة عن تبني الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن عام 1973، والتي تم تعزيزها بموجب بروتوكول عام 1978. وموازاة مع هذا التوجه نحو الحفاظ على البيئة البحرية من التلوث بالنفط، برزت مفاهيم ونظريات سياسية ألهمت المدافعين عن البيئة واتخذوها سُبلا لتدعيم مساعيهم على غرار المالتوسية الجديدة Neo-Malthusians التي تعكس مذهبا يدعو إلى السيطرة على النمو الديمغرافي في مواجهة ندرة الموارد، ومبدأ غايا Gaia Principle، نسبة إلى "الإلهة غايا" التي كان الإغريق يزعمون بأنها قامت بحماية الأرض، وهو المبدأ الذي اعتمد عليه العالم البريطاني جيمس لوفلوك James Lovelock (1919) في نظريته في سبعينات القرن الماضي، والتي افترض بموجبها أن نظام حياة الأرض يعمل على شكل كائن حي ذاتي التنظيم[1].

مر المجتمع الدولي البحري قبل هذه الفترة بمرحلة تحقق فيها تدوين قواعد قانون البحار، وبالتحديد في عام 1958، من خلال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار بجنيف، غير أن الأحكام التي خُصصت لحماية البيئة البحرية لم تكن وافرة، واقتصر الأمر على إلقاء التزام على عاتق الدول للتعاون في سبيل حماية أعالي البحار من التلوث، خاصة بالمواد المشعة.

نظرا لأهمية البيئة البحرية من حيث توفيرها امكانات للاسترزاق من خلال ما تزخر به من موارد بيولوجية، فضلا عن أنها توفر طرقا للمواصلات والتجارة الدولية، فبإمكاننا التسليم بأن الاهتمام بها جاء بشكل جوهري على سبيل الانفراد بموجب مؤتمرات دولية وإبرام اتفاقيات متعددة الأطراف لحمايتها، وهو ما تؤكده الجهود الأممية التي بُذلت في سبيل تخصيص قاع البحر وباطنه خارج حدود الولاية الوطنية لاستخدامات سلمية، والتي اتخذت من قرار الجمعية العامة رقم 2340 (د-22) المؤرخ في 18 ديسمبر 1967 أساسا لها.

وما يثير الانتباه في قرار آخر تبنته الجمعية العامة للأمم المتحدة بخصوص استغلال الثروات المعدنية لقاع البحر وباطنه الواقع ما وراء حدود الولاية الوطنية[2]، تأثر مُعدِّيه بالفكر السياسي المدافع عن الإنسانية وحماية مصالحها من إشكالية "مأساة المشاعات العالمية Tragedy of Commons" وما ترتبه من استغلال غير منضبط للموارد، إذ تمت الاستجابة لذلك من خلال ابتكار والعمل بمفهوم "الإرث المشترك

1 Charles H. Eccleston, Frederic March, Op.cit. p.79.

2" راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار رقم 2749 (د-25) المؤرخ في 17 ديسمبر 1970، إعلان المبادئ المطبقة على قاع البحار والمحيطات وباطنها، ما وراء حدود الولاية الوطنية".

للإنسانية "Common Heritage of Mankind (CHM)" في سبيل مواجهة عدم تناسب المفاهيم القانونية التقليدية المتمثلة في السيادة، والاستيلاء، والغزو، وسلطة التنفيذ وحقوق الملكية، مع طبيعة المناطق الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية[1]، ما أوجب العمل بمفاهيم أخرى تتناسب مع التوجهات الجديدة للعالم المعاصر الذي مر بفترة عصيبة نتيجة الحرب الباردة التي هددت كيان البشرية والبيئة العالمية جراء السباق نحو التسلح، وما ترتب عنه من انتشار أسلحة الدمار الشامل.

كانت البيئة البحرية الوسط الأول الذي حظي باهتمام دولي للحد من التسلح البحري منذ عشرينات القرن الماضي، في حين تُوجت السياسة الدولية الهادفة إلى نزع التسلح بإبرام معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة الدمار الشامل في قاع البحار والمحيطات وفي باطن أرضها، بتاريخ 11 فيفري 1971، والتي تُجسد أهم مكسب يرمي إلى حماية البيئة البحرية قبل التحول الذي طرأ على السياسة الدولية للبيئة عقب مؤتمر ستوكهولم بشأن البيئة البشرية لعام 1972.

يُعتبر مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية تتويجا للجهود المبذولة لحماية المحيط الحيوي، واعتماد جدول أعمال رسمي للسياسة والقانون الدوليين يتعلق بهذا الشأن. وكما سبق أن ألمحنا، لم تكتسب المسؤولية الجماعية للدول المتعلقة بحماية المعمورة من التهديدات الشاملة اعترافا سياسيا سوى مع حلول السنوات التي سبقت مؤتمر ستوكهولم. ساد التخوف بشأن فشل مؤتمر ستوكهولم منذ دورته الأولى التي انعقدت في 5 جوان 1972، نتيجة التناقض القائم بين موقفين أساسيين، ويتعلق الأمر من جهة بالموضوع الرئيسي للمؤتمر، والمتمثل في تأثير النشاط البشري على البيئة الحيوية، مع التركيز على السيطرة على التلوث والحفاظ على الموارد، ومن جهة أخرى، نظر المؤتمر في التنمية الاجتماعية والاقتصادية على أنها مسألة واقعية. ولغرض تحقيق الربط بين هذين الموقفين، تم الإقرار بأن حماية البيئة تُمثل عنصرا أساسيا للتنمية الاجتماعية والاقتصادية[2].

ومنه يمكن اعتبار إعلان مؤتمر ستوكهولم المعني بالبيئة البشرية الخطوة الأولى لإدراج أمن البيئة في المحافل الدولية بصورة رسمية، رغم أن الوثائق المنبثقة عن المؤتمر لا تشر بتاتا إلى هذا المصطلح، ولكن إقامة الدليل على أن حماية البيئة والحفاظ على مواردها شرط أساسي للتنمية كفيل بترجمة مقومات

---

1 Ved P. Nanda George (Rock) Pring, International Environmental Law and Policy for the 21st Century, 2nd Revised Edition, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden. Boston, 2013, ISBN 978-90-04-24286-9, p. 37.

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الوثيقة A/CONF.48/14/Rev.1، تقرير مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة البشرية، ستوكهولم 5-16 جوان 1972، الجزء الأول، الإجراءات المتخذة من طرف المؤتمر، الفصل الأول، إعلان مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية، الفقرة 2، ص.3، متاحة على الرابط:https://undocs.org/en/A/CONF.48/14/Rev.1

أمن البيئة الرامية إلى تحقيق الأمن والاستقرار عبر التكفل بالمحيط الحيوي بمعناه الشامل. كانت نتائج المؤتمر فيما يتعلق بأمن البيئة في بعده البحري صريحة من حيث تأكيدها على أن المحيطات تُمثل الوعاء النهائي للنفايات الطبيعية والمصنوعة من طرف الإنسان[1]، ولهذا الغرض تم اعتماد توصية لإعداد سجل عالمي للأنهار النظيفة يتم تحديده وفقًا لمعايير الجودة المتفق عليها دوليًا، والذي تساهم فيه الدول على أساس طوعي.

علاوة على ذلك، تناول المؤتمر قضية غمر النفايات، وأوصى بإلزامية مراقبة الحكومات لعمليات الغمر التي يتم مباشرتها ضمن المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية، وبصورة عامة بلغ عدد التوصيات المنبثقة عن المؤتمر بشأن التلوث البحري 9 توصيات ألحت على المساهمة القيمة التي تُنتظر من مختلف الهيئات الدولية، خاصة الوكالات المتخصصة للأمم المتحدة المعنية بمكافحة التلوث البحري، في توفير رصيد علمي في هذا المجال، كما جاء الملحق الثالث للفصل الثاني من تقرير المؤتمر تحت عنوان "المبادئ العامة لتقييم والسيطرة على التلوث البحري"، وهي المبادئ التي أقرت تعريف الأمم المتحدة للتلوث البحري، كما تم التأكيد بأن المبادئ المنصوص عليها تُمثل اقتراح الفريق الحكومي الدولي المعني بالتلوث البحري (IPMP) في شهر نوفمبر 1971، والمُعتبرة بمفهوم هذا الملحق الثالث مفاهيم إرشادية تُمثل أساسا عاما لاتفاق عام[2]. فضلا عن ذلك، لم يكتفِ تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية بالتكفل بحماية البيئة البحرية من التلوث، بل تناول إلى جانب ذلك جانبا هاما بالنسبة لأمن البيئة البحرية، ويتعلق الأمر بالحفاظ على الموارد الوراثية للأسماك، فأوصى في سبيل ذلك بتنفيذ التوصيات المنبثقة عن فريق عمل منظمة الأغذية والزراعة لعام 1971 حول هذا الموضوع[3].

ورغم هذا الاهتمام الملائم بحماية البيئة البحرية، لم تكن نتائج مؤتمر ستوكهولم في نظرنا شاملة بما أنها لم تتكفل بشكل تام بالتحديات التي تواجه أمن البيئة البحرية خاصة الشاملة منها، بل حتى بالنسبة للتلوث البحري تم صب اهتمام أكبر بمسألة غمر النفايات مقارنة بالمصادر الأخرى للتلوث البحري، ويعود ذلك في رأينا إلى التوجه الغالب على الساحة الدولية المتزامن مع انعقاد مؤتمر ستوكهولم، فقد تصدرت مسألة غمر النفايات في البحر الأجندة السياسية الدولية، كما أن مسألة الحفاظ على الموارد وعلاقتها بالتنمية

---

1 نفس المرجع، الفصل الثاني، مخطط عمل للبيئة البشرية، ب. توصيات بشأن إجراءات على المستوى الدولي، التوصية 55 (ب)(i)، الفقرة 2، ص. 18.

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الوثيقة A/CONF.48/14/Rev.1 تقرير مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة البشرية، ستوكهولم 5–16 جوان 1972، الملاحق، الملحق الثالث، مبادئ عامة لتقييم ومراقبة التلوث البحري، المبدأ (1)، ص. 73.

3 مرجع سابق، التوصية 43، ص. 15.

الاقتصادية والاجتماعية تم التكفل بها بصورة معتبرة في جانبها المتعلق بالموارد البرية، مقارنة بالموارد البحرية البيولوجية أو المعدنية.

ثانيا: مرحلة ما بعد مؤتمر ستوكهولم

كانت لنتائج مؤتمر ستوكهولم آثار مدوية على السياسة الدولية المعنية بالبيئة، كما برزت بصمتها على البيئة البحرية بشكل معتبر، ذلك أن المبادئ التي كرسها المؤتمر، والمتعلقة بحماية البيئة البحرية، سرعان ما تم تبنيها وترجمتها في صورة نصوص قانونية من طرف واضعي اتفاقية قانون البحار التي توجت 9 سنوات من الجهود (1973-1982) التي بُذلت في إطار مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الذي عمل بالمبادئ التي جاء بها مؤتمر ستوكهولم وأدرجها في نهاية المطاف في الجزء الثاني عشر للاتفاقية، على غرار المادة 192 التي تعكس التزاما عاما دوليا يقع على عاتق الدول بخصوص حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهو المبدأ الذي جاء به تقرير مؤتمر ستوكهولم المعني بالبيئة البشرية.

ومن ثمَّ كانت الأرضية مهيأة للمؤتمِرين الذين أسسوا لجنة مستقلة لتهتم بالحفاظ على البيئة البحرية، ألا وهي اللجنة الثالثة التي تضمنت الولاية المخولة لها مهمةُ إعداد مشاريع مواد بشأن حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها[1]، فأعدت نتيجة لذلك 46 مادة خُصصت كلها لهذه المسألة. لكن كما سبق أن أسلفنا، وبغض النظر عن هذا الكم المعتبر من الأحكام القانونية التي تم إعدادها، فهي لم تتناول بصورة صريحة مسألة أمن البيئة التي لا يمكن إدراك أبعادها سوى من خلال ديباجة اتفاقية قانون البحار التي لخصت أهداف تبني اتفاقية شاملة تعتني بمسائل قانون البحار في صون الأمن والسلم الدوليين، فضلا عن ذلك يعكس جزءُها الثاني عشر العديد من الأبعاد والحلول للقضايا البيئية البحرية من منظور الأمن الدولي، ما دامت ترمي إلى تكريس مسؤولية دولية بشأن حماية البيئة البحرية، وتؤسس إطارا قانونيا واضحا للحفاظ على استدامة مواردها البيولوجية والمعدنية، فضلا عن تبني أطر قانونية ومؤسسية لفض النزاعات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية.

لم يكتف المجتمع الدولي بالرصيد القانوني لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها الذي تم اكتسابه بفضل جهود مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، ذلك أن المواثيق والنصوص الدولية ذات الطبيعة السياسية التي تم تبنيها عقب هذا المؤتمر اهتمت بالبيئة البحرية وبمواردها، على غرار الميثاق العالمي

1 Douglas M. Johnston, The Environmental Law of the Sea, International Union for Conservation of Nature and Natural Resources, 1981, Printed by Daemisch Mohr GmbH, Lindenstraße 78, 5200 Siegburg, Germany, (420 pages), p.209.

للطبيعة[1] الذي رغم عدم تكريسه صراحة لأمن البيئة فهو يستحق تحليل ما نص عليه، كما أنه يبدو مُبتكرا من حيث كونه يربط بين مسألة تدهور النظم الطبيعية الناتج عن الاستهلاك المفرط وإساءة استخدام الموارد الطبيعية وعدم القدرة على إقامة نظام اقتصادي مناسب بين الشعوب والدول، وهو ما يسبب انهيار الهياكل الاقتصادية والاجتماعية والسياسية[2]. كما اهتم الميثاق بقضية الأمن والسلم الدوليين، وأقام بشأنه علاقة بين الموارد الطبيعية والسباق نحو التسلح، معتبرا أن السباق على الموارد النادرة مولِّدٌ للصراع، بينما يخدم الحفاظ على الطبيعة ومواردها العدالة، ويساهم في الحفاظ على السلم الذي لن يتم ضمانه إلا عندما تتعلم البشرية العيش في وئام ونبذ الحرب والسباق نحو التسلح[3].

جاءت أحكام الميثاق العالمي للطبيعة عامة، وأخذت بعين الاعتبار البيئة العالمية ككل، فلم تسع إلى التركيز على أبعاد بيئية معينة على حساب أخرى، لكن البيئة البحرية حضرت بشكل لافت عندما نص الميثاق على أن يتم تكييف الممارسات المتعلقة بالصيد البحري للخصائص والقدرات الطبيعية للمناطق المعنية، فضلا عن اهتمامه بحماية أعالي البحار، من خلال التأكيد على ضرورة إنقاذ والحفاظ على الطبيعة الواقعة بمناطق ما وراء حدود الولاية الوطنية. ينطبق في نظرنا على الميثاق العالمي للطبيعة ما قيل بشأن القوة الإلزامية لقرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة المهتمة بالبيئة، إذ إن التحليل الملائم لأحكامه يؤدي إلى القول بأنها عاكسة لمبادئ القانون الدولي للبيئة التي أصبحت غالبيتها مكتسِبة لقوة القواعد ذات الحجية تجاه الكافة Erga Omnes، والتي لا يمكن لأشخاص القانون الدولي الاتفاق على مخالفتها.

استمر المجتمع الدولي في الاهتمام بالبيئة التي أصبحت بارزة في الأجندة السياسية الدولية. أكثر من ذلك، أضحت الاتفاقيات الدولية في غالبيتها تخصص أحكاما لحماية البيئة، بما فيها الاتفاقيات الدولية ذات المواضيع غير البيئية، كما عرفت السياسة الدولية للبيئة منعرجا آخر حاسما بفضل تقرير لجنة برونتلاند المعنون "مستقبلنا المشترك" لعام 1987، الذي برز فيه مصطلح أمن البيئة بمناسبة تناوله النفقات العسكرية العالمية المقدرة بأكثر من 900 مليار دولار في عام 1985، (ما يتعدى 2.5 مليار دولار يوميا)،[4]

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/37/7 المؤرخ في 28 أكتوبر 1982، الميثاق العالمي من أجل الطبيعة، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/37/7

2 نفس المرجع، الديباجة، الفقرة 7.

3 نفس المرجع، الديباجة، الفقرة 8.

4 راجع تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية: مستقبلنا المشترك، الفصل الحادي عشر، السلم، الأمن، البيئة، والتنمية، ثالث: نحو كسبب تنمية قابلة للاستمرار، 2. الإدارة التعاونية، ص.388-389.

فضلا عن إقرار فصله الحادي المعنون: السلم، والأمن، والتنمية والبيئة، بأن الإجهاد البيئي يعد مصدرا للنزاع الذي يعتبره بدوره سببا لتنمية غير مستدامة[1].

تم تناول القضايا ذات الصلة بأمن البيئة البحرية وفقا لنفس المقاربة، إذ اعتبر التقرير بأن المحيطات من المشاعات أو الملكية الشائعة، مُقرا بأن الأشكال التقليدية للسيادة الوطنية تثير مشاكل في إدارة "المشاعات العالمية" والنظم البيئية المشتركة، والتي عددها وحصرها في المحيطات والفضاء الخارجي والقارة القطبية الجنوبية[2]. إلى جانب ذلك، اهتم التقرير بما بلغه مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار من نتائج، معتبرا إياه المحاولة الأكثر طموحا على الإطلاق لتوفير نظام متفق عليه دوليا لإدارة المحيطات، كما اعتبر الاتفاقية المنبثقة عنه خطوة رئيسية نحو نظام إدارة متكامل للمحيطات[3]. كان التقرير منذرا بشأن ارتفاع درجة حرارة المحيطات وآثارها على الأنظمة الإيكولوجية البحرية، مصايد الأسماك وسلاسل الغذاء، والتي اعتبرها غير معروفة تقريبا[4].

اهتم التقرير على نفس المنوال بدور المحيطات في تحقيق التوازن للحياة على الأرض، ووُفِّق في الإشارة إلى اعتبار زيادة الأشعة فوق البنفسجية الناتجة عن استنفاد طبقة الأوزون تهديدًا، ليس فقط لصحة الإنسان ولكن للحياة في المحيطات، مستدلا على ذلك بما يعتقده بعض العلماء من أن هذا الإشعاع يمكن أن يقتل العوالق النباتية الحساسة ويرقات الأسماك التي تطفو بالقرب من سطح المحيط، ما يؤدي إلى إتلاف سلاسل الغذاء في المحيطات، وربما تعطيل أنظمة دعم الحياة[5].

يُعد تقرير برونتلاند أشمل في نظرنا مقارنة بنتائج المؤتمرات العالمية المعنية بالبيئة فيما يخص الدور الذي تؤديه البحار والمحيطات في الحفاظ على توازن الأنظمة الحيوية واستمرار الحياة على وجه الأرض.

استمرت الجهود في إطار السياسة الدولية لحماية البيئة بكافة عناصرها، وهكذا تبنى إعلان ريو دي جانيرو المنبثق عن قمة الأرض أو مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة والتنمية المُنظم بالبرازيل، خلال الفترة الممتدة من 4 إلى 13 جوان 1992، 27 مبدأً، ورغم أنها لم تتناول قضايا البحار والمحيطات بشكل

---

1 راجع تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية: المرجع السابق، الفقرات 5-15، ص.373-378.

2 نفس المرجع، الفقرة 28.

3 نفس المرجع، الفقرة 49.

4 راجع تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية: مستقبلنا المشترك، الفصل الحادي عشر، السلم، الأمن، البيئة، والتنمية، ثالث: نحو كسبب تنمية قابلة للاستمرار، 2. الإدارة التعاونية، الفقرة 22.

5 راجع تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية مرجع سابق، الفقرة 13.

صريح، فقد شملتها الأحكام التي نصت عليها هذه المبادئ، والتي سجلت تطورا يترجمه اعتبارها، بموجب المبدأ 25 السلم، التنمية وحماية البيئة قضايا مترابطة ولا تقبل التجزئة[1]. حققت قمة الأرض نتائج معتبرة في مجال حماية الأنظمة الإيكولوجية البحرية، من خلال ما تم التوصل إليه من نتائج يعكسها تبني اتفاقية بشأن التنوع البيولوجي التي تنص على تمديد تطبيق أحكامها على نحو يتفق مع حقوق والتزامات الدول التي يقرها قانون البحار، كما حققت قمة الأرض أهم مكسب سياسي دولي لحماية البيئة، من خلال جدول أعمال القرن الواحد والعشرين (Agenda 21) الذي خُصص الفصل السابع عشر منه لحماية المحيطات وجميع البحار، بما فيها البحار المغلقة وشبه المغلقة والمناطق الساحلية، والاستخدام الرشيد لمواردها البيولوجية وتطويرها.

ألح جدول الأعمال 21 على اعتماد استراتيجيات جديدة لإدارة وتنمية البحار والمحيطات والمناطق الساحلية على المستويات الوطنية ودون الإقليمية والإقليمية والعالمية، وشدد في هذا الشأن على أن تكون هذه الاستراتيجيات متكاملة ومركزة على كل من الاحتياط والتنبؤ المعتبرين عاملين أساسيين في تجسيد المقاربة الوقائية للبحار والمحيطات التي تبنتها اتفاقية قانون البحار. وفي نفس السياق، أكد إعلان جوهانسبورغ لعام 2002 مخطط العمل الذي اقترحه الفصل 17 لجدول أعمال 21، معتبرا إياه إطارا يوفر برنامج عمل لتحقيق التنمية المستدامة للمحيطات والمناطق الساحلية والبحار من خلال مجالات برامج الإدارة المتكاملة والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية، بما في ذلك المناطق الاقتصادية الخالصة، وحماية البيئة البحرية، والاستخدام المستدام للموارد البحرية الحية والمحافظة عليها، والتكفل بأوجه عدم اليقين الملحة فيما يتعلق بإدارة البيئة البحرية وتغير المناخ، وتعزيز التعاون والتنسيق دوليا وإقليميا، والتنمية المستدامة للجزر الصغيرة[2]، بينما تتجلى الأحكام الداعمة للتكفل بالقضايا ذات الصلة بأمن البيئة البحرية في نص إعلان جوهانسبورغ لعام 2002، من خلال اعتباره "المحيطات والبحار والجزر والمناطق الساحلية جسماً متكاملًا وأساسيًا من النظام البيئي للأرض، وهي ضرورية للأمن الغذائي العالمي واستدامة الازدهار الاقتصادي ورفاهية العديد من الاقتصادات الوطنية، ولا سيما في الدول النامية"[3].

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، تقرير مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة والتنمية، (ريو دي جانيرو، 3-14 جوان 1992)، الوثيقة A/CONF.151/26 (Vol. I)، متاحة على: (تاريخ الولوج: في 16 سبتمبر 2019) https://undocs.org/ar/A/CONF.151/26/Rev.1(vol.I)

2 راجع الأمم المتحدة، تقرير بشأن القمة العالمية حول التنمية المستدامة، جوهانسبورغ، إفريقيا الجنوبية، 26 أوت – 4 سبتمبر 2012، الوثيقة A/CONF.199/20، الفقرة 30 (ب)، ص. 22.

3 نفس المرجع.

لاحقا، وتحديدا بعد مرور 20 سنة من تنظيم قمة الأرض، انبثقت وثيقة عن مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة المُنظم بريو دي جانيرو في عام 2012، عنوانها "المستقبل الذي نصبو إليه The Future We Want"، ورغم كون تقييم التقدم المسجل والنقائص العالقة المتعلقة بوضع حيز التنفيذ للنصوص المنبثقة عن المؤتمرات العالمية الكبرى المعنية بالتنمية المستدامة، وتبني التزام سياسي متجدد فيما يخص التنمية المستدامة، من بين ما كان المؤتمر يصبو إليه، إلا أن الوثيقة خلت من أية إشارة صريحة إلى أمن البيئة، بينما برز الأمن الغذائي في العديد من المرات، في حين تم ذكر الأمن الإنساني (الأمن البشري) مرة واحدة في إشارة إلى مناقشات الجمعية العامة للأمم المتحدة حول هذا الموضوع[1]. لكن قضايا أمن البيئة للبحار والمحيطات حظيت بنصيب أوفر، إذ خُصصت لها 20 فقرة سردت التهديدات الشاملة لصحة البيئة البحرية، بما في ذلك التلوث البحري بمختلف الملوثات، ولا سيما اللدائن والملوثات العضوية الثابتة والفلزات الثقيلة والمركبات النيتروجينية[2]، والخطر الشديد الذي تتعرض له النظم الإيكولوجية والموارد البحرية من الأنواع الدخيلة التوسعية[3]، وارتفاع مستوى سطح البحر وما يشكله من تهديد على بعض المناطق الساحلية[4]، وتحمض المحيطات وتخصيبها[5]، والصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم[6]، وحفظ التنوع البيولوجي البحري من خلال أنظمة المناطق البحرية المحمية وفقا للقانون الدولي[7].

بالنتيجة يتضح أن أمن البيئة كمفهوم لم يجر العمل به على الصعيد السياسي الدولي المعني بحماية البيئة، بل أضحى مفهوما متداوَلا لدى الخبراء السياسيين المهتمين بشؤون البيئة، الذين لم يُفلحوا في تكريسه صراحة بموجب المواثيق والإعلانات السياسية لحماية البيئة عامة والبحار والمحيطات على وجه الخصوص. وخلافا لذلك، اهتمت النصوص المنبثقة عن القمم والمؤتمرات العالمية، وتلك التي توجت أشغال اللجان الأممية المستحدثة لأغراض بيئية، باتفاقية قانون البحار، واتفقت جلها على اعتبارها النص المرجعي الذي لا بد أن يؤطر الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية والحفاظ على مواردها.

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، ريو دي جانيرو البرازيل، 20–22 جوان 2012، الوثيقة الختامية للمؤتمر، المستقبل الذي نصبو إليه، A/CONF.216/L.1، 19 جوان 2012، الفقرة 21.

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، ريو دي جانيرو البرازيل، 20–22 جوان 2012، الوثيقة الختامية للمؤتمر، المستقبل الذي نصبو إليه، A/CONF.216/L.1، 19 جوان 2012، الفقرة 163.

3 نفس المرجع، الفقرة 164.

4 الوثيقة الختامية للمؤتمر، مرجع سابق، الفقرة 165.

5 نفس المرجع ، الفقرة 166 و 167.

6 نفس المرجع، الفقرة 170.

7 نفس المرجع، الفقرة 188.

استمرت الجهود الأممية خلال العشريتين الأُولَيَين للقرن الواحد والعشرين في البحث عن حلول ناجعة لحماية البيئة البحرية في إطار تصور يأخذ بعين الاعتبار التهديدات الشاملة، بما فيها التهديدات التي تُرتِّب آثارا غير مباشرة وغير فورية على البيئة البحرية، على غرار آثار تغير المناخ على البحار والمحيطات. ولأجل ذلك، تبنت الجمعية العامة الأممية وثيقة يغلب عليها الطابع السياسي تحت عنوان "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام 2030"[1]، والمعروفة بأهداف التنمية المستدامة Sustainable Development Goals (SDGs)، تهدف بموجبها 193 دولة التي تبنتها بالإجماع إلى تحقيق التنمية المستدامة بأبعادها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية على نطاق عالمي بحلول عام 2030، إذ يبلغ عدد الأهداف المحورية المسطرة 17 هدفا مدعمة بـ169 غاية. وأبرزت ديباجة هذه الوثيقة العلاقة المتلازمة بين التنمية المستدامة وحماية البيئة، بل أكدت أن الأهداف تم تسطيرها خدمة للبشرية، الكوكب، الازدهار، وتعزيزا للسلم العالمي، وهو ما يترجم في نظرنا رؤية شاملة ترهن إرساء السلم العالمي على التنمية المستدامة التي لن تتحقق إلا من خلال حماية البيئة العالمية من التدهور، وانتهاج طرق تتيح الاستدامة في الاستهلاك والإنتاج، وإدارة موارد المعمورة الطبيعية على نحو مستدام.

تماشيا مع نفس المقاربة التي انتهجتها الوثائق الأممية المكرِّسة للسياسة الدولية لحماية البيئة، لم تستعمل هذه الوثيقة بدورها مفهوم أمن البيئة على نحو صريح، خلافا للأمن الغذائي الذي تم تكريسه صراحة، لكن من المؤكد أن ما نصت عليه الوثيقة يعكس مقومات أمن البيئة، خاصة أنه تم تأكيد التلازم بين التنمية المستدامة والأمن، من خلال الإقرار بأن التنمية المستدامة لا يمكن أن تتحقق دون سلم وأمن، وعلى العكس من ذلك، يكون السلم والأمن في خطر من دون التنمية المستدامة[2].

انتهجت هذه الوثيقة نفس النهج الذي تبنته الوثيقة الأممية المُعنونة "المستقبل الذي نصبو إليه" فيما يتعلق بالقضايا الشاملة التي تهم البحار والمحيطات، بينما جاء الهدف الرابع عشر منها مخصصا حصرا لحفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية، واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة، ولهذا الغرض نصت الوثيقة بموجب هذا الهدف صراحة على التدابير الواجب اتخاذها خلال 15 سنة الموالية لتاريخ تبنيها في مواجهة التهديدات الشاملة لبحار ومحيطات المعمورة، فتم التنصيص على منع التلوث

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/70/1 المؤرخ في 21 أكتوبر 2015، "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام 2030"، متاح على الرابط: (تم الولوج 22 مارس 2020) https://undocs.org/ar/A/RES/70/1

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/70/1 المؤرخ في 21 أكتوبر 2015، "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام 2030"، الفقرة 35، ص.13، متاح على الرابط: (تم الولوج: 8 جانفي 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/70/1

البحري بجميع أنواعه، والحد منه بدرجة كبيرة، إدارة النظم الإيكولوجية البحرية والساحلية على نحو مستدام وحمايتها، تنظيم الصيد على نحو فعال، وإنهاء الصيد المفرط والصيد غير القانوني وغير المبلغ عنه وغير المنظم، وممارسات الصيد المدمرة، حفظ 10% على الأقل من المناطق الساحلية والبحرية، بما يتسق مع القانون الوطني والدولي واستنادا إلى أفضل المعلومات العلمية المتاحة، بحلول عام 2020، حظر بعض أشكال الإعانات المقدمة لمصائد الأسماك التي تسهم في الإفراط في قدرات الصيد وفي صيد الأسماك، وإلغاء الإعانات التي تساهم في صيد الأسماك غير القانوني وغير المبلغ عنه وغير المنظم.

فضلا عن ذلك، أبرزت هذه الوثيقة السياسية الأممية الدور الرئيسي لقانون البحار في مواجهة التهديدات الماسة بالبحار والمحيطات، من خلال التأكيد على ضرورة تنفيذ القانون الدولي بصيغته المكرسة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي تم تأكيدها مرة أخرى على أنها تمثل الإطار القانوني لحفظ المحيطات ومواردها واستخدامها على نحو مستدام[1]. ومع ذلك، لم تقدم الوثيقة أية حلول أو مقترحات فيما يتعلق بالقضايا البيئية البحرية التي تبقى عالقة من دون أن يتكفل بها قانون البحار المعاصر على نحو صريح لا يدع مجالا للاختلاف في مواقف الدول بشأنها، على غرار القصور الذي يكتسي النظام القانوني لأعالي البحار فيما يخص حماية بيئته البحرية، نتيجة غياب ولاية قضائية عالمية وسيادة ولاية دول العلَم فيها.

علاوة على ذلك، تبقى فعالية أهداف التنمية المستدامة مرهونة بالتدابير الواجب اتخاذها من طرف الدول، ولا سيما على المستوى الوطني، على غرار استحداث أو تعيين إطار مؤسسي يتكفل بتنفيذها وتبني سياسة أو استراتيجية وطنية لهذا الغرض الموصي به، وهي التدابير التي لا يمكن أن تحظى بنفس درجة الاهتمام ولا يمكن اتخاذها بنفس الشكل نتيجة التفاوت في قدرات الدول، خاصة لما يتعلق الأمر بالتمويل الذي يؤرق الدول المتخلفة والسائرة في طريق النمو، والشأن ذاته بالنسبة للتدابير التي أوصت بها جل الوثائق المنبثقة عن القمم والمؤتمرات العالمية المهتمة بالبيئة والتنمية المستدامة.

الفرع الثاني: التطور المطَّرد وتدوين القانون الدولي للبيئة البحرية

يُزعم أن مختلف القضايا المتعلقة بحماية البيئة البحرية تنطوي على تهديد للحياة على سطح الأرض، ومن المعلوم أن المحيطات تلعب دورا رئيسيا في توفير الغذاء، والأدوية، والطاقة، ووسائل

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/70/1 المؤرخ في 21 أكتوبر 2015، "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام 2030"، أهداف التنمية المستدامة وغاياتها، الهدف 14-ج، ص.33، متاح على الرابط: (تم الولوج: 8 جانفي 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/70/1

المواصلات، والتجارة، والدفاع، وحتى وسائل الترفيه. تتطلب الأهمية المعتبرة للبحار والمحيطات تبني نظام قانوني دولي يكون قادرا على التكفل وتوفير الحلول للنزاعات والمشاكل الحتمية التي تنشأ عن تضارب المصالح البحرية بين الدول، وقد أُسند هذا الدور إلى قانون البحار المعاصر الذي ساعد على انتشار الصكوك القانونية التي تمكن الدول من استخدام البحار والمحيطات واستغلال مواردها بطريقة مسؤولة.

يعتبر الجزء الثاني عشر (XII) لاتفاقية قانون البحار ثمرة الجهود المبذولة خلال عقود من الزمن المتعلقة بتدوين قانون البحار، والتي سمحت لهذا الأخير بالانتقال من الطبيعة التقليدية إلى المُعاصرة. يمكن أن نعتبر القواعد التي يتضمنها هذا الجزء المكرس لحماية البيئة البحرية نتاج التدوين والتطور المُطرد لقانون البحار اللذين تحققا خلال النصف الثاني من القرن الماضي، إذ أتاحت كلتا العمليتين تدوين قواعد القانون الدولي العرفي وممارسات الدول وأحكام القضاء الدولي والآراء الفقهية ذات الصلة، فضلا عن وضع قواعد في إطار الاتفاقية حول مواضيع لم يسبق أن تناولها القانون الدولي أو لم يتم بعد بروزه بشكل كافٍ في ممارسات الدول[1]، على غرار الأحكام المتعلقة بحماية البيئة البحرية. ينطبق ذلك على القانون الدولي للبحار المكرس لحماية البيئة البحرية، فقد عرف انتقالا من مرحلة البروز مع نهاية القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين، إلى مرحلة النضج المتزامنة مع بلوغ النزعة العالمية البيئية أوجها في سبعينات وثمانينات القرن الماضي.

أولا: مرحلة التمهيد لقانون الدولي للبيئة البحرية

إتسم القانون الدولي لحماية البيئة البحرية، خلال القرن التاسع عشر والنصف الأول من القرن العشرين، بكون قواعده غير شاملة تم تبنيها في شكل اتفاقيات دولية لم ترق إلى المستوى الذي يوجد عليه القانون الوضعي الحالي، من حيث تكريسه لمبادئ وقواعد عامة تحظى بالقبول الدولي. كان الاهتمام خلال تلك الفترة منصبا على مسألة التدهور في المحيطات لأنواع الحيوانات البحرية المتاجر بها[2]، ولم يكن القلق سائدا بشأن مسائل بيئية بحرية أخرى كمسألة التلوث البحري بالمحروقات التي لم تفرض نفسها على الساحة الدولية إلا في الفترة التي أعقبت الحرب العالمية الثانية جراء وقوع كوارث بيئية تسببت فيها ناقلات النفط. من ثم انصب التعاون الدولي خلال تلك الفترة على حفظ الأنواع البحرية، إذ كان القلق سائدا بشأن نفاد

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثانية، القرار 174 (د-2)، المؤرخ في 21 نوفمبر 1947، الوثيقة A/CN.4/4/Rev.2، النظام الأساسي للجنة القانون الدولي، متاح على الرابط: (تم الولوج: 10 جانفي 2021) https://undocs.org/fr/A/CN.4/4/Rev.2

2 Yoshifomi Tanaka, The International Law of the Sea, Second Edition 2015, Cambridge University Press, Cambridge CB2 8BS, United Kingdom, ISBN 978-1-107-08040-9, p. 541.

أرصدة السمك، وتم في 1839 إبرام اتفاق بين فرنسا والمملكة المتحدة لحل الخلافات بشأن الصيد في بحر الشمال، وأدى ذلك إلى تبني القواعد الدولية الأولى الخاصة بمصائد أعالي البحار لتتوج الجهود الدولية لتنظيم أمور الصيد بمنطقة الشمال الأطلسي، بإبرام اتفاقية تنظيم شباك الصيد وتحديد حجم الأسماك عام 1946، التي يُطلق عليها تسمية اتفاقية لندن للصيد المفرط، والتي حلت محلها اتفاقية مصائد الأسماك في شمال شرق المحيط الأطلسي لعام 1959[1]. أما بالنسبة لحماية الحيوانات البحرية بالمحيط الهادئ، فأبرمت كل من الولايات المتحدة والمملكة المتحدة في 29 فيفري 1892 اتفاقا بشأن الامتثال إلى التحكيم الدولي لفض النزاع حول ما تم اعتباره تهديدا بالانقراض لقطيع فقم الفراء البحرية Fur Seals، نتيجة قنص أعداد كبيرة منها في جزر بريبيلوف Pribilof ببحر بيرينغ Bering Sea الواقع في المحيط الهادئ بين تشوكوتكا Tchoukotka وكامتشاتكا Kamtchatka الروسيتين غربا، وألاسكا التابعة للولايات المتحدة شرقا.

قامت إدارة كليفلاند الأمريكية في صيف 1886 بحجز 3 سفن شراعية ترفع العلم البريطاني في عرض بحر بيرينغ وتمت إدانة طواقمها، كما تمت عملية حجز أخرى في عام 1887، لكن تم الإفراج عن جميع السفن لأسباب غير معروفة[2]. لم يتم التوصل إلى حل مريح إلا بحلول عام 1911 المتزامن مع إبرام اتفاقية فقم الفراء بين كل من الولايات المتحدة الأمريكية، المملكة المتحدة التي كانت تمثل أيضا كندا، روسيا واليابان[3]، تم بموجبها حظر صيد فقم الفراء في أعالي البحار، وتم الاعتراف بالولاية القضائية للولايات المتحدة في إدارة صيدها بالمياه الساحلية لأغراض تجارية، وتعكس هذه الاتفاقية نقطة انطلاق الجهود الدولية للحفاظ على الحياة البحرية، والتي تأكدت في وقت لاحق، وتحديدا في 2 ديسمبر 1946، بتبني الاتفاقية الدولية لتنظيم صيد الحيتان التي كرست في وقت مبكر بعض مبادئ القانون الدولي للبيئة، على غرار الاستغلال المستدام للحيتان، إلى جانب وضعها إطارا مؤسساتيا يتكفل بوضعها حيز التنفيذ، ويتعلق الأمر باللجنة الدولية لصيد الحيتان التي واجهت معارضة بعض الدول الأطراف لقرارها بشأن حظر صيد الحيتان الذي تبنته في عام 1982.

موازاة لجهود إبرام اتفاقيات لحماية الموارد البحرية الحية، تم اعتبار بعض الأحكام القضائية التي تبناها القضاء الدولي خلال النصف الأول من القرن العشرين وفقا لقواعد القانون الدولي العرفي، من طرف جانب من الفقه، بأنها مشمولة بأمور حماية البيئة والحفاظ عليها، على غرار التعسف في استعمال الحق

---

1 Douglas M. Johnston, Op.cit., p.24.

2 William Williams, Reminiscences of the Bering Sea Arbitration, The American Journal of International Law, Vol. 37, No. 4 (Oct., 1943), pp. 562-584, p.563, https://booksc.org/book/49535044/1576bc (last accessed January 12th, 2021).

3 Ibid.

الذي يعكسه مبدأ القانون الأنجلوساكسوني «sic utere tuo ut alienum non laedas» ومعناه "استخدم ممتلكاتك الخاصة على نحو لا تضر به ممتلكات غيرك"، وهو المبدأ الذي تم تأكيده بموجب حكم 1941 المتعلق بقضية Trail Smelter التي تمثل النزاع بين كندا والولايات المتحدة حول تلوث الهواء، كما أيدته محكمة العدل الدولية عام 1949 في قضية قناة كورفو بين المملكة المتحدة وألبانيا، إذ أشارت المحكمة إلى واجب كل دولة بعدم السماح باستخدام أراضيها في أعمال تتعارض مع حقوق دول أخرى[1].

تبلور المبدأ وتم إدراجه في كل من إعلان ستوكهولم لعام 1972 (المبدأ 21) واعلان ريو دي جانيرو لعام 1992 (المبدأ 2)، ليتم تدوين هذا الالتزام الدولي المُقر بمسؤولية الدول عن الأضرار الناشئة عن نشاطات تُنفَّذ بأقاليمها، والتي تتحقق خارج هذه الأخيرة، وهو الالتزام المُنتمي دون أدنى شك إلى القانون الدولي العام General International Law، في وقت تُعارض بعض الدول انتماءه للقانون الدولي العرفي[2]، بينما توحي أحكام المادة 195 من اتفاقية قانون البحار بتكريس هذه القاعدة المُقرة للمسؤولية الدولية عن نقل الضرر أو الأخطار أو تحويل نوع من تلوث بحري إلى نوع آخر.

سعى المجتمع الدولي عقب الحرب العالمية الثانية إلى إعادة تنظيم العلاقات الدولية على نحو يضمن السلم والأمن للشعوب ويُرجح الفض السلمي للنزاعات، ولأجل ذلك كُلفت الجمعية العامة للأمم المتحدة بإنماء التعاون الدولي في الميدان السياسي وتشجيع التقدّم المطرد للقانون الدولي وتدوينه. وللوفاء بهذا الالتزام، أنشأت عام 1947 لجنة القانون الدولي[3] التي قامت بإعداد الاتفاقيات الأربع لقانون البحار المبرمة بجنيف في عام 1958. جاءت الأحكام الهادفة إلى حماية البيئة البحرية بموجب هذه الاتفاقيات على نحو يعكس ضعف الوعي الدولي آنذاك بالاهتمام بالبيئة البحرية، وذلك مقارنة بالنتائج المعتبرة التي حققتها اتفاقية قانون البحار في هذا الشأن.

مع ذلك، ابتكرت اتفاقية الصيد والحفاظ على الموارد البيولوجية في أعالي البحار لعام 1958 مفاهيم تهدف إلى الحفاظ على الموارد الحية البحرية بأعالي البحار[4]، من خلال الاعتراف بما سمته "المصلحة

---

1 Douglas M. Johnston, Op.cit., p.21.

2 Günther Handl, Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment (Stockholm Declaration), 1972 and the Rio Declaration on Environment and Development, 1992 United Nations Audiovisual Library of International Law, available at https://legal.un.org/avl/ha/dunche/dunche.html (last accessed January 15th, 2021).

3 الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثانية، القرار A/RES/147(II)، المؤرخ 21 نوفمبر 1947، متاح على الرابط: (تم الولوج 15 جانفي 2021) https://undocs.org/en/A/RES/174(II)

4 Yoshifomi Tanaka، مرجع سابق، ص.541.

الخاصة" Special Interest للدولة الساحلية في الحفاظ على إنتاجية الموارد البيولوجية بأعالي البحار المحاذية لبحرها الإقليمي[1].

أما مسألة التلوث البحري، فقد اهتمت بها كل من اتفاقية الجرف القاري التي أقرت بأن يكون استكشاف واستغلال الجرف القاري على نحو لا يعرقل الحفاظ على الموارد البيولوجية للبحر[2]، ورتبت التزاما على عاتق الدولة الساحلية لاتخاذ التدابير الخاصة لحماية الموارد البيولوجية ضمن مناطق أمن المنشآت المشيدة لاستغلال الجرف القاري[3]، واتفاقية أعالي البحار التي وضعت التزاما على عاتق الدول لتبني قواعد تهدف إلى تفادي تلوث البحر بالنفط، أو خطوط الأنابيب، أو جراء استكشاف أو استغلال قاع البحر وباطنه[4]، فضلا عن الالتزام باتخاذ تدابير للوقاية من التلوث الناجم عن غمر النفايات المشعة، والتعاون دوليا من أجل تبني التدابير الهادفة إلى تفادي تلوث البحار والفضاء الجوي الذي يعلوها جراء النشاطات التي تُستعمل فيها مواد مشعة أو ضارة[5].

استمرت الجهود الدولية الهادفة إلى حماية البيئة ككل والبيئة البحرية خاصة، وعرفت تضافرا عقب قمة ستوكهولم لعام 1972، وتزامن الإعلان الذي انبثق عن هذه القمة مع المشاورات الأممية حول الاستعمال السلمي للمحيطات، كما عرفت هذه الفترة إعادة التصور في مفهوم الأمن الدولي وبروز الدراسات التي تهتم بأمن البيئة، وبرز أثر هذا السياق في مجال حماية البيئة البحرية من خلال إعداد أحكام تتعلق بهذه المسألة خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، ليتم تبنيها في نهاية المطاف وإدراجها ضمن الجزء الثاني عشر (XII) لاتفاقية قانون البحار.

ثانيا: مرحلة نضج القانون الدولي للبيئة البحرية

تُمثل حماية البيئة البحرية إحدى المسائل المستجدة لاتفاقية قانون البحار، وتكتسي أهمية بالغة بالنظر إلى كون ثلثي مساحة كوكبنا مغطاة بالمياه المنتمية في جلها إلى البحار والمحيطات المتصلة

---

1 راجع المادتان 6 و8 من اتفاقية صيد الأسماك والحفاظ على الموارد الحية في أعالي البحار، المبرمة بجنيف في 29 أفريل 1958، دخلت حيز التنفيذ في 20 مارس 1966، (559 UNTS).

2 راجع اتفاقية الجرف القاري، المادة 5(1) المبرمة، بجنيف في 29 أفريل 1958، دخلت حيز التنفيذ في 10 جوان 1964، (499 UNTS).

3 نفس المرجع، المادة 5(7).

4 راجع اتفاقية أعالي البحار، المادة 24، المبرمة بجنيف في 29 أفريل 1958، دخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر 1963، (450 UNTS).

5 نفس المرجع، المادة 25.

بعضها ببعض، ما يُتيح الإقرار بأن الخلل الذي يحدث ببيئة بحرية مهما كان موقع حدوثه ستكون له عواقب تصل آثارها إلى أماكن بعيدة عن المكان الذي حصل فيه، ويؤدي هذا الطرح إلى القول بأن البيئة البحرية تُشكل جسما واحدا، ما يتطلب تبني حمايتها على نحو شامل.

لقد حضرت هذه الحاجة خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، إذ تزامن ذلك مع إعلان ستوكهولم لعام 1972 الذي أشار إلى الحاجة لحماية البيئة البحرية من التلوث. طُرح هذا الهدف خلال المؤتمر حول قانون البحار وحظي بالقبول في النهاية، وأدرج بين المواضيع التي تفاوضت بشأنها الدول المشاركة[1]، وأفضت المفاوضات إلى وضع الجزء الثاني عشر (XII) لاتفاقية قانون البحار تحت عنوان "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

أدرك تقرير برونتلاند الذي أعدَّ لقِمة ريو دي جانيرو حول البيئة لعام 1992 أن القواعد المنصوص عليها في هذا الجزء الثاني عشر تشكل أهم قانون وضعي دولي بشأن البيئة. وبالفعل تتجلى أهمية هذه القواعد في أنها تُرتب التزامات إلى جانب تنصيصها على جملة من القواعد العامة التي تجعل من الاتفاقية اتفاقية إطار Framework Convention لكونها تنص على مبادئ عامة، بينما تركت التفاصيل للاتفاقيات النوعية التي تتبنى قواعد خاصة، على غرار اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري الناجم عن غمر النفايات لعام 1972، التي تفصل في نوع المواد التي يمكن غمرها، وعلى نفس المنوال تفصل اتفاقية MARPOL 73/78، على سبيل المثال، في كمية النفط التي يمكن طرحها في البحر وفي سرعة السفينة عند إجراء عملية الطرح والمسافة التي يجب أن تكون بين اليابسة ومكان الطرح.

إلى جانب ذلك، تتجلى أهمية الطابع العام لقواعد الجزء الثاني عشر للاتفاقية في إمكانية الدفع بها أمام القضاء الدولي، وهو ما حصل في النزاع بين أيرلندا والمملكة المتحدة في قضية مصنع موكس Mox Plant Case[2] بشأن قرار المملكة المتحدة للترخيص لمصنع موكس الذي يقع بسيلافيلد Sellafield للرفع من تكثيف النشاطات النووية في ساحل البحر الأيرلندي. احتجت أيرلندا أمام المحكمة الدولية لقانون البحار، وتمسكت بكون قرار المملكة المتحدة يخالف التزاماتها المنصوص عليها بموجب اتفاقية قانون البحار، لا سيما ما يتعلق بما تنص عليه الأحكام العامة للجزء الثاني عشر، بما في ذلك التخلف عن الإخطار بضرر

1 David Anderson, Modern Law of the Sea, Selected Essays, Publications of Ocean Development, Volume 59, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden Netherland, 2008, p. 13.

2 راجع قضية مصنع موكس، (إيرلندا ضد المملكة المتحدة)، المحكمة الدولية لقانون البحار، قائمة القضايا رقم 10، أمر 13 نوفمبر 2001، ص.89، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 11 جانفي 2021) https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-10

جراء نشاط يشكل خطرا على البيئة البحرية[1]، وعدم القيام بتقييم تأثير مصنع موكس على البيئة البحرية[2]، فضلا عن عدم وفاء المملكة المتحدة بتعهداتها الدولية بشأن التعاون الدولي لحماية البيئة البحرية[3].

ومنه تدرج قانون البحار من وضع يطلق عليه بالكلاسيكي أو التقليدي، غابت فيه الأحكام المهتمة بحماية البيئة البحرية، إلى أن بلغ مرحلة اتسمت بوفرة الجهود الدولية لتدوين القانون الدولي الذي يعد في الأصل قانونا عرفيا، لتجتمع أغلبية أحكامه في اتفاقية قانون البحار ونصي الاتفاقيتين المكملتين لها، المبرمتين على التوالي في عام 1994 فيما يتعلق بالجزء الحادي عشر (XI) للاتفاقية، وعام 1995 بالنسبة للأحكام المهتمة بحفظ وإدارة أرصدة الأسماك المتداخلة المناطق وأرصدة الأسماك الكثيرة الارتحال.

يبقى الجزء الثاني عشر من الاتفاقية أهم إنجاز في القانون الدولي للبحار المهتم بالبيئة، ومع ذلك لا يمكن الاكتفاء بما نصت عليه هذه الاتفاقية لتوفير حماية شاملة وملائمة للبيئة البحرية والحفاظ عليها، بل يستدعي أمر التكفل قانونا بالتحديات الشاملة والمعاصرة للبيئة البحرية الاعتماد على الأحكام الأخرى التي توفرها المصادر المتنوعة لقانون البحار، وذلك بإقرارٍ من الاتفاقية نفسها التي نصت "وإذ تؤكد أن قواعد ومبادئ القانون الدولي المطبق عموما ستظل تحكم المسائل التي لا تُنظمها الاتفاقية"[4].

المطلب الثاني

الحماية الأفقية والجغرافية للبيئة البحرية

تُعد اتفاقية قانون البحار المصدر الغالب لقواعد القانون الدولي للبحار المعاصر المطبقة على حماية البيئة البحرية، والتي تعتبر مرجعا للاتفاقيات الدولية الإقليمية أو العالمية المكرسة سواء لحماية شاملة أو قطاعية للبحار والمحيطات. إن شمولية الاتفاقية واكتسابها الطبيعة المرجعية غالبا ما يتم تأكيدهما بموجب الخطابات السياسية الأممية، وكذا من خلال أحكام الهيئات القضائية الدولية التي تبتُّ في القضايا البيئية. اعتمدت الاتفاقية على مقاربة المناطق البحرية، وأوردت أحكاما تنص على حقوق والتزامات الدول في كل منطقة بحرية فيما يتعلق بحماية الوسط البحري.

نظرا للأهمية التي أولاها المؤتمرون الذين صاغوا أحكام الاتفاقية للجانب الإيكولوجي البحري، تم تخصيص الجزء الثاني عشر (XII) منها حصرا لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، لكن رغم ذلك بقيت

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 198.

2 راجع اتفاقية قانون البحار، مرجع سابق، المادة 204.

3 نفس المرجع، المادة 197.

4 مرجع سابق، الديباجة، الفقرة الأخيرة.

مقاربة المناطق البحرية هي السائدة مثلما تعكسها أحكام هذا الجزء الثاني عشر للاتفاقية. يمكن إدراك مدى اهتمام اتفاقية قانون البحار بأمن البيئة البحرية من خلال التمييز بين أحكامها المُطبقة على كافة بحار ومحيطات العالم، إذ يقتصر التمييز في هذه الحالة على التقسيم الأفقي للمناطق البحرية، وتشترك جميعها في طبيعة الالتزامات المفروضة على الدول لحمايتها من كافة أشكال الاعتداء والأحكام التي تُؤسس لحماية مميزة لبعض المناطق البحرية، بحكم تموقعها الجغرافي الذي يميز بين بحار مغلقة وبحار شبه مغلقة مقارنة بالبحار المفتوحة والمحيطات.

الفرع الأول: الحماية الأفقية

تنص اتفاقية قانون البحار على جملة من المبادئ لحماية البيئة البحرية، اكتسب أهمها طبيعة العرف الدولي وأصبحت ملزمة للدول كافة بغض النظر عما إذا كانت أطرافا أم لا في الاتفاقية. أكدت منظمة الأمم المتحدة مرجعية الاتفاقية من خلال الحث على وضع القانون الدولي لحماية البحار والمحيطات الذي تتبناه الاتفاقية حيز التنفيذ، واعتبرت ذلك السبيل في تحقيق الالتزام الرئيسي الواقع على عاتق الدول في تحسين الحفاظ والاستعمال المستدام للمحيطات ومواردها، واعتبرت العمل بأحكام الاتفاقية أساسا لتجسيد الهدف 14 من أهداف التنمية المستدامة في العديد من القطاعات[1].

يبرز تكريس الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من خلال الالتزام العام بشأن هذه الحماية، والذي يلقي على عاتق الدول واجب اتخاذ كافة التدابير اللازمة لمنع وتخفيض ومكافحة تلوث البيئة البحرية مهما كان مصدره[2]، وأسندت الاتفاقية اتخاذ هذه التدابير سواء إلى الدول الأطراف بموجب قوانينها الوطنية أو المنظمات الدولية المختصة وفقا لأشكال التلوث البحري ومصادره، فضلا عن تدوينها لمبادئ القانون الدولي للبيئة، لتتولى الاتفاقية مهمة الكشف عن قواعد قانونية مقبولة دوليا كتلك المتعلقة بالتلوث العابر للحدود، وتكرس الاتفاقية في هذا الشأن الالتزام العام بعدم نقل الضرر أو الأخطار أو تحويل نوع من التلوث البحري إلى نوع آخر[3]، وهو الالتزام الذي تم التنصيص عليه لاحقا بموجب المبدأ 14 من إعلان ريو دي جانيرو المنبثق عن مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة والتنمية لعام 1992 حول البيئة والتنمية، بينما يجد المبدأ والالتزام الذي ينص عليه ما يفسر وجودهما في القضاء الدولي الذي أقر في وقت سبق الجهود

---

1 شبكة الأمم المتحدة للمحيطات: الرفع من الوعي بالأطر التنظيمية والسياساتية ذات الصلة وأنشطة أعضائها دعماً لتنفيذها، كأساس لحفظ المحيطات والبحار ومواردها واستخدامها على نحو مستدام، راجع الرابط: (تاريخ الولوج: 12 جانفي 2021) https://oceanconference.un.org/commitments/id=16758

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المواد 207-212.

3 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 195.

الدولية لتطوير القانون الدولي لحماية البيئة بمسؤولية الدولة عن الأضرار التي يلحقها التلوث الدي يقع على إقليمها بإقليم دولة أخرى[1].

يقع على عاتق الدولة الساحلية وفقا لهذا المبدأ الامتناع عن التصرفات التي ترمي إلى منع تلوث بحري ببحرها الإقليمي، أو بمنطقة بحرية خاضعة لولايتها الوطنية، من خلال نقله إلى منطقة بحرية خاضعة لسيادة أو ولاية وطنية لدولة محاذية أو مجاورة لها، بل يمتد الالتزام ليشمل الامتناع عن نقل التلوث إلى أعالي البحار، كما يقع الالتزام نفسه على دولة العلم المسؤولة عن السفن الحاملة لجنسيتها. فضلا عن ذلك، تُرتب الاتفاقية التزامات تتعلق بالإخطار بأي ضرر وشيك أو فعلي[2]، وبرصد مخاطر التلوث أو آثاره وتقييم الآثار المحتملة للأنشطة[3].

إلى جانب ذلك، ميزت الاتفاقية في جزئها الثاني عشر (XII) بين 6 مصادر تكون سببا للتلوث البحري للمناطق البحرية على اختلاف الأنظمة القانونية التي تنتمي إليها، ومنه تم التمييز بين التلوث من مصادر في البر، التلوث الناشئ عن نشاطات تخص قاع البحار الخاضع للولاية الوطنية، والتلوث الناشئ عن نشاطات في المنطقة الدولية لقاع البحار، والتلوث عن طريق الإغراق، والتلوث بسبب السفن، والتلوث من الجو أو من خلاله، كما يمكن إدراج مصدر آخر تم التنصيص عليه هو الآخر ويتمثل في إدخال الأنواع الغريبة أو الجديدة[4].

اعتبارا بأن أحكام الاتفاقية تعكس مبادئ عامة لحماية البيئة البحرية، تُرك التفصيل والتتميم لعمل المنظمات الدولية المختصة التي تبنت عددا من الاتفاقيات العالمية والإقليمية بشأن هذه المصادر، يُعد بعضها ملزما من الناحية القانونية.

أخذت في هذا السياق الاتفاقية بعين الاعتبار الصكوك الدولية المبرمة في وقت سابق، على غرار اتفاقية لندن لعام 1972 لمنع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى، والتي تم تعزيزها لاحقا

---

1 راجع قضية ترايل سميلتر Trail Smelter Case، (الولايات المتحدة، كندا)، 16 أفريل 1938، و 11 مارس 1941، الأمم المتحدة، تقارير أحكام التحكيم الدولي، المجلد الثالث، ص. 1905–1982، الأمم المتحدة (2006)، متاح على الرابط: https://legal.un.org/riaa/cases/vol_III/1905-1982.pdf (تاريخ الولوج: 12 جانفي 2021)

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المرجع السابق، المادة 198.

3 نفس المرجع، المواد 204–206.

4 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 196.

ببروتوكول 1996، بل سيحل محلها مع مرور الوقت[1]، بحيث تطبق أحكامهما على كافة المناطق البحرية ما عدا المياه الداخلية للدولة الساحلية[2]. كما أُبرمت اتفاقيات تكميلية أخرى، من بينها تلك المهتمة بالتنوع البيولوجي البحري، على غرار اتفاقية 1992 للتنوع البيولوجي وإدارة الموارد البحرية الحية التي أعدت بشأنها منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة مدونة السلوك للصيد الرشيد، الهادفة لحماية الموارد البحرية الحية من خطر الزوال، وتسري هذه النصوص الدولية على كافة المناطق البحرية، سواء أكانت خاضعة للسيادة أوالولاية الوطنية أم منتمية لأعالي البحار. إضافة إلى هذه الترسانة القانونية الدولية التي تعكسها الاتفاقيات ذات الطابع التكميلي لحماية البيئة البحرية، تستند العديد من الاتفاقيات الدولية أخرى على مبادئ اتفاقية قانون البحار في حفظ الموارد البحرية الحية وإدارتها[3].

تجري معظم عمليات الصيد في المناطق الخاضعة للولاية الوطنية، وفي هذا المجال تمنح اتفاقية قانون البحار حقوقا سيادية للدول الساحلية على الموارد البحرية الحية في مناطقها الاقتصادية الخالصة، وتُلقي في المقابل على عاتقها التزام حفظ وإدارة هذه الموارد بما يكفل استخدامها على نحو مستدام. في نفس السياق، تقع مسؤولية حفظ وإدارة هذه الموارد بأعالي البحار على عاتق دولة العلم، بينما تعد الدول جميعها ملزمة بالتعاون بينها في هذا الشأن، وذلك من خلال منظمات إقليمية لإدارة مصائد الأسماك يتم استحداثها في سبيل تحقيق أهداف الإدارة المستدامة للأرصدة السمكية في مواجهة التهديدات المرتبطة بممارسات الصيد غير المستدامة، وتغير المناخ والإضرار بالكائنات البحرية جراء التلوث. ولمواجهة هذه التهديدات، ورغم أن اتفاقية قانون البحار تفتقر إلى إشارة صريحة إلى المقاربة التحوطية أو الوقائية Precautionary Approach فيما يتعلق بالسعي نحو استدامة المصائد، فإن مبادئها العامة كفيلة لأن تكون

---

1 تعد أيضا نصوصا دولية ملزمة الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام 1973 وبروتوكولها لعام 1978 (MARPOL 73/78)، والاتفاق بشأن تنفيذ الجزء الحادي عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1994.

2 راجع اتفاقية لندن لمنع التلوث الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى المعدلة، المادة III(3)، المبرمة في لندن، مكسيكو، وموسكو في 29 ديسمبر 1972، دخلت حيز التنفيذ في 30 أوت 1975، (UNTS 970).

3 يمكن الإشارة في هذا الصدد إلى اتفاق تنفيذ ما تضمنته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة في 10 ديسمبر 1982 من أحكام بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، واتفاقية منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة بشأن تعزيز امتثال سفن الصيد في أعالي البحار لتدابير الصيانة والإدارة الدولية، الموافق عليها من طرف المؤتمر العام للمنظمة في 24 نوفمبر 1993 أثناء دورته السابعة والعشرين بمقتضى قراره 15/93، ومدونة قواعد السلوك لمنظمة الأغذية والزراعة التي أقرها مؤتمر المنظمة بالإجماع في 31 أكتوبر 1995، والاتفاق بشأن التدابير التي تتخذها دولة الميناء لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم وردعه والقضاء عليه، الموافق عليه من طرف مؤتمر المنظمة في دورته السادسة والثلاثين التي عُقدت بروما بين 19 و23 نوفمبر 2009.

أساسا قانونيا دوليا في هذا الشأن، خاصة أن القضاء الدولي اعترف بكون الحفاظ على الموارد الحية للبحار عنصرا في حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها[1]. يتحدد توزيع الصلاحيات والسلطات بين الدول فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية وفقا للوضع القانوني المحتضن للبيئة البحرية المشمولة بالحماية، والذي يُعد معيارا في تحديد نوعية هذه السلطات والصلاحيات المخولة أساسا وحسب الحالة، سواء للدولة الساحلية أو لدولة العلم، للتدخل في سبيل وضع أحكام القانون الدولي للبيئة البحرية حيز التنفيذ.

تُعد حماية بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها وخفضه أو السيطرة عليه عند وقوعه أحد المجالات التي تُمارس الدولة الساحلية بشأنها سلطتها التشريعية والتنظيمية ببحرها الإقليمي، إذ تم الإقرار لها بصلاحيات لتقييد حق المرور البريء للسفن الأجنبية بالبحر الإقليمي لدواع بيئية[2]. وينطبق الوضع نفسه على ممارسة حق المرور العابر بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية، إذ تم الاعتراف للدول المشاطئة لهذه المضائق بصلاحيات لاعتماد قوانين وأنظمة تتناول أمورا، من بينها منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه تنفيذا للأنظمة الدولية المطبقة على تصريف النفط وبقايا المواد النفطية وغيرها من المواد الضارة في المضيق[3]. في المقابل تم فرض على السفن الأجنبية عند ممارستها لحق المرور العابر الامتثال للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما Generally Accepted لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه[4].

تميز النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة بجعل مسألة حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها حقا مخولا للدولة الساحلية، وفي الوقت نفسه واجبا ملقى على عاتقها[5]، في حين يسود بأعالي البحار مبدأ حصرية اختصاص دولة العلم في ممارسة الولاية والرقابة على السفن التي ترفع علمها للتأكد من أن طواقمها على دراية تامة بالأنظمة الدولية المطبقة على منع التلوث البحري، وخفضه والسيطرة عليه، فضلا عن الإقرار لها بحق التدخل ما وراء الحدود الخارجية لبحرها الإقليمي (بما في ذلك المنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار) لمواجهة الضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، والناتج عن

---

1 راجع قضايا سمك التونة الجنوبي، نيوزيلاندا ضد اليابان، أستراليا ضد اليابان، المحكمة الدولية لقانون البحار، قائمة القضايا، 3 و4، التدابير المؤقتة، أمر 27 أوت 1999، الصفحة 280، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 14 جانفي 2021) https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-3-4/

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 21.

3 نفس المرجع، المادة 42 (1) (ب).

4 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 39 (2) (ب).

5 نفس المرجع، المادة 56 (1) (ب) '3'.

حادث بحري ينطوي على تلوث أو تهديد بالتلوث[1]، وفي جميع الحالات ومهما كان وضع الدولة: ساحلية، غير ساحلية أو دولة علم، فإنها ملزمة بالمبادئ العامة التي نص عليها الجزء (XII) من اتفاقية قانون البحار التي اكتسبت طبيعة العرف الدولي، على غرار المبدأ العام المشار إليه بموجب المادة 192، ومع ذلك تبقى الحماية القانونية للبيئة البحرية التي كرسها قانون البحار على أساس التقسيم الأفقي للبحار والمحيطات ضعيفة بسبب القصور الذي يكتسيها، ولا سيما غياب اتفاق دولي متعدد الأطراف بشأن التلوث البحري من مصادر البر، إذ يكتفي النظام القانوني الساري بالتنصيص على مبادئ عامة تحتاج إلى نص قانوني دولي يتولى الأمور المفصلة للمسألة. فضلا عن ذلك، يتعين في كثير من الحالات الاعتماد على العموميات التي تقترحها المبادئ العامة للقانون الدولي للبيئة البحرية للتعامل مع أنواع معينة من التلوث البحري، على غرار الضوضاء التحت المائية، ولا سيما التي تسببها السفن الحربية بواسطة أجهزة التصنت وسبر أعماق البحار، إذ يعاني القانون الدولي بصورة عامة وقانون البحار خاصة من ثغرة في هذا المجال. علاوة على ذلك، يبقى مبدأ الحصانة السيادية الذي تنص عليه المادة 236 من اتفاقية قانون البحار، فيما يتعلق بالسفن الحربية أو السفن الحربية المساعدة وغيرها من السفن والطائرات التابعة للدولة، والمستعملة لأغراض غير تجارية، عائقا لتجسيد وقاية البيئة البحرية من التعرض للتلوث، وهو المبدأ الذي سارت عليه أهم الاتفاقيات الدولية المتعددة الأطراف لحماية البيئة البحرية من الأشكال المختلفة للتلوث البحري[2].

الفرع الثاني: الحماية الجغرافية

أدى تطور العلوم المهتمة بالبحار والمحيطات، ولا سيما الأوقيانوغرافيا (علم المحيطات) والهيدروغرافيا (علم مسح البحار) ودراسة البحار والمحيطات (Oceanology)، إلى توفير نسبة معتبرة من المعطيات والمعلومات بشأن هذا العالم الغامض، وساهمت نتائج هذه العلوم في قلب عدم اليقين والغموض إلى الفهم الجيد للظواهر الطبيعية البحرية، ما أتاح استعمالات عديدة للبحار والمحيطات واستغلال مواردها. ساعد الاهتمام بخصائص بعض البحار، من حيث انتماؤها الجغرافي، إلى التمييز بين بحار مغلقة وبحار شبه مغلقة، والتي يمكن الإشارة إليها بالبحار الإقليمية Regional Seas، وأوجد هذا التمييز الحاجة إلى

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، مرجع سابق، المادة 221.

2 راجع الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط، المبرمة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969، المادة XI، الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالنفط (Intervention Convention)، المعتمدة في 29 نوفمبر 1969، المادة الأولى الفقرة 2، الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL)، المعتمدة عام 1973 (الاتفاقية) وبروتوكول عام 1978 (بروتوكول 1978)، المادة 3 (3).

اعتماد آليات خاصة لحماية البيئة البحرية لهذه الأنواع من البحار، قد تتميز عما يتم العمل به عند تناول حماية البيئة البحرية للبحار المفتوحة والمحيطات. لم يتم تناول مسألة البحار الإقليمية خلال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار، لذا خلت اتفاقيات جنيف لعام 1958 من أحكام تميز بين البحار على أساس جغرافي، وذلك يعود إلى رغبة القوى البحرية في تلك الفترة في الحفاظ، بشكل جوهري وجغرافي، على حريات أعالي البحار المعمول بها، ولا سيما حرية الملاحة في مثل هذه البحار[1].

خلافا لهذا الوضع، أُدرجت مسألة البحار المغلقة وشبه المغلقة في مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، ولا يُعد ذلك غريبا في نظرنا لأن ما يقرب من نصف الدول المشاركة في المفاوضات تطل على هذين النوعين من البحار. تم إدراج هذه المسألة في جدول أعمال اللجنة الثانية للمؤتمر، وعرف النقاش حولها جدالا بين مؤيد ومعارض لتبني مفهوم البحار المغلقة وشبه المغلقة في النص الختامي للمؤتمر، وكانت الغلبة في نهاية المطاف لمؤيدي هذا المفهوم الذي اختلفت المواقف أيضا حول تعريفه، ليتم في الأخير ضبطه والتنصيص عليه بموجب المادة 122 من اتفاقية قانون البحار[2].

ومن ثمَّ يخضع تصنيف البحار المغلقة وشبه المغلقة إلى معيارين يكفي أن يتوفر أحدهما ليتحقق الوضع القانوني لبحر مغلق أو شبه مغلق. يشترط المعيار الأول أن يكون البحر محاطا بدولتين أو أكثر وأن يكون متصلا ببحر آخر أو محيط، بينما يشترط المعيار الثاني أن يتألف البحر كليا أو أساسا من بحار إقليمية ومناطق اقتصادية خالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر. يعتبر المعيار الأول قانونيا محضا وليس جغرافيا، وذلك نظرا لكون البحر المحاط بدولة واحدة يعد من الناحية الجغرافية مغلقا، لكنه لا يخضع للنظام القانوني للبحار المغلقة أو شبه المغلقة الذي نصت عليه اتفاقية قانون البحار. اهتمت اتفاقية قانون البحار بمسألة تعاون الدول المُشاطئة لبحر مغلق أو الشبه المغلق، ويُعد التنسيق فيما بينها لتجسيد حقوقها والوفاء بالتزاماتها المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها أحد مجالات هذا التعاون التي نصت عليها الاتفاقية[3]، لكن عيب على صياغة الأحكام ذات الصلة بأنها لا تنطوي على عنصر الإلزام، خصوصا أن المادة 123 من الاتفاقية استعملت صيغة " تسعى الدول المشاطئة لبحر مغلق أو شبه مغلق"، وهو ما يقابله " shall

1 U. Leanza, Il nuovo diritto del mare e la sua applicazione nel Mediterraneo, Torino: G. Giappicheli Editore, 1993, ISBN 13: 978-8834830352, p. 25.

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 122: تعريف لأغراض هذه الاتفاقية، يعني "البحر المغلق أو الشبه المغلق" خليجا أو حوضا أو بحرا، تحيط به دولتان أو أكثر ويتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق، أو يتألف كليا أو أساسا من البحار الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر".

3 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 123(ب).

endeavour" في النص المحرر باللغة الإنجليزية، والذي يفيد التزاما بسلوك، أي أن الدول المعنية ليست ملزمة بالتوصل إلى اتفاق، وستسعى بحسن نية لتحقيق ذلك، لذا فكل ما تتطلبه المادة 123 يكمن في بذل الدول لجهد واتباع سلوك معين دون الالتزام بضمان النتيجة[1].

عمليا، جسدت منظمة الأمم المتحدة فكرة التعاون الإقليمي بين الدول المطلة على بحار مغلقة وشبه المغلقة لحمايتها من التلوث البحري ومكافحته، بحيث تم تبني 18 برنامجا من برامج البحار الإقليمية التي ينطبق عليها في مجملها وصف البحر المغلق أو شبه المغلق، وتشترك جميعها في خضوعها لمبادئ وقواعد القانون الدولي للبيئة البحرية، ومع ذلك يُعاب على هذا الإطار المؤسسي والقانوني، الذي يرعاه في الغالب برنامج الأمم المتحدة للبيئة، أنه غير مزود بإدارة مركزية للبحار الإقليمية، إذ تتم إدارة 7 برامج من طرف برنامج الأمم المتحدة للبيئة[2]، وتنشط في المقابل 7 برامج دون إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة[3]، بينما تعمل البرامج الأربعة المتبقية بشكل مستقل[4].

إلى جانب هذا الإشكال في التسيير، تعاني الاتفاقيات الخاصة بالبحار الإقليمية من عدم تنصيصها على أحكام حول مراقبة التلوث الناجم عن النشاطات في قاع البحار بمناطق بحرية خاضعة للولاية الوطنية، فضلا عن غياب أطر التنسيق والتعاون بين مختلف هذه البرامج الإقليمية، والآليات التي أوجدتها الاتفاقيات البيئية العالمية المتعددة الأطراف. رغم أهمية إرساء أطر قانونية ومؤسسية للتعاون الإقليمي بين الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، يبقى مفهوم البحر المغلق أو شبه المغلق مجرد مصطلح تم تبنيه في سبيل إرضاء الدول التي دافعت عنه خلال مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، لتحقيق التوافق بين المواقف، من أجل التوصل إلى تفادي فشل المفاوضات

---

1 Mitja Grbec, Extention of Coastal State Jurisdiction in Enclosed and Semi Enclosed Seas, A Mediterranean and Adriatic Perspective, 2014, Routledge, 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon, OX14 4RN, ISBN 978-0-203-07472-5, p.38.

2 تعد برامج بحار إقليمية يديرها برنامج الأمم المتحدة للبيئة: منطقة الكاريبي، بحار آسيا الشرقية، منطقة إفريقيا الشرقية، منطقة البحر الأبيض المتوسط، المنطقة الشمالية الغربية للمحيط الهادئ، منطقة إفريقيا الغربية، وبحر قزوين.

Why does working with regional sea matter? https://www.unenvironment.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/working-regional-seas/why-does-working-regional-seas-matter (last accessed January 12th, 2021).

3 نفس المرجع، يتعلق الأمر ببرامج منطقة البحر الأسود، المنطقة الشمالية الشرقية للمحيط الهادئ، البحر الأحمر وخليج عدن، المنطقة البحرية التابعة للمنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية ROMPE Sea Area، بحار جنوب آسيا، المنطقة الجنوبية الشرقية للمحيط الهادئ، ومنطقة المحيط الهادئ.

4 نفس المرجع، تشمل منطقة بحر البلطيق، منطقة القطب الشمالي، منطقة القطب الجنوبي والمنطقة الشمالية الشرقية للمحيط الأطلسي.

وإعادة تكرار السيناريو الذي حصل في مؤتمر الأمم المتحدة الثاني لقانون البحار، وعليه فمن الواضح أن الجزء التاسع (IX) من اتفاقية قانون البحار لا يعترف بحقوق ولا يرتب التزامات مختلفة عن الحقوق والالتزامات المنصوص عليها بموجب الأجزاء الأخرى للاتفاقية، فتبقى الدول المشاطئة لبحر مغلق أو شبه مغلق متمتعة بنفس الحقوق وتتحمل نفس الالتزامات المقررة الواقعة على عاتق الدول الساحلية المطلة على بحار مفتوحة ومحيطات. ومنه يتيح هذا التحليل الاعتقاد بأن أحكام المادتين 122 و123 من اتفاقية قانون البحار تم اعتمادهما على سبيل حث ووعظ الدول المشاطئة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة على التعاون فيما بينها في إدارة هذه البحار.

المبحث الثاني

الإطار المؤسسي الدولي لأمن البيئة البحرية

يُستعمل مصطلح "الإطار المؤسسي Institutional Framework" للدلالة على أهمية البعد المؤسسي للحماية الدولية للبيئة بصورة عامة. يُرجح أن هذا المصطلح تبناه ألكسندر كيس Alexandre Kiss (2 جوان 1925 – 22 مارس 2007)، الفقيه في القانون الدولي للبيئة الذي جادل: " يبرز البعد الدولي في القانون الدولي من خلال استحداث منظمات دولية تسعى لتجسيد التعاون قصد الوقاية من نزاعات بين الدول في مختلف الميادين"[1]. وفي هذا السياق، أقر إعلان ستوكهولم بالأهمية التي تكتسي حرص الدول على أن تؤدي المنظمات الدولية دورا فعالًا ومنسقًا وحيويًا في الحفاظ على البيئة وتحسين وضعها[2].

تبنت اتفاقية قانون البحار إطارا مؤسسيا يُتيح تنفيذ أحكامها، كما اعترفت بالأجهزة والمنظمات الدولية التي استُحدثت قبل أن تدخل حيز التنفيذ. في المقابل تطلبت الأنظمة القانونية للمناطق البحرية الجديدة التي تبنتها الاتفاقية اعتماد إطار مؤسسي يتيح التعاون الدولي في مجال ممارسة الحقوق وتحمل الالتزامات التي تقرها هذه الأنظمة القانونية. تصورت اتفاقية قانون البحار مجتمعا دوليا تعددت فيه أشخاص القانون الدولي، فتخلت عن الفكر الواستفالي الذي يختزل العلاقات الدولية في الدول فقط، وهو ما يعكس الخلفية الفكرية لمعاهدة واستفليا لعام 1648 التي يعود لها الفضل في ترسيخ مفاهيم احترام سيادة الدول،

---

1 Alexandre Kiss, Le droit international peut-il assurer la protection de l'environnement ?, PIREN, le droit et l'environnement, Actes des journées de l'environnement du CNRS, 30 novembre – 1er décembre 1988, Editions du CNRS, 1990, p.23.

2 راجع الأمم المتحدة، تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية، ستوكهولم، 5–12 جوان 1972، الوثيقة A/CONF.48/14/Rev.1 الجزء الأول، الفصل الأول، المبدأ 25، ص.5، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 15 فيفري 2021) https://undocs.org/ar/A/CONF.48/14/Rev.1

والدبلوماسية والوساطة بين الدول[1]. أدى تطور الأحداث الدولية خاصة بعد الحربين العالميتين إلى إعادة النظر في تركيبة المجتمع الدولي، فتم الاعتراف بالشخصية القانونية للمنظمات الدولية التي أصبحت أطرافا لا يمكن الاستغناء عنها في الحكامة الدولية. ويمكن اختصار الأهداف السامية التي سعى اليها واضعو أحكام قانون البحار المعاصر في العمل على احترام سيادة القانون The Rule of law في العلاقات الدولية البحرية، وتحقيق أهداف ميثاق الأمم المتحدة المتعلقة بصون السلم والأمن الدوليين، وتعد هذه الأهداف مصيرية في تحديد أشخاص القانون الدولي التي يُعهد إليها بولاية العمل من أجل تحقيق تلك الأهداف.

تطلب تحقيق الاستقرار في هذه العلاقات الإبقاء على التنظيمات المؤسسية الدولية التي سبق أن تم تخويلها ولايات معينة في مجال وضع قانون البحار حيز التنفيذ، وتبنت اتفاقية قانون البحار لهذا الغرض أحكاما تضمن حفظ حقوق الدول الأطراف والتزاماتها الناشئة عن اتفاقيات أخرى[2]. وفي هذا السياق يمكن إدراك أن واضعي الاتفاقية خلصوا إلى نتيجة مفادها ضرورة إنشاء منظمات وأجهزة جديدة تتولى المهام التي لا يمكن للمنظمات السابقة في الوجود القيام بها[3]. وانطلاقا من هذا الاستنتاج، تم التوصل إلى التمييز بين نوعين من المنظمات، الأجهزة أو الهيئات الدولية التي تُسند إليها صلاحيات في إطار الاتفاقية، فتم إسناد المهام الممكن اعتبارها تقليدية، والمتعلقة بصيد الأسماك، وحفظ الموارد البحرية البيولوجية، والملاحة والمواصلات، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وكذلك البحث العلمي، إلى المنظمات والأجهزة المتخصصة للأمم المتحدة، بينما تم استحداث أجهزة جديدة تتكفل بالنشاطات غير التقليدية المتعلقة بالتعدين في قاع البحار، والمتمثلة في السلطة الدولية لقاع البحر The Authority والمؤسسة The Entreprise [4].

تكتفي الاتفاقية غالبا بالإحالة إلى عمل المنظمات الدولية المختصة دون ذكر تسميتها، وفي نظرنا يرجع تفادي تكريس التسميات المطلقة على تلك المنظمات والأجهزة الدولية في صلب الاتفاقية إلى الحرص على جعل أحكام الاتفاقية صالحة حتى في الحالة التي يتم فيها تغيير تلك التسميات واستبدالها بأخرى، وينطبق نفس التحليل على الحالات التي يتم فيها تحويل الصلاحيات من منظمة إلى أخرى.

---

1 Patton, Steven (2019) "The Peace of Westphalia and it Affects on International Relations, Diplomacy and Foreign Policy," The Histories: Vol. 10: Issue. 1, Article 5., p.91, available at: https://digitalcommons.lasalle.edu/the_histories/vol10/iss1/5/ (last accessed Fubruary 15th, 2021).

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 311 (2).

3 Tullio Treves, The Law of the Sea "System" of Institutions, Max Planck Yearbook of United Nations Law, Volume 2, 1998, Kluwer Law International Ltd, sterling House 66 Wilton Road, London, ISBN: 90-411-9665-X, p.326.

4 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 156 والمادة 170.

مع ذلك لم تنتهج الاتفاقية التستر بشكل مطلق على تسميات المنظمات والأجهزة الدولية التي سبقتها إلى الوجود، لأنها أشارت إلى البعض منها صراحة، ولا سيما عندما نصت على تعيين الخبراء الذين تُسند إليهم مهام التحكيم الخاص Special Arbitration في مجالات مصائد الأسماك، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، والبحث العلمي البحري والملاحة[1]. تضطلع أجهزة ومؤسسات دولية أخرى بمهام متعلقة بإدارة البحار والمحيطات، وتؤدي دورا أساسيا في ذلك، على غرار المنظمة العالمية للأرصاد الجوية، والوكالة الدولية للطاقة الذرية، ومنظمة الصحة العالمية، بينما تتشارك منظمات دولية أخرى هذه المهام، ولو أن مهامها ليست مرتبطة بالمجال البحري بشكل مباشر، إلا أن تدخلها ضروري في وضع بعض أحكام اتفاقية قانون البحار حيز التنفيذ، وينتمي إلى هذه الفئة كل من مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ومنظمة العمل الدولية.

ساد الجدل خلال التفاوض بشأن أحكام الاتفاقية، بسبب كثرة الإحالة إلى عمل هذه الأجهزة والمنظمات الدولية التي تضمنها النص التفاوضي المركب غير الرسمي Informal Composite Negotiating Text (ICNT) المُعتمد في مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، وهو ما أثار رد فعل بعض المؤتمرين بمن فيهم الوفد البرتغالي[2] الذي طلب خلال الدورة الرابعة للمؤتمر في عام 1976 بأن تقوم أمانة المؤتمر بإعداد دليل تفصيلي للوكالات العالمية والإقليمية المعنية بالمحيطات، لكن لم تتوج جهود الوفد البرتغالي بنتائج ملموسة، بحيث لم تتم مناقشة مقترحاته بصورة رسمية حتى خلال الدورة السابعة للمؤتمر التي تم استئنافها بنيويورك في شهر سبتمبر عام 1978[3]. يعتبر التزام المنظمات والأجهزة الدولية بممارسة الصلاحيات والمهام التي ناطتها بها اتفاقية قانون البحار مهما للغاية، باعتبار أن تلك المنظمات ليست أطرافا في هذه الاتفاقية، ما يُتيح الاعتقاد بأنها غير ملزمة بأحكامها، وقد يؤدي هذا الوضع القانوني غير المجدي إلى فشل الاتفاقية في تحقيق أهدافها ذات الصلة بالأمن والسلم الدوليين، لكن الواقع أكد عكس ذلك لأن المنظمات والأجهزة الدولية المعنية، خاصة تلك المنضوية تحت نظام الأمم المتحدة، تفاعلت بسرعة مع أحكام الاتفاقية وعملت على تنمية التعاون فيما بينها من خلال تحسين المشاورات، وتفاعلت مع المهام الجديدة.

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المرفق الثامن، المادة 2، المرجع السابق.

2 J.D. Kingham and D.M. McRae, Competent International Organizations and the Law of the Sea, Marine Policy, Volume 3, Issue 2, April 1979, pp. 106-132, p.107, available at: https://booksc.org/book/2908999/937293 (last accessed March 5th, 2021).

3 نفس المرجع، ص.108.

لم تكتف اتفاقية قانون البحار بإرساء نظام مؤسسي يتولى تطبيق أحكام الاتفاقية وفقا للولاية المخولة لكل منظمة أو جهاز دولي، بل أوجدت إلى جانب ذلك نظاما مؤسسيا قضائيا يهدف إلى تجسيد أحد الأهداف الرئيسية المنصوص عليها بموجب ميثاق الأمم المتحدة، والمتمثل في الفض السلمي للنزاعات الدولية[1].

سعت الاتفاقية، على نفس المنوال، نحو تعزيز التعاون الدولي في مجال حل النزاعات التي قد تنشأ بين الدول الأطراف فيما يتعلق بتنفيذ أو تفسير أحكامها، وخصت النزاعات الدولية البيئية بأحكام تحدد الآليات التي يُعتمد عليها لفضها سلميا. يعكس التزام الدول بفض النزاعات بينها سلميا قاعدة عامة في القانون الدولي أكدها أحد مبادئ إعلان ريو دي جانيرو لعام 1992[2]. كان لهذا المبدأ أثر قانوني دولي، تجلى في استحداث محكمة العدل الدولية في 19 جويلية 1993 لغرفة تختص بالنظر في القضايا البيئية[3]، طبقا للفقرة الثانية من المادة 26 من قانونها الأساسي.

بناء على ذلك، رجحت اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ المفاوضات أو أية وسيلة أخرى تختارها الأطراف المتنازعة لفض النزاع بينها[4]، بينما اعتمدت اتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992 على المفاوضات والوساطة والمساعي الحميدة[5]. تُعد تسوية المنازعات بطرق سلمية مبدئيا أمرا اختياريا، لكن أضحت التسوية الإجبارية للنزاعات مُعتمدا عليها باستمرار، وهو ما يُكرسه الجزء الخامس عشر (XV) من اتفاقية قانون البحار الذي يُلزم الدول الأطراف بتسوية نزاعاتها بالطرق السلمية. سار على هذا المنوال كل من الاتفاق المتعلق بحفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال

---

1 راجع ميثاق الأمم المتحدة، المادة 33 (1) "يجب على أطراف نزاع من شأن استمراره أن يعرض حفظ السلم والأمن الدولي للخطر أن يلتمسوا حله بادئ ذي بدء بطريق المفاوضة والتحقيق والوساطة والتوفيق والتحكيم والتسوية القضائية، أو أن يلجئوا إلى الوكالات والتنظيمات الإقليمية أو غيرها من الوسائل السلمية التي يقع عليها اختيارها."

2 راجع الأمم المتحدة، تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية المستدامة، الوثيقة A/CONF.151/26 (Vol. I)، الملحق الأول، المبدأ 26، ص. 6، "على الدول أن تفض جميع منازعاتها البيئية سلميا وبالوسائل الملائمة وفقا لميثاق الأمم المتحدة".

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة السادسة والخمسون، ملحق رقم 4 (A/56/4)، التقرير السنوي لمحكمة العدل الدولية، 1 أوت 2000–31 جويلية 2001، وثائق رسمية، نيويورك، 2001، ص.6، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 15 مارس 2001) https://www.icj-cij.org/public/files/annual-reports/2000-2001-fr.pdf

4 راجع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ، المادة 1.14

5 راجع اتفاقية التنوع البيولوجي، المادة 27 (1) و27 (2).

لعام 1995[1]، وبروتوكول 1996 الملحق باتفاقية لندن بشأن إغراق النفايات لعام 1972[2]. ارتسمت معالم الإطارين المؤسسيين اللذين اعتمدتهما اتفاقية قانون البحار فتبين بأن هناك إطارا نيطت به مهام إدارية تتولى أجهزته تنفيذ أحكام الاتفاقية كل في مجال اختصاصها، وإطار قضائي دولي يتولى النظر في النزاعات التي تتولد من تفسير وتطبيق أحكام الاتفاقية.

يعد الإطاران متكاملين في تحقيق أهداف الأمم المتحدة التي سعت إليها من خلال اتفاقية قانون البحار، كما سعت أيضا إلى إحداث تغيير في النظام المؤسسي المهتم بالبيئة عامة بما في ذلك البيئة البحرية، ما يفسر الاعتقاد بعدم جدية النظام المؤسسي المُعتمد، لكن التيقن من ذلك يتوقف بادئ ذي بدئ على تحليل الإطار المؤسسي المعتمد في مجال التعاون الدولي لإدارة البحار والمحيطات، بما في ذلك البيئة البحرية، والذي يتراوح بين مؤسسات استُحدثت بموجب أحكام اتفاقية قانون البحار، وأجهزة أو منظمات أخرى سبقتها للوجود وتم انتدابها لتمارس صلاحيات ومهام تارة، أو لتؤكد الصلاحيات التي خُولت لها أصلا، والمتعلقة بشؤون البحار والمحيطات، ولا سيما حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها تارة أخرى (المطلب الأول). من جانب آخر منحت الاتفاقية ولاية قضائية لأجهزة تُمكنها من النظر في القضايا والنزاعات البيئية بين الدول الأطراف، والفصل فيها وفقا لما يُعزز سيادة القانون الدولي للبيئة البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مؤسسات قانون البحار الإدارية الفاعلة في مجال أمن البيئة البحرية

تأثر قانون البحار المعاصر بالتغير الذي ساد الفكر المهتم بالأمن الدولي، إذ أدت إعادة النظر في مفاهيم الأمن إلى إقحام البيئة في الدراسات الأمنية، ومع ذلك لم يتم إسقاط هذا التحول في الفكر الأمني في النصوص القانونية الدولية التي لم تتناول مفهوم أمن البيئة. أضحى التعاون الدولي السبيل الأنجع لمواجهة التهديدات والمخاطر البيئية، واستُعمل مفهوم التعاون الدولي بشكل خاص في الأدبيات المهتمة بالعلاقات الدولية التي ناقشت كيفية بروز التعاون واستمراره في نظام دولي فوضوي[3].

---

1 راجع الاتفاق المتعلق بحفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال لعام 1995، الجزء الثامن.

2 راجع بروتوكول 1996 لاتفاقية لندن لمنع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى لعام 1972، المادة 16، أبرم في 7 نوفمبر 1996، دخل حيز التنفيذ في 24 مارس 2006.

3 Sebastian Paulo, International Cooperation and Development: A Conceptual Overview, German Development Institute, Bonn- Germany, (13) 2014, ISBN 978-3-88985-632-6, p.3. Available at https://www.researchgate.net/publication/272246983_ International_ Cooperation _ and_Development _A_Conceptual _Overview (last accessed March 15th, 2021).

يمكن وصف التعاون الدولي بأنه "التفاعلات الحاصلة في سبيل تحقيق أهداف مشتركة، وذلك في الحالة التي تكون فيها ميول الأطراف الفاعلة غير متماثلة ولا يمكن التوفيق بينها"[1]. ومنه يبرز التعاون الدولي كحتمية لمواجهة الفوضى التي تهدد الاستقرار، وهو ما جادل به بعض منظري العلاقات الدولية، ومنهم من يرى أن "الأمم تسكن في فوضى دائمة، لأنه لا توجد سلطة مركزية تفرض حدودًا في السعي وراء المصالح السيادية"[2].

اهتمت العلاقات الدولية بأسباب الفوضى وغياب النظام بإسهاب، لكن يُعتقد أن الفوضى وإن كانت مهمة للسياسة العالمية فليست الحالة الوحيدة التي يتعين الاهتمام بها، لأن الاعتماد المتبادل الاستراتيجي بين الجهات الفاعلة مهم أيضا[3]. من هذا المنطلق تتضح أهمية التعاون الدولي في نشر السلم والاستقرار والابتعاد عن حالة الاضطراب واللانظام التي اعتبرها أنصار مدرسة توماس هوبز مرتبطة بغياب السيادة الذي يجعل العلاقات الدولية مقتصرة على حرب الكل ضد الكل.

أدت الحروب العديدة التي عرفتها البشرية إلى التفكير في إعادة تنظيم المجتمع الدولي، بما في ذلك تركيبته، وهو ما تحقق بالتوقيع على ميثاق الأمم المتحدة في 26 جوان 1954 الذي سبقه إعلان الأمم المتحدة[4] الموقع عليه في أول جانفي 1942.

سعت الأمم المتحدة إلى إرساء قواعد وأسس للتعاون بين الدول في سبيل تحقيق السلم والأمن الدوليين، وإعلاء سيادة القانون الدولي، ولأجل ذلك تبنت نظاما مؤسسيا يتنوع بين أجهزة مركزية وهيئات متخصصة عكفت بمجملها على تنظيم شؤون المجتمع الدولي في مختلف المجالات، وكانت الاتفاقيات الدولية الوسيلة الأكثر ترجمةً لإرادة الدول في إقامة التعاون بينها، إذ تُمثل الاتفاقيات المتعددة الأطراف الآلية الأكثر نجاعة في تنظيم ميادين معينة ذات الاهتمام المشترك لأغلبية دول المجتمع الدولي، وهو

---

1 Ibid.

2 Helen Milner, The Assumption of Anarchy in International Relations Theory: A Critique, Review of International Studies, Vol. 17, No. 1 (1991), pp. 67-85, JSTOR, www.jstor.org/stable/20097244 (last accessed March 15th, 2021).

3 Ibid.

4 في 1 جانفي 1942 وقعت 26 دولة من التحالف الذي حارب قوات المحور على وثيقة أصبحت تُعرف بإعلان الأمم المتحدة وكان من بين الموقعين ممثلي كل من الولايات المتحدة الأمريكية، والمملكة المتحدة، والصين، واتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية، وانضمت إلى الإعلان في وقت لاحق 21 دولة، واحتوى الإعلان على استخدام رسمي لمصطلح "الأمم المتحدة"، والذي أطلقه رئيس الولايات المتحدة فرانكلين روزفلت، الأمم المتحدة، السلام والكرامة والمساواة على كوكب ينعم بالصحة، السنوات التحضيرية: تاريخ ميثاق الأمم المتحدة، 1942 إعلان الأمم المتحدة، راجع الرابط: (تاريخ الولوج: 15 جانفي 2021) https://www.un.org/ar/about-us/history-of-the-un/preparatory-years

الحال بالنسبة لاتفاقية قانون البحار المُعتبرة أهم صك قانوني دولي تم تبنيه لحد الساعة، نظرا للفترة الزمنية التي استغرقتها المفاوضات بشأنها وتركيبتها المتكونة من 320 مادة و 9 مرافق Annexes. أقرت هذه الاتفاقية نظام التعاون الدولي السائد، واتسمت أحكامها بالابتكار لاستحداثها أجهزة دولية تتولى تنفيذ أحكامها، ومن ثم تدعَّم نظام التعاون المُعتمد، ما ساهم في استقرار العلاقات الدولية البحرية وحماية المراكز القانونية المُعترف بها.

لا يستمد قانون البحار المعاصر نظامه المُؤسسي من التصور الواستفالي للمجتمع الدولي، كما أنه يخالف تصور هيغو غروتيوس للعالم الذي اختزله في الدولة كشخص وحيد في العلاقات الدولية. اعترفت على هذا النحو الاتفاقية بالنظام المؤسسي للأمم المتحدة فصبت اهتمامها على الأجهزة أو المنظمات الدولية التي سبقتها في الوجود، والمتمثلة في كل من برنامج الأمم المتحدة للبيئة، المنظمة البحرية الدولية، ومنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، واللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية.

يتوقف التحليل الملائم للإطار المؤسسي الإداري لقانون البحار المهتم بحماية البيئة والحفاظ عليها على مراعاة تطور الأحداث وبروز مساع لإعادة النظر في الهياكل المؤسسية الدولية، ولا سيما المعنية بالبيئة، ويعد تقرير برونتلاند متنبئا في هذا الشأن لكونه أوصى بضرورة إجراء إصلاحات مؤسسية على المستوى الدولي للتعامل على نحو يمنح وزنا أكبر للانشغالات ذات طبيعة بيئية[1]. ومنه يتضح أن تناول الإطار المؤسسي الدولي لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها لا بد أن يراعي التطورات الحاصلة في الإطار المؤسسي الأممي المعني بالبيئة، وذلك انطلاقا من استحداث برنامج الأمم المتحدة للبيئة في عام 1972[2]، مرورا بمؤتمر قمة الأرض (ريو+20) الذي أتاح الوقوف على نقاط ضعف البرنامج[3] باعتباره جهازا بسيطا للأمم المتحدة يعاني من أوجه قصور هيكلية منذ نشأته، أدت إلى عجزه عن التأثير بدرجة معتبرة على الدول والمنظمات الدولية، فضلا عن افتقاره إلى سلطات الإشراف أو تلك التي تؤهله لفرض عقوبات، كما تنتقد العديد من الدول هيكله المؤسسي الذي تعتبره غامضا لا يمكن أن يكون ضامنا للفعالية.

---

1 راجع تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية: مستقبلنا المشترك، الفصل الحادي عشر، السلم، الأمن، التنمية والبيئة، الفقرات 1-77.

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار 2797 (الدورة 27-)، 15 ديسمبر 1972، الترتيبات المؤسسية والمالية للتعاون الدولي في ميدان البيئة، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 16 مارس 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/2997(XXVII)

3 Sandrine MALJEAN-DUBOIS, Matthieu WEMAERE, la Conférence des Nations Unies sur le Développement Durable « Rio+20 », Annuaire Français des Relations Internationales, Volume XIV, 2013, pp. 721-735, accessible via : https://www.afri-ct.org/wp-content/uploads/2015/02/721_Maljean-Dubois_Wemaere.pdf (consulté le 16 mars 2021).

كان من المنتظر أن يتم تدعيم وتعزيز البرنامج بفضل ما تم الوقوف عليه من نقائص وتحويله إلى منظمة دولية عالمية للبيئة، لكن اكتفى مؤتمر ريو+20 في نهاية المطاف بالاعتراف بضرورة تدعيمه برفع ميزانيته، وجاء في هذا الاعتراف "نلتزم بتعزيز دور برنامج الأمم المتحدة للبيئة بوصفه الهيئة العالمية الرئيسية المعنية بالبيئة التي تحدد خطة العمل العالمية في مجال البيئة، وتشجع على تنفيذ البعد البيئي للتنمية المستدامة بصورة متسقة داخل منظومة الأمم المتحدة كجهة رسمية تدافع عن قضايا البيئة العالمية"[1]. يمكن ملاحظة أن مصطلح "الهيئة العالمية" المعتمد في إعلان ريو+20 لا يضاهي من الناحية القانونية ثقل مصطلح Global Environmental Authority الذي جاء في الصيغة الإنجليزية للإعلان، ذلك أن لفظ السلطة "Authority" ينطوي على الأهلية في اتخاذ القرارات وفرض الاحترام، بخلاف لفظ "الهيئة" الذي لا يدل على أهلية برنامج الأمم المتحدة للبيئة لفرض قراراته على الدول الأطراف، في حين ترمي الإصلاحات في الواقع إلى تدعيم وتعزيز البرنامج على النحو الذي يتمكن به من ممارسة سلطة في مجال حماية البيئة العالمية.

موازاة مع قرار الإبقاء على برنامج الأمم المتحدة للبيئة بولايته الأصلية مع تعزيزه ماليا، ونظرا لانطواء التنمية المستدامة على بعد بيئي، يتعين الإشارة إلى أن المؤتمر قرر التخلي عن لجنة التنمية المستدامة التي حل محلها في وقت لاحق المنتدى السياسي الحكومي الدولي العالمي الرفيع المستوى (HLPF) الذي أسندت له مهام متابعة تطبيق مفهوم التنمية المستدامة، مع العمل على تجنب التداخل مع الهياكل والهيئات والكيانات القائمة بطريقة فعالة، ولا سيما في مجال النفقات[2]. يتبين على هذا النحو أن الإطار المؤسسي الأممي الذي عولت عليه اتفاقية قانون البحار لا يزال على وضعه الأصلي، خصوصا ما يتعلق ببرنامج الأمم المتحدة للبيئة، لكن التطورات التي اكتست حكامة البيئة العالمية أدت إلى اعتماد إطار مؤسسي جديد ذي طابع عالمي ينظر في شؤون البيئة بكافة أبعادها، بما فيها البيئة البحرية، ويتعلق الأمر بالجمعية العامة للأمم المتحدة للبيئة (UNEA) التي عقدت دورتها الأولى في الفترة الممتدة من 23 إلى 27 جوان 2014، لكن رغم هذا التطور يبقى جدوى الإصلاح المؤسسي غامضا، فمن الناحية القانونية يبدو أنه لم يتم إحداث أي تغيير سوى في التسمية، فقد تم استبدال تسمية "مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/66/288 بتاريخ 11 سبتمبر 2012، "المستقبل الذي نصبو إليه"، الفقرة 88.

2 نفس المرجع، الفقرة 84.

للبيئة" بـ "الجمعية العامة للبيئة التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة"، كما تم الإقرار بأن تغيير التسمية لن يغير الولاية والأهداف والمقاصد الحالية لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة أو دور مجلس إدارته ومهامه[1]، ما يعني استمرار الوضع القائم من حيث افتقار الإطار المؤسسي الأممي المعني بحماية البيئة إلى جهاز يتمتع بتفويض ضروري يمكِّنه من جعل قراراته ملزمة بشكل كاف ومؤهل لاتخاذ تدابير تجاه الدول المتخلفة في الامتثال لهذه القرارات على نحو مماثل للسلطة التي قد يتمتع بها مجلس الأمن للبيئة الذي اقترحه الرئيس السوفيتي السابق ميخائيل غورباتشوف، كما سبق أن أسلفنا في الباب الأول من الدراسة.

إن تجسيد مثل هذا المقترح لن يتأتى في نظرنا إلا من خلال إصلاحات مؤسساتية عميقة تقتضي إعادة النظر في ميثاق الأمم المتحدة. يُعد الإقرار بعدم إحداث تغيير في المراكز القانونية واقتصار التغيير على استبدال تسمية مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة عاكسا للحفاظ على طبيعة العلاقة القائمة بين برنامج الأمم المتحدة للبيئة والأجهزة الأخرى المتمتعة بصلاحيات حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ما دامت هذه العلاقة تحكمها قواعد اتفاقية قانون البحار التي أسست للتعاون الدولي البيئي البحري بموجب العديد من أحكامها. ومنه تبرز الحاجة إلى النظر في الأجهزة الأممية أو المنظمات الدولية المنتمية إلى نظام الأمم المتحدة، والمتمثلة في كل من برنامج الأمم المتحدة، ومنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، والمنظمة البحرية الدولية واللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية (IOC) التابعة لمنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة (يونسكو)، لكونها أجهزة أممية تسعى إلى حماية البيئة البحرية على الصعيد العالمي، فضلا عن الأهمية التي أولتها إياها اتفاقية قانون البحار لكونها رائدة في تجسيد التعاون الإقليمي، دون الإقليمي، والعالمي لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهي المسألة التي تم إسنادها لأجهزة دولية ذات طبيعة إدارية مستحدثة، تمارس مهام ذات صلة مباشرة بصون أمن البيئة البحرية العالمي، ويتعلق الأمر بكل من السلطة الدولية لقاع البحار المعنية بالموارد البحرية المعدنية، ومؤتمر الأمم المتحدة حول الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال المهتمة بالموارد البحرية البيولوجية.

الفرع الأول: الهيئات المنتدبة

اعتمدت اتفاقية قانون البحار على ترسانة من المنظمات والأجهزة الدولية التي سبقتها في الوجود لوضع أحكامها حيز التنفيذ في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. ينصب الاهتمام على المنظمات

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/67/251 المؤرخ في 25 جويلية 2013، تغيير اسم مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 18 مارس 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/67/251

المنتمية إلى "عائلة" الأمم المتحدة لكونها الأجهزة الوحيدة التي أشارت إليها الاتفاقية بشكل صريح[1]. ويتضح من الوهلة الأولى أن النظام المؤسسي الأممي القائم الذي اهتم به القانون الدولي للبيئة البحرية بصورة مباشرة يتألف من 4 أجهزة أممية، تباشر إحداها مهامها تحت الإشراف المباشر لمنظمة الأمم المتحدة، ويتعلق الأمر ببرنامج الأمم المتحدة للبيئة، بينما تعتبر الأجهزة الثلاث المتبقية وكالات متخصصة تتمتع باستقلالية القرار وتربطها اتفاقات تعاون مع الأجهزة المركزية لمنظمة الأمم المتحدة، ويتعلق الأمر بكل من المنظمة البحرية الدولية، منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، واللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية (IOC) التابعة لمنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة (يونسكو).

أولا: برنامج الأمم المتحدة للبيئة

تم استحداث برنامج الأمم المتحدة للبيئة، (البرنامج أو UNEP)، بموجب قرار الجمعية العامة رقم 2997 (د- XXVII) المؤرخ في 15 ديسمبر 1972، تجسيدا لنتائج مؤتمر ستوكهولم حول البيئة البشرية. كان الهدف الرئيسي من استحداثه ضمان تنسيق البرامج المتعلقة بالبيئة في إطار منظمة الأمم المتحدة. وخلافا للوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة التي يتم تمويلها على أساس نظام المساهمات المقدرة، يعتمد صندوق البيئة التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة على تعهدات المساهمات الطوعية[2]. وتم تزويد البرنامج في الأصل بمصدرين للتمويل يكمنان في الميزانية العادية للأمم المتحدة وصندوق البيئة، وهو ما يوقع البرنامج في تبعية للأمم المتحدة، ما يضعف إمكانية اعتباره جهازا متخصصا لعدم استقلاليته ماليا. اهتم البرنامج بالبحار والمحيطات منذ استحداثه، ويبرز ذلك من خلال برنامج البحار الإقليمية الذي تم إطلاقه في عام 1974، والذي يغطي 18 مناطق بحرية وساحلية عبر العالم[3].

نتيجة لذلك، فضل البرنامج المقاربة الإقليمية في حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، من خلال تركيزه على مكافحة التلوث البحري، وإدارة الموارد البحرية والساحلية، وعكف منذ أواخر القرن العشرين على إبراز آثار التدهور البيئي على الأمن الدولي. وفي هذا السياق، شارك في منتدى دولي حول الأمن البيئي

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المرفق الثامن، المادة 2(2).

2 Maria Ivanova, Assessing UNEP as Anchor Institution for the Global Environment: Lessons for the UNEO Debate, Yale Center for Environmental Law & Policy, Working Paper Series, Working Paper 05/01, 24 May 2005, available online at https://www.academia.edu/7835529/ Assessing_UNEP_as_Anchor_Institution_for_the_Global_Environment_Lessons_for_the_UNEO_Debate?auto=download (last accessed March 18th, 2021).

3 UN Environment (2018). Regional Seas Follow Up and Review of the Sustainable Development Goals (SDGS). UN Environment Regional Seas Reports and Studies No. 208, p.6, available at https://wedocs. unep. org/bitstream/ handle/ 20.500.11822/27295/ ocean_SDG.pdf? sequence=1&is Allowed=y (last accessed March 18th, 2021).

وعلاقته بالأمن الدولي الشامل الذي تم تنظيمه بموسكو خلال الفترة الممتدة من 28 نوفمبر إلى 1 ديسمبر 1988. يعد القيام بإصلاحات هيكلية من بين الأمور التي تطرق إليها التقرير المنبثق عن هذا المنتدى الذي شارك فيه المعهد الدولي لبحوث السلام (SIPRI)، إذ تم الإقرار بالدور الذي تؤديه الأمم المتحدة في تحقيق الأمن البيئي، وتم اقتراح تبني خيارات لتعزيز فعالية هذا الدور إما عن طريق توسيع دور مجلس الأمن بشكل مناسب، أو عن طريق توسيع دور المجلس الاقتصادي والاجتماعي أو محكمة العدل الدولية، فضلا عن اقتراح إمكانية تحويل مجلس الوصاية للأمم المتحدة إلى مجلس أمن للبيئة أو إنشاء مجلس جديد لهذا الغرض، كما تمت الإشارة إلى إمكانية تعزيز برنامج الأمم المتحدة للبيئة[1]. يلاحظ أن اقتراح استحداث مجلس أممي يعتني بالأمن البيئي يعكس التصور الروسي الذي كان سباقا إلى هذا الاقتراح، لكن في نهاية المطاف تم تفضيل تعزيز دور البرنامج والتأكيد على الدور المخول له لتشجيع التنمية السليمة بيئيا بصورة متساوقة مع السلم والأمن[2].

تكمن نقطة قوة البرنامج في برامجه للبحار الإقليمية، فقد حدد مجلس إدارة البرنامج (الجمعية العامة للأمم المتحدة للبيئة حاليا) استراتيجيتها الشاملة، ومن بين الأمور التي تتضمنها: ترقية الاتفاقيات الإقليمية والدولية، وإعداد توجيهات وخطط عمل للسيطرة على التلوث البحري وحماية وإدارة الموارد السمكية. أثر البرنامج من خلال برامجه للبحار الإقليمية وكذلك مجلس إدارته في إعداد الجزء الثاني عشر (XII) من أحكام اتفاقية قانون البحار المتعلقة بالبيئة البحرية، فقد حثت الدورة الثالثة لمجلس إدارته في عام 1975 مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار على:

"Urges the Third United Nations Conference on the Law of the Sea to attach the highest priority to its efforts to incorporate in the draft treaties under its consideration effective provisions for the protection of the marine environment"[3]

---

1 راجع تقرير بشأن المساهمة في مفهوم الأمن الدولي الشامل، A Report Contributing to the Concept of Comprehensive International Security، مرجع سابق، ص. 21–22.

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/42/186، 11 ديسمبر 1987، – المنظور البيئي حتى سنة 2000 وما بعدها – الفقرة 86. ص. 95–197، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 18 مارس 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/42/186

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، تقرير مجلس الإدارة عن أشغال دورته الثالثة، 17 أفريل–2 ماي 1975، الوثائق الرسمية: ملحق الدورة الثلاثين رقم 25، (A/10025)، الأمم المتحدة، نيويورك، 1975، ص.96، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 18 مارس 2021) https://undocs.org/en/A/10025

"يحث مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار على إيلاء أولوية قصوى لجهوده الرامية إلى تضمين مشاريع المعاهدات قيد نظره أحكاماً فعالة لحماية البيئة البحرية" (ترجمتنا).

أفضت المشاورات بين مجلس إدارة البرنامج ومؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار إلى إعداد وتبني الجزء الثاني عشر (XII) لاتفاقية قانون البحار، والتي تحتوي على 40 حكما تنص عليها موادها 197–237، وهي الأحكام التي تمت إعادة العمل بمعظمها في الاتفاقيات الإطارية للبحار الإقليمية، وتم تطويرها من خلال بروتوكولات معينة.

رغم النجاحات التي حققتها برامج البحار الإقليمية رفقة مخططات العمل التي يشرف عليها برنامج الأمم المتحدة للبيئة، فهي تواجه تحديات بالنظر إلى الموارد البشرية والمالية المحدودة المخصصة لبرامج البحار الإقليمية. ولمواجهة هذا التحدي الشاق، اعتمد البرنامج على التعاون المستدام بين الدول المتجاورة للسماح بمواصلة الجهود من أجل تحقيق الحفظ والإدارة المستدامة للنظم الإيكولوجية البحرية والساحلية[1].

ثانيا: المنظمة البحرية الدولية

تُعد المنظمة البحرية الدولية (المنظمة أو IMO) الإطار المؤسسي المتكفل عالميا بحماية المحيطات من الأضرار المترتبة عن النقل البحري. تعتبر المنظمة من بين الهيئات الدولية التي ذكرتها صراحة اتفاقية قانون البحار، ما يدل على أهمية الدور المنوط بها لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. تقرر إنشاء منظمة دولية دائمة تتكفل بالشحن أو النقل البحري الدولي خلال مؤتمر الأمم المتحدة البحري لعام 1948 الذي تم تنظيمه بطلب من المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة (ECOSOC)، فقد تم تبني اتفاقية المنظمة الحكومية الاستشارية البحرية الدولية (IMCO) لتعزيز السلامة البحرية وتسهيل التعاون بين الحكومات في هذا المجال[2].

مُنحت المنظمة البحرية الدولية مكانة وكالة متخصصة طبقا لميثاق الأمم المتحدة، ومن ثمَّ أصبحت جزءًا من منظومة الأمم المتحدة[3]. دخلت اتفاقية استحداث المنظمة حيز التنفيذ في عام 1958، بينما تم تغيير تسميتها إلى "المنظمة البحرية الدولية IMO" في 14 نوفمبر 1975[4]. يكمن الهدف الرئيسي للمنظمة في "توفير آلية للتعاون بين الحكومات في مجال القوانين والممارسات الحكومية المتعلقة بالمسائل الفنية

---

1 راجع الأمم المتحدة، برامج البحار الإقليمية، منصة الشركات، أهداف التنمية المستدامة، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 18 مارس 2021) https://sustainabledevelopment.un.org/partnership/?p=7399

2 International Maritime Organization (IMO), Brief History of IMO, https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO (last accessed March 19th, 2021).

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار رقم A/RES/204(III)، المؤرخ في 18 نوفمبر 1948، اتفاق بين الأمم المتحدة والمنظمة الاستشارية البحرية الحكومية الدولية، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 19 مارس 2021) https://undocs.org/en/A/RES/204(III)

4 راجع المنظمة البحرية الدولية، الجمعية العامة، اللائحة A.358(IX) المؤرخة في 22 ديسمبر 1975.

بجميع أنواعها التي تؤثر على الشحن المنخرط في التجارة الدولية، وتشجيع التبني العام لأعلى المعايير العملية في المسائل المتعلقة بالسلامة البحرية، ونجاعة الملاحة البحرية والوقاية والسيطرة على التلوث البحري من السفن..."[1]. اعتبرت المنظمة نفسها بمفهوم المادة الأولى للاتفاقية التي تم استحداثها بموجبها بأنها "وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، تتمثل مهمتها في ضمان أن يكون قطاع النقل البحري آمنًا، ودون مخاطر، وصديقًا للبيئة، وفعالًا، ومستدامًا من خلال التعاون. لإنجاز هذه المهمة، تتبنى المنظمة البحرية الدولية أعلى المعايير الممكنة للسلامة والأمن البحريين، ولنجاعة الملاحة، ومنع ومكافحة التلوث من السفن، وتقوم بمراجعة الجوانب القانونية ذات الصلة، وتعمل على ضمان التنفيذ الفعال لنصوصها وتطبيقها الشامل والموحد"[2].

اهتمت المنظمة في بداية أشغالها بإعداد اتفاقيات ومعايير دولية للسلامة البحرية، فنجحت في تبني العديد منها، على غرار الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح بالبحر[3] (SOLAS Convention) وغيرها من الاتفاقيات التي اهتمت بخطوط الشحن[4]، حمولة السفن[5]، الوقاية من التصادم في البحر[6]، معايير تكوين

---

1 راجع المادة الأولى (أ) من اتفاقية بشأن المنظمة البحرية الدولية، بتعديلاتها اللاحقة، الموقعة بجنيف في 6 مارس 1948، دخلت حيز التنفيذ في 17 مارس 1958، (UNTS 289).

2 International Maritime Organization, Brief History of IMO, IMO's Missions Statement, https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO, (last accessed March 19th, 2021).

3 الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح بالبحر لعام 1974، (SOLAS Convention) المبرمة بلندن في أول نوفمبر 1974، دخلت حيز التنفيذ في 25 مارس 1980، (UNTS 1184).

4 الاتفاقية الدولية بشأن خطوط الشحن، (Load Line Convention)، المبرمة بلندن في 5 أفريل 1966، دخلت حيز التنفيذ في 21 جويلية 1968، (UNTS 640).

5 الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن (Tonnage Convention)، المبرمة بلندن في 23 جوان 1969، دخلت حيز التنفيذ في 18 جويلية 1982، (UNTS 1291).

6 الاتفاقية بشأن القواعد الدولية للوقاية من التصادم في البحر (COLREGs Convention) المبرمة في 20 أكتوبر 1972، دخلت حيز التنفيذ في 15 جويلية 1977، (UNTS 1050).

رجال البحر[1]، البحث والإنقاذ في البحر[2]، سلامة سفن الصيد[3]، ومعايير تكوين وإصدار الشهادات للمتدخلين على متن سفن الصيد[4].

وسَّعت المنظمة من ولايتها نتيجة تطور الأحداث على الساحة البحرية الدولية لتشمل الأمن البحري، فتبنت نصوصا تهدف إلى ضمان اتخاذ الإجراءات المناسبة ضد الأشخاص الذين يرتكبون أعمالًا غير مشروعة ضد السفن والمنصات الثابتة في قاع البحار[5]، كما أدخلت تعديلات على اتفاقية سلامة الأرواح في البحر، وجعلت المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية (ISPS code) إلزامية[6].

تولي المنظمة أهمية بالغة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، فأعدت العديد من الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات في هذا المجال، أهمها تلك المتعلقة بمنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، كاتفاقية الوقاية من التلوث الناجم عن السفن لعام 1973، بصيغتها المعدلة (MARPOL 73/78)[7] المتكونة من 6 ملاحق (Annexes)، يُعتبر كل من الملحق الأول والثاني ملزمين ويتناولان على التوالي التلوث بالنفط وبالمواد السائلة السائبة الضارة، في حين تبقى الملاحق الأربعة الأخرى اختيارية.

---

1 الاتفاقية الدولية بشأن معايير تكوين، إصدار الشهادات والخفارة لرجال البحر (STCW Convention) المبرمة في 7 جويلية 1978، دخلت حيز التنفيذ في 28 أفريل 1984، عرفت تعديلات عميقة في 1995 و2010، (UNTS 1361).

2 اتفاقية المنظمة البحرية الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر (Maritime SAR Convention)، المبرمة بهامبورغ في 27 أفريل 1979، دخلت حيز التنفيذ في 22 جوان 1985، (UNTS 1405).

3 اتفاقية توريمونيلوس Torremolinos الدولية حول سلامة سفن الصيد البحري (SFV) المبرمة في 2 أفريل 1977، حل محلها بروتوكول توريمونيلوس لعام 1993، واتفاق كاب تاون لعام 2012 بشأن تنفيذ أحكام بروتوكول عام 1993 المتعلق باتفاقية توريمونيلوس الدولية حول سلامة سفن الصيد البحري، راجع الرابط: (تاريخ الولوج: 19 مارس 2021) https://www.imo.org/en/About/Conventions

4 اتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن معايير تكوين، إصدار الشهادات والخفارة للمستخدمين على متن سفن الصيد، (STCW-F) المبرمة في 7 جويلية 1995، دخلت حيز التنفيذ في 29 سبتمبر 2012، راجع الرابط: (تاريخ الولوج: 19 مارس 2021) https://www.imo.org/en/About/Conventions

5 راجع اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة الموجودة على الجرف القاري، المبرمان في 10 مارس 1988، وبروتوكولا 2005 المبرمان في 14 أكتوبر 2005.

6 الفصل XI-2 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 19 مارس 2021) https://www.imo.org/en/About/Conventions

7 الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL)، المعتمدة عام 1973 (الاتفاقية) وبروتوكول عام 1978 (بروتوكول 1978) وبروتوكول عام 1997 (البروتوكول –الملحق السادس)، دخلت حيز التنفيذ في 2 أكتوبر 1983 (الملحقان الأول والثاني)

إضافة إلى هذه الاتفاقية المعتبرة إحدى الدعامات الأربع للنظام القانوني الدولي للسلامة والأمن في البحار والمحيطات، تبنت المنظمة البحرية الدولية اتفاقيات بيئية بحرية أخرى، على غرار الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالنفط لعام 1969 (Intervention Convention)[1]، والتي جاءت لتسد الفراغ القانوني الذي كشفته حادثة "توري كانيون" Torrey Canyon لعام 1967 فيما يتعلق بصلاحيات الدولة الساحلية في التدخل بأعالي البحار، والاتفاقية الدولية للتلوث النفطي، التأهب والاستجابة والتعاون لعام 1990 (OPRC Convention) [2] والبروتوكول الخاص بالتأهب والاستجابة والتعاون في حالة التلوث بالمواد الخطرة والضارة لعام 2000 (OPRC-HNS Protocol) [3]، يضاف إلى هذا الرصيدِ المعتبر من الاتفاقيات والمعايير الدولية لحماية الوسط البحري من التلوث، مكافحته والسيطرة عليه: اتفاقيتان دوليتان تقنيتان اعتمدتهما المنظمة، تتمثلان في الاتفاقية الدولية لمراقبة النظم الضارة المضادة للحشف على السفن لعام 2001 (Anti-fouling System Convention)[4]، والاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه الصابورة والرواسب على متن السفن[5] (BWM Convention) الهادفة إلى حماية الوسط البحري من الأنواع الغازية.

يبرز دور المنظمة في مساهمتها في تحقيق أمن البيئة البحرية في بعده الدولي من خلال الاتفاقيات الدولية التي أُبرمت تحت لوائها لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، فضلا عن الدور الهام الذي أدته أمانتها أثناء مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، والتي سعت من أجل ضمان اتساق صكوك المنظمة مع المبادئ الأساسية لاتفاقية قانون البحار المنبثقة عن المؤتمر، وأدى هذا الدور في نهاية المطاف إلى الإشارة إلى عمل المنظمة عدة مرات في نص اتفاقية قانون البحار، رغم أنها لم يتم تسميتها صراحة إلا

---

1 الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالنفط (Intervention Convention)، المعتمدة في 29 نوفمبر 1969، دخلت حيز التنفيذ في 6 ماي 1975.

2 الاتفاقية الدولية بشأن التأهب والاستجابة والتعاون في مجال التلوث بالنفط، المبرمة بلندن في 30 نوفمبر 1990، ودخلت حيز التنفيذ في 13 ماي 1995، (UNTS 1891).

3 بروتوكول التأهب والاستجابة والتعاون لحوادث التلوث بالمواد الخطرة والضارة، 2000 (OPRC-HNS Protocol)، المبرم بلندن في 15 مارس 2000، ودخل حيز التنفيذ في 14 جوان 2007 .https://www.imo.org/en/About/Conventions

4 الاتفاقية الدولية لمراقبة النظم الضارة المضادة للحشف على السفن (AFS Convention)، المعتمدة في 5 أكتوبر 2001، ودخلت حيز التنفيذ في 17 سبتمبر 2008، راجع الرابط: (تاريخ الولوج: 19 مارس 2021) https://www.imo.org/en/About/Conventions

5 الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه صابورة السفن ورواسبها (BWM Convention)، المبرمة بلندن في 13 فيفري 2004، ودخلت حيز التنفيذ في 8 سبتمبر 2017، راجع الرابط: (تاريخ الولوج: 19 مارس 2021) https://www.imo.org/en/About/Conventions

مرة واحدة كما سبق أن أسلفنا، ومع ذلك فسرت المنظمة عبارة "المنظمة الدولية المختصة" التي كرستها الاتفاقية بكونها تعني "المنظمة البحرية الدولية" حصريا، وذلك في كل حالة يتم استعمال العبارة في صيغة المفرد[1]، مستندة في ذلك إلى أن الإحالة لأعمال المنظمة الدولية المختصة، عندما تتعلق باعتماد قواعد ومعايير النقل البحري الدولي ذات الصلة بالسلامة البحرية ونجاعة الملاحة ومنع ومكافحة التلوث البحري من السفن وعن طريق الإغراق، يُقصد بها عمل المنظمة البحرية الدولية.

تعتمد المنظمة، في تأكيد الدور المنوط بها في وضع اتفاقية قانون البحار حيز التنفيذ، على القائمة التي أعدتها شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار لمكتب الشؤون القانونية لمنظمة الأمم المتحدة (DOALOS)، والتي حددت بموجبها المنظمات الدولية المختصة أو الملائمة وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار[2]، إذ لا يقل عدد المرات التي تمت فيه الإحالة إلى عمل المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية قانون البحار عن 49 مرة، وتختص المنظمة أحيانا بصورة منفردة وحصرية في الأمور التي تمت الإحالة إلى أعمالها، في حين تتشارك مع منظمات وأجهزة دولية أخرى الاختصاص والصلاحيات في وضع أحكام أخرى من الاتفاقية حيز التنفيذ، بينما تحتل الأحكام المتعلقة بنظام حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها الذي يؤسس له الجزء الثاني عشر (XII) من الاتفاقية المقدمة في الإحالة إلى عمل المنظمة البحرية الدولية، بحيث لا يقل عدد الأحكام التي تكرس هذه الإحالة عن 27 حكما[3].

---

1 راجع المنظمة البحرية الدولية، الأمين العام، اللجنة القانونية، الوثيقة دراسة حول أثر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على المنظمة البحرية الدولية، LEG/MISC.7، المؤرخة في 19 جانفي 2021، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 19 مارس 2021) https://no0ilcanarias.files.wordpress.com/2012/11/implications-of-unclos-for-imo.pdf

2 راجع الأمم المتحدة، شعبة الأمم المتحدة لشؤون المحيطات وقانون البحار، مكتب الشؤون القانونية، نشرة قانون البحار، العدد 31، الأمم المتحدة، نيويورك 1996، ص.79-95، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 19 مارس 2021) https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletinE31.pdf

3 راجع اتفاقية قانون البحار: المادة 197 "التعاون على أساس عالمي أو إقليمي"، المادة 198 "الإخطار بضرر وشيك أو فعلي"، المادة 199 "خطط الطوارئ ضد التلوث"، المادة 200 "الدراسات وبرامج البحث وتبادل المعلومات والبيانات"، =المادة 201 "المعايير العلمية للأنظمة"، المادة 202 "المساعدة العلمية والتقنية للدول النامية"، المادة 203 "المعاملة التفضيلية للدول النامية"، المادة 204(1) "رصد مخاطر التلوث وآثاره"، المادة 205 "نشر التقارير"، المادة 207(4) "التلوث من مصادر في البر"، المادة 208(5) "التلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحر"، المادة 210(4) "التلوث عن طريق الإغراق"، المادة 211(1)، 211(2)، 211(3)، 211(5)، 211(6)(أ) و211(6)(ج) "التلوث من السفن"، المادة 212(3) "التلوث من الجو أو من خلاله"، المادة 213 "التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث من مصادر في البر"، المادة 214 "التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث الناشئ عن أنشطة تخص قاع البحر"، المادة 216(1) "التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث عن طريق الإغراق"، المادة 217(1)، 217(4) و217(7) "التنفيذ من قبل دولة العلم"، المادة 218(1) "التنفيذ من قبل دولة الميناء"، المادة 220(7) "التنفيذ من قبل الدولة الساحلية"، المادة 222 "التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث من الجو أو من خلاله" والمادة 223 "تدابير لتسهيل سير الدعاوى".

لقد احتفظت اتفاقية قانون البحار بالمراكز القانونية التي تمليها الاتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها التي سبقتها إلى الوجود، وتجسد ذلك من خلال إقرارها بعدم الإخلال بالحقوق والالتزامات الدولية التي تنص عليها تلك الاتفاقيات[1]، وأصرت الاتفاقية في المقابل على إبراز سمو مبادئها وأهدافها العامة المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، من خلال الاشتراط على الدول الأطراف الوفاء بالتزاماتها المنصوص عليها بموجب اتفاقيات خاصة على نحو يتمشى مع تلك المبادئ والأهداف[2]. بالنتيجة يتجلى الدور الذي أسندته قواعد قانون البحار المعاصر إلى المنظمة البحرية الدولية، والذي لا يقتصر فقط على العمل على تنفيذ أحكام اتفاقية قانون البحار، بل خولتها صلاحية التشريع في المجالات التي تختص فيها، ما يجعل دور المنظمة رائدا في مجال صون أمن البيئة البحرية، ويتجلى ذلك بوضوح في اختلاف وضع المنظمة عن الأجهزة الأخرى المختصة في التعامل مع قضايا أمن البيئة البحرية، باعتبارها تنتهج آليات تسعى من خلالها إلى فرض احترام من الدول الأطراف لأحكام الاتفاقيات ومختلف النصوص التي تتبناها. تستمد المنظمة هذه الولاية من نصوص الاتفاقيات ذاتها لكونها تتضمن أحكاما تخول المنظمة سلطة التصرف تجاه الدول الأطراف فيما يتعلق بتنفيذ القواعد والمعايير المتفق عليها، وهو الحال بالنسبة لبرنامج فحص الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية[3] الذي كان طوعا عند تبنيه، ليصبح إجباريا لاحقا، وبالتحديد ابتداء من 1 جانفي 2016، من خلال ترسيخه كقاعدة قانونية تنص عليها اتفاقيات دولية تديرها المنظمة[4]. ومنه أصبحت الدول الأعضاء في المنظمة ملزَمة بإجراء فحص يقوم به

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار: ، المادة 237(1)، المرجع السابق.

2 نفس المرجع، المادة 237(2).

3 راجع المنظمة البحرية الدولية، الجمعية العامة، اللائحة رقم A.946(23) المؤرخة في 27 نوفمبر 2003، خطة التدقيق الطوعي للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، راجع الرابط: (تاريخ الولوج: 19 مارس 2021)
https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.946(23).pdf

4 راجع المنظمة البحرية الدولية، لجنة السلامة البحرية، اللائحة رقم MSC.366(93) المعتمدة في 22 ماي 2014، تعديلات للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر لعام 1974، في صيغتها المعدلة، اللائحة رقم MSC.373(93) المعتمدة في 22 ماي 2014، تعديلات للاتفاقية الدولية بشأن معايير تكوين، إصدار الشهادات وخفارة رجال البحر لعام 1978، في صيغتها المعدلة، اللائحة رقم MSC.374(93) المعتمدة في 22 ماي 2014، تعديلات مدونة الاتفاقية الدولية بشأن معايير تكوين، إصدار الشهادات وخفارة رجال البحر، اللائحة رقم MSC.375(93) المعتمدة في 22 ماي 2014، تعديلات للبروتوكول عام 1988 للاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966، في صيغتها المعدلة، المنظمة البحرية الدولية، الجمعية العامة، اللائحة رقم A.1085(28) المعتمدة في 4 ديسمبر 2013، تعديلات للاتفاقية الدولية لقواعد الوقاية من التصادم في البحر لعام 1972، في صيغتها المعدلة، المنظمة البحرية الدولية، الجمعية العامة، اللائحة رقم A.1083(28) المعتمدة في 4 ديسمبر 2013، تعديلات للاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966، في صيغتها المعدلة، المنظمة البحرية

خبراء المنظمة للوقوف على مدى وفائها الكامل والتام لتعهداتها وتحمل مسؤولياتها المترتبة عن تصديقها أو انضمامها إلى الاتفاقيات الدولية والنصوص الأخرى التي تديرها المنظمة، لكن تبقى هذه الآلية في رأينا عبارة عن وسيلة ضغط قد لا تحقق الغاية المنشودة نتيجة السيادة التي تتمتع بها الدول، والتي قد يتم إثارتها من حين لآخر، بيد أن التقيد بما التزمت به الدول تجاه دول أخرى يمليه مبدأ آخر من المبادئ العامة للقانون الدولي، والمتمثل في مبدأ تنفيذ الالتزامات الدولية بحسن نية Good Faith، ولا سيما تلك المترتبة عن الاتفاقيات التي تم قبول أحكامها، وهو المبدأ الذي أكدته وعملت به اتفاقية قانون البحار[1].

ثالثا: منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة

تعتبر منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (الفاو FAO) من بين الأجهزة الأربعة التي أشارت إليها اتفاقية قانون البحار صراحة. يتجلى الدور الرئيسي لمنظمة "فاو" في تطوير القانون الدولي لمصائد الأسماك. تأسست في عام 1945 كمنظمة حكومية دولية لها ولاية في مجال "جمع وتحليل وتفسير ونشر المعلومات المتعلقة بالتغذية والأغذية والزراعة"[2]، وتم تعريف مصطلح "الزراعة" بموجب دستور المنظمة ليشمل منتجات مصائد الأسماك والمنتجات البحرية[3]. يرتبط دور "الفاو" في مجال أمن البيئة البحرية بحماية الأوساط الحيوية والأنظمة الإيكولوجية البحرية على نحو يضمن استدامة استغلال الموارد البيولوجية البحرية، ويحقق وصول الغذاء إلى نسبة معتبرة من سكان العالم، وهو ما يساهم في التقليل من نشوب النزاعات بسبب قلة الغذاء وفرص العمل. خول القانون الدولي منظمةَ "الفاو" صلاحيات في مجال حفظ الأرصدة

الدولية، الجمعية العامة، اللائحة رقم A.1084(28) المعتمدة في 4 ديسمبر 2013، تعديلات للاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969، في صيغتها المعدلة، المنظمة البحرية الدولية، لجنة حماية البيئة البحرية، اللائحة رقم MEPC.244(66)، المعتمدة في 4 أفريل 2014، تعديلات لملحق بروتوكول عام 1988 للاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث من السفن لعام 1973، تعديلات للملاحق I، II، III، IV وV لجعل تطبيق مدونة تنفيذ نصوص المنظمة البحرية الدولية إلزاميا، المنظمة البحرية الدولية، لجنة حماية البيئة البحرية، اللائحة رقم MEPC.247(66)، المعتمدة في 4 أفريل 2014، تعديلات ملحق بروتوكول عام 1997 لتعديل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973، بصيغتها المعدلة ببروتوكولها لعام 1978، لجعل تطبيق مدونة تنفيذ نصوص المنظمة البحرية الدولية إلزاميا. راجع الرابط: (تاريخ الولوج: 19 مارس 2021)
https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS#:~:text=TheIMOMemberStateAudit,treatyobligationinJanuary02016.&text=Auditsunderthe0Schemebecame,theSchemeCenteredintoforce.

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 300.

2 راجع دستور منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، المادة الأولى (1)، ص.3، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج 20 مارس 2021) http://www.fao.org/3/K8024E/K8024E.pdf

3 نفس المرجع والصفحة.

السمكية لأعالي البحار منذ خمسينات القرن الماضي، وتم تعيينها صراحة بموجب أحكام الاتفاقية الدولية لصيد الأسماك وحفظ الموارد الحية في أعالي البحار لعام 1958 للمساهمة في إدارة الأرصدة السمكية لأعالي البحار وحفظها[1]، بينما أعادت اتفاقيةُ قانون البحار في وقت لاحق العملَ بنفس التدابير، وخولت "الفاو" ولاية في مجال حفظ وإدارة مصائد الأسماك خاصة بأعالي البحار والأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأسماك الكثيرة الارتحال. وتعتمد "الفاو" على عدد من النصوص القانونية الدولية التي تمنحها ولاية التصرف، كما أنها تتولى تنظيم مؤتمرات دولية وإعداد نصوص قانونية في مجال استغلال الثروات البيولوجية البحرية.

يعتمد نشاط الصيد بأعالي البحار على مبدأ الحرية، شأنه شأن النشاطات الأخرى المشروعة، غير أن هذه الحرية ليست مطلقة، ذلك أن اتفاقية قانون البحار رغم إقرارها بحق جميع الدول في ممارسة الصيد بأعالي البحار[2]، فقد أوردت التزاما على الدول بتبني تدابير تجاه رعاياها من أجل حفظ الموارد الحية لأعالي البحار[3]. ولتحقيق ذلك، تم تكليف "الفاو"، بصفتها المنظمة الدولية المختصة في هذا الشأن، بالسهر على احترام الدول لالتزاماتها المتعلقة بتقديم وتبادل ما توفر من المعلومات العلمية والإحصائيات عن كمية الصيد وجهوده بصورة منتظمة، وغير ذلك من البيانات المتصلة بحفظ الأرصدة السمكية[4].

أصبحت مصايد الأسماك العالمية قطاعًا ديناميكيًا للغاية في صناعة الأغذية، وقد سعت الدول الساحلية جاهدة للاستفادة من الفرص الجديدة، من خلال الاستثمار في أساطيل الصيد الحديثة ومصانع المعالجة لتلبية الطلب الدولي المتزايد على الأسماك والمنتجات السمكية. ومع ذلك، يبدو أن العديد من موارد مصائد الأسماك لا يمكن أن تدعم بشكل مستدام تكثيف استغلالها غير المنضبط في كثير من الأحيان، فكان من الضروري التحكم في حرية الوصول إلى مصائد الأسماك لأن عواقبها مدمرة وتنطوي على استنزاف مستمر للأرصدة البحرية، وهو ما يؤدي إلى نشوب نزاعات بين المتدخلين قد ترقى إلى نزاعات دولية تُقوض أمن البيئة البحرية. وفي هذا الشأن تبنت "الفاو" العديد من الآليات، على غرار تنظيمها مؤتمرات دولية حول إدارة وتنمية مصائد الأسماك، والتي تُوجت بالعديد من المكاسب في مجال حفظ وإدارة المصائد السمكية، إذ يعود الفضل لجهود "الفاو" في تبني اتفاق بشأن تنفيذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة

---

1 راجع الاتفاقية الدولية لصيد الأسماك وحفظ الموارد الحية في أعالي البحار، المعتمدة بجنيف في 29 أفريل 1958، المادتان 5 و9، (559 UNTS).

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 87(هـ)، والمادة 116.

3 نفس المرجع، المادة 117.

4 نفس المرجع، المادة 119(2).

لقانون البحار، المؤرخة في 10 ديسمبر 1982، بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، والتي تنص على مبادئ حفظ تلك الأرصدة السمكية وإدارتها، وتؤكد وجوب تأسيس هذه الإدارة على النهج التحوطي Precautionary Approach وأفضل المعلومات العلمية المتاحة.

لم تكن هذه الاتفاقية وليدة صدفة لولا المساعي التي باشرتها منظمة "الفاو"، بدءا بالمؤتمر الدولي حول الصيد المسؤول الذي تم تنظيمه بالمكسيك في شهر ماي 1992، والذي تمخض عنه إعلان كانكون Cancun Declaration المُؤسس للصيد المسؤول، من خلال الإقرار بضرورة تعاون الدول على مختلف الأصعدة لتحقيق ذلك بأعالي البحار[1]، مرورا بمؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة والتنمية لعام 1992، إذ تمت الإشارة إلى هذا الإعلان، كما تم الاتفاق على تنظيم مؤتمر للأمم المتحدة بشأن الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، وهي الدعوة التي تبنتها الجمعية العامة للأمم المتحدة[2]، وعرف المؤتمر في ختام أشغاله اعتماد الاتفاقية ذات الصلة التي تهدف إلى ضمان الحفظ طويل الأجل والاستخدام المستدام للأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، من خلال التنفيذ الفعال للأحكام ذات الصلة من اتفاقية قانون البحار.

إلى جانب هذا الرصيد المهم من الأحكام القانونية الملزمة الهادفة إلى تحقيق استدامة الموارد البيولوجية البحرية، والتي أدت "الفاو" دورا معتبرا في تبنيها، تم سن نصوص قانونية أخرى بفضل جهودها، بعضها يكتسي طابع الإلزام، ونصوص أخرى مرنة تسعى إلى اعتماد إطار دولي ناجع لمحاربة الصيد غير القانوني، غير المبلغ عنه وغير المنظم، المعتبر من بين التهديدات الكبرى للأنظمة الإيكولوجية البحرية، نظرًا لقدرته القوية على تقويض الجهود الوطنية والإقليمية لإدارة مصائد الأسماك بشكل مستدام والحفاظ على التنوع البيولوجي البحري[3]. وفي هذا السياق تنوعت النصوص القانونية التي تم تبنيها تحت رعاية "الفاو"، ومن بينها اتفاق لتعزيز الامتثال من قِبل سفن الصيد في أعالي البحار للتدابير الدولية للحفظ

---

1 راجع إعلان المؤتمر الدولي المعني بالصيد المسؤول، كانكون/مكسيكو، 6-8 ماي 1992، الفقرة 11، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 20 مارس 2021)
http://www.uilapesca.eu/public/eventi/20121201/imm/pdf/05FAO1992CancunDeclarationonResponsibleFishing.pdf

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار رقم A/RES/47/192 المؤرخ في 29 جانفي 1993، مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالأرصدة السمكية المنتشرة، والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال.

3 Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, FAO 2016, I6069FR/1/10.16, accessible via : http://www.fao.org/3/i6069f/I6069F.pdf (last accessed March 20th, 2021).

والإدارة، الذي يهدف إلى منع "إعادة تسجيل" السفن الممارسة للصيد في أعالي البحار تحت علم الدول غير القادرة أو غير الراغبة في تنفيذ التدابير الدولية لحفظ مصائد الأسماك وإدارتها، فضلا عن خطة العمل الدولية لمنع الصيد غير القانوني وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه، والتي تم وضعها كأداة اختيارية في إطار مدونة السلوك بشأن الصيد المسؤول، وتم إقرار الخطة بالإجماع في الدورة الرابعة والعشرين للجنة مصائد الأسماك في 2 مارس 2001. وتهدف خطة العمل الدولية إلى منع هذا النوع من الصيد وإحباطه والقضاء عليه، من خلال اقتراح تدابير منهجية وفعالة وشفافة لجميع الدول يتم تنفيذها عبر المنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك المستحدثة وفقًا للقانون الدولي[1].

أدت الآثار السلبية والعواقب الوخيمة التي تترتب عن الصيد غير المشروع، غير المبلغ عنه وغير المنظم إلى مواصلة "الفاو" جهودها للحد منه حفاظا على الحياة البحرية وصحة المحيطات، وتوصلت في عام 2009 إلى اعتماد اتفاقية بشأن التدابير التي تتخذها دولة الميناء لمنع هذا النوع من الصيد وردعه والقضاء عليه، والتي يكمن هدفها الأساسي في منع السفن الممارسة له من إنزال المنتوجات التي تم صيدها بموانئ الدول الأطراف، ومن ثمة تعمل الاتفاقية على ثني هذه السفن عن الاستمرار في هذا النوع من الصيد، ومنع منتجات الصيد غير القانوني من الوصول إلى الأسواق الوطنية والدولية. ورغم هذا الرصيد المعتبر من النصوص الدولية الهادفة إلى حفظ وإدارة مصائد الأسماك، سواء بأعالي البحار أو بالمناطق الخاضعة للولاية الوطنية، تواجه هذه المكاسب القانونية والمؤسسية تحديات يتمثل أهمها في مدى انخراط الدول في وضعها حيز التنفيذ، إذ تُفلت العديد من المناطق البحرية في العالم من نظام حكامة فعال وناجع نتيجة الأوضاع السياسية غير المستقرة التي تعرفها الدول الساحلية المطلة عليها، وهو ما يوفر بيئة مناسبة للاستمرار في ممارسة نهب الموارد البحرية الحية واستغلالها المفرط.

علاوة على ذلك، يواجه المجتمع الدولي تحديا يرتبط بالنمو الديمغرافي السريع لسكان المعمورة، إذ تفيد الإحصائيات بأنه من المتوقع أن يزداد عدد سكان العالم بمقدار 2 مليار شخص خلال 30 عامًا القادمة، وهو ما يؤدي إلى ارتفاعه من 7.7 مليار حاليا إلى 9.7 مليار في عام 2050، وقد يصل عدد سكان العالم إلى ما يقرب 11 مليار شخص في غضون عام 2100[2]. ويقتضي هذا النمو السريع في السكان تكييف

1 Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, Plan d'action International visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, FAO 2001, ISBN 978-92-5-204601-1, p.4, accessible via : http://www.fao.org/3/y1224f/y1224f.pdf (consulté le 20 mars 2021).

2 Nations Unies, Paix, dignité, égalité sur une planète saine, la population, un élan démographique, https://www.un.org/fr/sections/issues-depth/population/index.html, (consulté, le 20 mars 2021).

آليات حكامة وإدارة البحار والمحيطات على نحو يضمن الحق في الحصول على الموارد البيولوجية البحرية، خاصة للسكان الذين يعتمدون على الصيد البحري كوسيلة لكسب الرزق وتوفير التغذية، ويمثل ذلك أهم تحدٍّ لصناع القرار وطنيا وإقليميا ودوليا في سعيهم لتحقيق الاستقرار والوقاية من النزاعات التي قد تتولد من نقص الموارد البحرية الحية.

رابعا: اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية

تعتبر اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية (اللجنة أو IOC)، التابعة لمنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة (يونسكو)، رابع جهاز دولي تمت الإشارة إليه بشكل صريح بموجب أحكام اتفاقية قانون البحار. تتولى اللجنة مهام مرتبطة بوضع تلك الأحكام حيز التنفيذ، خاصة ما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. وتوفر هذه اللجنة آلية أساسية للتعاون العالمي في دراسة المحيطات من أجل تعزيز الاستقصاء العلمي لطبيعة وموارد المحيطات. وكُلفت اللجنة بتحديد القضايا ذات الصلة، والتي تتطلب حلولها تعاونًا دوليًا في البحث العلمي للمحيطات، ووضع برامج دولية لمثل هذه التحقيقات والتوصية بها وتنسيقها. وتركز برامجها على حماية البيئة البحرية، وديناميكيات النظام البيئي، وتغير المناخ، وأنظمة المراقبة العالمية، وإدارة البيانات والمعلومات، وإدارة المناطق الساحلية، وإدارة الكوارث[1].

تتولى اللجنة في إطار السعي لبلوغ أهدافها إدارة أنظمة رصد عالمية ضرورية لدعم صناع القرار وطنيا وإقليميا ودوليا، على غرار النظام العالمي لرصد المحيطات والنظام العالمي لرصد المناخ. وتبرز أهمية اللجنة في مجال حماية البحار والمحيطات، كونها مؤهلة للتصرف في مجال البحث العلمي البحري وفقا للعديد من أحكام اتفاقية قانون البحار التي اعترفت بدورها، إذ يبلغ عدد المرات التي تمت الإحالة إلى عمل اللجنة بموجب أحكام اتفاقية قانون البحار ما لا يقل عن 54 مرة[2].

يتم إشراك اللجنة في كافة الآليات الدولية المعنية بالتعاون في مجال إدارة البحار والمحيطات، فشاركت في كافة العمليات غير الرسمية المفتوحة التي تم تبنيها لتسهيل استعراض الجمعية العامة للأمم

---

1 Tarmizi, Mohd Khairul Tazril., "Institutional framework for ocean governance: a way forward" (2010). World Maritime University Dissertations. 420, p.23, available at: http://commons.wmu.se/all_dissertations/420. (last accessed March 20th, 2021).

2 شعبة المحيطات، شؤون المحيطات وقانون البحار، مكتب الشؤون القانونية، نشرة قانون البحار رقم 31، الأمم المتحدة، نيويورك (1996)، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 20 مارس 2021) https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletinE31.pdf

المتحدة سنويا للتطورات الحاصلة في شؤون المحيطات[1]، فضلا عن مشاركتها الفعالة في أشغال التقييم البحري المتكامل العالمي الذي تم تبنيه طبقا للمادة 200 من اتفاقية قانون البحار التي أسست للتعاون الدولي لغرض تعزيز الدراسات، والقيام ببرامج البحث العلمي، وتشجيع تبادل المعلومات والبيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، والسعي إلى المشاركة النشطة في البرامج الإقليمية والعالمية، لاكتساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث ومداه، ولتقييم التعرض له ومساراته وأخطاره ووسائل علاجه، وهو التقييم الذي أوصت به نتائج مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة الذي تم تنظيمه في جوهانسبرغ بجنوب إفريقيا في عام 2002[2].

أشارت الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى الأهمية البالغة التي يكتسيها مجال عمل اللجنة المتمثل في علوم المحيطات التي اعتبرتها "أساسية مثل جيولوجيا وجيوفيزياء أحواض المحيطات والعمليات الفيزيائية الجارية في البحار والمحيطات ومدخول المحيطات من المواد وأثره وتوزيعه ومدخولها من الطاقة، وحدوث وتوزيع النباتات والحيوانات والعمليات البيولوجية التي تنظم وتُديم إنتاجية النظم الإيكولوجية، والصلات بين المحيطات والغلاف الجوي، بما في ذلك آثار تغير المناخ وتحمض المحيطات على المحيطات، والطريقة التي تتفاعل بها كل هذه العناصر"[3]. وعلى هذا الأساس، رهنت الجمعية العامة الإدارة الفعالة للنشاطات البشرية التي تعتمد على البحار والمحيطات وتؤثر فيها بالفهم العلمي[4].

تعمل اللجنة بالتعاون مع وكالات مختصة لرصد التغيرات التي تحدث في البيئة البحرية، على غرار تعاونها مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية في إطار النظام العالمي للرصد في المحيطات Global Ocean Observing System (GOOS)، الذي يرمي إلى تطوير آليات موثوقة للتنبؤ بالتغيرات البيئية وعواقبها، بناءً على شبكة مراقبة دائمة في البحر تعتمد على 3000 عوامة تم نشرها في إطار البرنامج الدولي ARGO للرصد في البحار والمحيطات، والذي اشتُق اسمه من سفينة أسطورية

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/54/33 المؤرخ في 18 جانفي 2000، نتائج استعراض لجنة التنمية المستدامة للموضوع القطاعي "المحيطات والبحار": التنسيق والتعاون الدوليان، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 20 مارس 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/54/33

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الوثيقة A/CONF.199/20، تقرير مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، جوهانسبرغ، جنوب إفريقيا، 26 أوت – 4 سبتمبر 2002، الأمم المتحدة –نيويورك، 2002، الفقرة 36(ب).

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/74/70 المؤرخ في 25 مارس 2019، المحيطات وقانون البحار، تقرير الأمين العام، الفقرة 7، أ، الفصل الثاني: علوم المحيطات ودورها، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 20 مارس 2021) https://undocs.org/ar/a/74/70

4 نفس المرجع والفقرة.

إغريقية، ويعتمد نظامه على روبوتات مستقلة تتولى قياس درجة حرارة وملوحة المحيطات من السطح إلى عمق 3500 متر[1].

رغم الأهمية التي تكتسيها هذه البرامج من حيث توفيرها المعلومات والبيانات العلمية التي تساعد على فهم ما يدور في البحار والمحيطات، ومن ثمة تساهم في صنع القرارات على مختلف المستويات، إلا أنها غالبا ما يتم استغلال تلك المعلومات لأغراض لا يفصح عنها في مجالات أخرى سيادية كالدفاع والاقتصاد، بحيث تتيح المعلومات التي يتم الحصول عليها جراء عمليات الرصد ودراسة الأوساط البحرية اتخاذ التدابير الضرورية لأقلمة الأساطيل الحربية مع الظروف الطبيعية التي تسود في المناطق البحرية التي يتم رصدها باستمرار، ولا سيما أن أنظمة الرصد لا تتحكم فيها المنظمات الدولية المختصة بل يتم الإشراف عليها من طرف دول تحوز على الإمكانيات التكنولوجية الضرورية، فضلا عن إمكانية استعمال نتائج الرصد العلمي المتاح لغرض تقييم الثروات البيولوجية أو المعدنية على مستوى المناطق التي يجري فيها الرصد، وهو ما يتيح الفرصة للدول المتحكمة في أنظمة الرصد لوضع استراتيجيات توسيع ولايتها الوطنية على المناطق التي تزخر بالثروات الطبيعية البحرية، وقد يتم ذلك على حساب القانون الدولي، ما يفتح مجالا للنزاعات والتنازع حول الحدود البحرية. ومن ثمَّ يتم عكس الأهداف المتوخاة، بحيث يكون السعي في الأصل إلى تحقيق أغراض سلمية بفضل علوم البحار والمحيطات كحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ليتم بفعل السيطرة والاستغلال غير المتفق عليه لنتائج الرصد العلمي توظيفها لأغراض توسعية، فتصبح جهود الأجهزة الدولية المعنية بتشجيع التعاون في مجال استغلال الثروات البحرية الحية والمعدنية ذات نتائج عكسية.

الفرع الثاني: الهيئات المستحدثة

سعت اتفاقية قانون البحار إلى تبني إطار مؤسسي شامل يضطلع بمهام تنفيذ أحكامها وتوفير فرص للنقاش وتبادل الآراء بين الدول الأطراف حول إدارة البحار والمحيطات. لم تكتف الاتفاقية بالاعتماد على الأجهزة والمنظمات الدولية التي سبقت وجودها، وإنما أضحت مبتكِرة، إذ استحدثت 5 مؤسسات وزعت

1 Catherine Chabaud, Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans?, Journal officiel de la République Française, Mandature 2010-2015 – Séance du 9 juillet 2013, Avis du Conseil économique, social et environnemental sur le rapport présenté par Mme Catherine Chabaud, rapporteur au nom de la section de l'environnement, accessible via : https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-25176-gouvernance-oceans.pdf (consulté le 20 mars 2021).

عليها الصلاحيات والمهام بشكل متفاوت، فجعلت اجتماع الدول الأطراف[1] والمحكمة الدولية لقانون البحار[2] جهازين يتمتعان بولاية أشمل مقارنة مع الأجهزة الأخرى المستحدثة، والمتمثلة في كل من السلطة الدولية لقاع البحار[3] المدعمة بالمؤسسة[4] ولجنة حدود الجرف القاري[5] والمؤتمر المكلف بفحص اتفاق عام 1995 حول تطبيق أحكام اتفاقية قانون البحار بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال.

ومنه يتبين أن الأجهزة المستحدثة، باستثناء المحكمة الدولية لقانون البحار التي تضطلع بمهام قضائية محضة، تسعى بشكل مباشر أو غير مباشر إلى تعزيز التعاون الدولي ذي الصلة بالبحار والمحيطات، في سبيل ضمان استقرار العلاقات بين الدول، ومن ثَمَّ تحقيق أحد الأهداف الرئيسية لاتفاقية قانون البحار، والمتمثل في صون السلم والأمن الدوليين. وانطلاقا من هذا الطرح، تبدو كل من السلطة الدولية لقاع البحار والمؤتمر الاستعراضي المعني باتفاق تطبيق أحكام اتفاقية قانون البحار بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، الجهازين المستحدثين المتمتعين بصلاحيات تمُتُّ بصلة إلى قضايا أمن البيئة البحرية، في حين يختص كل من اجتماع الدول الأطراف ولجنة حدود الجرف القاري بأمور تقنية وتنظيمية أكثر منها قانونية، لأن مؤتمر الدول الأطراف يسعى إلى إدامة عمل الهيئات التي استحدثتها اتفاقية قانون البحار، بينما يقتصر دور لجنة حدود الجرف القاري بصورة جوهرية على تقديم المشورة والتوصيات للدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بتعيين الحدود الخارجية لجرفها القاري الواقع ما وراء 200 ميل بحري، ويوضع تحت تصرفها آراء تقنية وعلمية في إطار مرافقتها في تحضير المعطيات التي يتم إخضاعها لاحقا للجنة[6]. وبناء على ذلك، يتبين أن حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، خاصة ما يتعلق بالموارد المعدنية والبيولوجية، تمثل مهام نيطت على التوالي بالسلطة الدولية لقاع البحار والمؤتمر الاستعراضي المعني باتفاق حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال.

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 319(2) (هـ).

2 نفس المرجع، المرفق السادس، المادة الأولى (1).

3 راجع اتفاقية قانون البحار، الجزء الحادي عشر، الفرع 4، القسم الفرعي أ، المادة 156.

4 نفس المرجع، الجزء الحادي عشر، الفرع 4، القسم الفرعي د، المادة 166.

5 نفس المرجع المادة 76(8) والمرفق الثاني، المادة الأولى.

6 راجع اتفاقية قانون البحار، الجزء الحادي عشر، الفرع 4، القسم الفرعي، المرفق الثاني، مرجع سابق، المادة 3.

أولا: السلطة الدولية لقاع البحار

تم استحداث السلطة الدولية لقاع البحار (السلطة أو ISA) كمنظمة مستقلة لتنظيم وإدارة استخدام الموارد المعدنية لقاع البحار في المناطق الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية. وتتمتع بصلاحيات حصرية فيما يتعلق بالمعادن في "المنطقة"[1] التي يُقصد بها "قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها، خارج حدود الولاية الوطنية"[2]. وتعتبر جميع الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار أعضاء في السلطة بحكم الواقع[3]. ونصت اتفاقية قانون البحار، فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية بالمنطقة من الآثار الضارة التي قد تتولد عن آثار عمليات التعدين Deep sea mining، على مبدأ عام خولت بموجبه للسلطة أمر اعتماد أنظمة وقواعد وإجراءات تسعى خلالها إلى تحقيق هدفين رئيسيين، يتمثلان في منع التلوث والأخطار الأخرى التي تهدد البيئة البحرية، بما في ذلك منع الإخلال بالتوازن الإيكولوجي للبيئة البحرية وحماية وحفظ الموارد الطبيعية للمنطقة ومنع وقوع ضرر على الثروة النباتية والحيوانية في البيئة البحرية[4].

لكن لا وجود في الوقت الحالي لأي إطار قانوني لضمان الاستدامة البيئية للتعدين التجاري في قاع البحار العميقة[5]، بينما يزداد الطلب على الموارد المعدنية للمنطقة المكتشفة حديثا، على غرار العُقيدات المتعددة الفلزات، والعقيدات الفسفورية، وقشور المنغنيز الحديدي الغنية بالكوبالت التي تستخدم في صناعة التكنولوجيا العالية، وهي المعادن التي تندرج في إطار "الموارد" المُعرفة بموجب اتفاقية قانون البحار على أنها "جميع الموارد المعدنية الصلبة أو السائلة أو الغازية في موقعها الأصلي في المنطقة والموجودة في قاع البحر أو تحته، بما في ذلك العقيدات المؤلفة من عدة معادن"[6].

تتعقد مهمة السلطة وتصبح شاقة بما أنها مطالبة بتحقيق التوافق بين تقاسم المنافع وحماية البيئة البحرية، ومن أجل ذلك يقع عليها انتهاج المقاربات الموصى بها في إدارة المحيطات، ولا سيما مقاربة

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 137.

2 نفس المرجع، المادة (1) (1).

3 نفس المرجع، المادة 156(2).

4 نفس المرجع، المادة 145.

5 Aline L. Jaeckel, The International Seabed Authority and the Precautionary Principle Balancing Deep Seabed Mineral Mining and Marine Environmental Protection, Brill Njihoff, Leiden-Boston, 2017, p.5, Series: Publications on Ocean Development; Volume 83, ISBN 9789004332270, available at:https://www.researchgate.net/publication/308414326_The_International_Seabed_Authority_and_the_ Precautionary_Principle

6 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 133(أ).

التحوط أو الحيطة Precautionary Approach[1] التي تمت الدعوة إليها بموجب مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية لعام 1992. عكفت السلطة منذ استحداثها على إعداد قواعد وأنظمة وإجراءات تعتبرها جزءا من النظام القانوني العام للمنطقة المنصوص عليه بموجب الجزء الحادي عشر (XI) والمرفقين الثالث والرابع من اتفاقية قانون البحار، واتفاق عام 1994 المتعلق بتطبيق الجزء الحادي عشر من هذه الاتفاقية. تطلق السلطة على الأنظمة التي أعدتها تسمية "مدونة التعدين"، والتي تتألف حسب السلطة من 3 مجموعات من الأنظمة المتصلة تباعا، بالتنقيب عن العقيدات المتعددة الفلزات، والكبريتيدات المتعددة الفلزات، وقشور منغنيز الحديد الغنية بالكوبالت وباستكشافها[2].

علاوة على ذلك، أعدت السلطة جملة من التوصيات موجهة لمساعدة المتعاقدين معها لوضع النصوص التي تبنتها حيز التنفيذ (القواعد، الأنظمة والإجراءات)، من بينها توصيات لحماية البيئة البحرية تهتم بتقييم الآثار المحتملة حول البيئة الناجمة عن استكشاف واستغلال المواد المعدنية للمنطقة[3]. يبرز اهتمام السلطة بحماية البيئة البحرية على مستوى المنطقة بالعمل على تأكيد مبدأ التحوط في مباشرة النشاطات، بما في ذلك الاستكشاف، فقد ألزمت نفسها والمستكشف بالتقيد بهذا المبدأ الذي نص عليه المبدأ الخامس عشر من إعلان ريو دي جانيرو حول البيئة والتنمية. وعلاوة على ذلك، أقرت السلطة في هذا السياق بمنع مباشرة كل نشاط تنقيب متى وُجدت أدلة مادية على وجود خطر يُهدد بإلحاق ضرر جسيم

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية، ريو دي جانيرو، 3-14 جوان 1992، الفصل 17، الوثيقة A/CONF.151/26 (Vol. II)، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 21 مارس 2021) https://undocs.org/ar/A/CONF.151/26/Rev.1(Vol.II)

تناول إعلان ريو دي جانيرو بشأن البيئة والتنمية لعام 1992 مقاربة التحوط بموجب المبدأ 15 منه وأشار إليها مستعملا مصطلح "النهج الوقائي" ونص: " من أجل حماية البيئة، تأخذ الدول، على نطاق واسع، بالنهج الوقائي، حسب قدراتها وفي حال ظهور خطر حدوث ضرر جسيم أو لا سبيل إلى عكس اتجاهه، لا يستخدم الافتقار إلى التيقن العلمي الكامل سببا لتأجيل اتخاذ تدابير فعالة من حيث التكلفة لمنع تدهور البيئة".

2 راجع السلطة الدولية لقاع البحار، اللجنة القانونية والتقنية، القرار ISBA/19/LTC/8 المؤرخ في أول مارس 2013، توصيات توجيهية للمتعاقدين لتقييم الآثار البيئية المحتملة الناشئة عن استكشاف المعادن البحرية في المنطقة، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 22 مارس 2021) https://undocs.org/ar/ISBA/19/LTC/8

3 راجع السلطة الدولية لقاع البحار، اللجنة القانونية والتقنية، القرار ISBA/19/LTC/8 المؤرخ في أول مارس 2013، توصيات توجيهية للمتعاقدين لتقييم الآثار البيئية المحتملة الناشئة عن استكشاف المعادن البحرية في المنطقة، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 22 مارس 2021) https://undocs.org/ar/ISBA/19/LTC/8

بالبيئة البحرية[1]. ورغم النتائج التي توصلت إليها السلطة الدولية لقاع البحار من خلال مباشرتها لسلطتها التشريعية، والتي تعكسها مختلف النصوص التي تبنتها من قواعد، أنظمة، إجراءات وتوصيات، تبقى هناك نقاط ظل تحتاج إلى تنظيم فعال في سبيل تحقيق حماية قانونية ملائمة للبيئة البحرية ومواردها بالمنطقة.

وفي هذا الإطار، يفتقر التفسير الذي تتبناه السلطة لمفهوم "الإرث المشترك للإنسانية"، إذ يلاحظ أن السلطة التي خولت لها صلاحية التصرف باسم الإنسانية في إطار النظام القانوني للمنطقة ضيقت تفسير الإرث لأنها تعتبره مقتصرا على الثروات المعدنية للمنطقة، بيد أن الدفاع عن مصالح الإنسانية بالمنطقة يقتضي توسيع المفهوم على نحو يتيح الاعتراف بكافة الوظائف التي تؤديها أعماق البحار للبشرية، على غرار التنوع البيولوجي والأنظمة الإيكولوجية التي تخدم البشرية، من خلال مساهمتها في ضبط توازن أنظمة الحياة على الكوكب، بما في ذلك تنظيم المناخ. ويتضح أيضا القصور الذي يشوب استراتيجية السلطة في حمايتها للمنطقة المؤسسة على الثروات المعدنية في كونها اعتمدت أساسا على المقاربة أو النهج التحوطي الذي كرسته في الوثائق التي تبنتها بصورة حصرية، دون التنصيص على مقاربة أو نهج النظام الإيكولوجي Ecosystem Approach، و هو ما يتأكد من خلال سعي السلطة إلى تدارك الأمر بإدراجها لهذه المقاربة في مشروع نظام استغلال الموارد المعدنية في المنطقة[2]، واعتبارها مبدأً من بين المبادئ التي تكفل حماية البيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنجم عن هذا الاستغلال، تماشيا مع متطلبات المادة 145 من اتفاقية قانون البحار التي تؤسس لتلك الحماية. بيد أن نهج النظام الإيكولوجي لا يمكن التمسك به في الوقت الحالي فيما يخص نشاطات التنقيب واستغلال الثروات المعدنية للمنطقة، لكونه لا يزال في مراحله الأولى، ولأن النص الذي يحتويه مجرد مشروع ينص على مبادئ يتطلب تمكين العمل بها تبني المشروع أولا، وترجمة مبادئه في نصوص دقيقة ومفصلة في مرحلة لاحقة.

---

1 راجع السلطة الدولية لقاع البحار، المجلس، مقرر لمجلس السلطة الدولية لقاع البحار يتعلق بالتعديلات في نظام التنقيب عن العقيدات المؤلفة من عدة معادن واستكشافها في المنطقة وما يتصل بذلك من مسائل، رقم ISBA/19/C/17 المؤرخ في 22 جويلية 2013، المرفق، نظام التنقيب عن العقيدات المؤلفة من عدة معادن واستكشافها في المنطقة، الجزء الثاني، المادة 2(2)، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 22 مارس 2021) https://undocs.org/ar/ISBA/19/C/17

2 راجع السلطة الدولية لقاع البحار، المجلس، الدورة الخامسة، مشروع نظام استغلال الموارد المعدنية في المنطقة ISBA/25/C/WP.1 بتاريخ 22 مارس 2019، الجزء الأول، المادة 2 (هـ) (3)، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 22 مارس 2021) https://isa.org.jm/files/files/documents/isba_25_c_wp1-a_0.pdf

ثانيا: المؤتمر الاستعراضي المعني باتفاق حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال

عقدت الجمعية العامة للأمم المتحدة مؤتمر الأمم المتحدة حول الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، الذي يشار إليه بالمؤتمر الاستعراضي، وتم ذلك طبقا للفصل 17 من جدول أعمال القرن 21 الذي دعا إليه لمعالجة المشاكل المتعلقة بجني Harvesting الأرصدة السمكية في أعالي البحار[1]، على غرار الصيد غير المنظم، والإفراط في الرسملة Overcapitalization، والحجم المفرط للأسطول، وتغيير جنسية السفن للتهرب من المراقبة، وقواعد البيانات غير الموثوقة، وعدم وجود تعاون كاف بين الدول. أسفر المؤتمر الذي عرف 6 دورات بين عامي 1993 و1995 عن اعتماد اتفاق الأمم المتحدة للأرصدة السمكية (UNFSA أو الاتفاق) في شهر أوت 1995، والذي ينص على مجموعة من الحقوق والالتزامات للدول بشأن حفظ وإدارة نوعين من الأرصدة السمكية (المتداخلة المناطق والكثيرة الارتحال) والأنواع المرتبطة بها، بالإضافة إلى حماية البيئة البحرية.

تم تكليف الأمين العام للأمم المتحدة بعقد مؤتمر تشارك فيه جميع الدول الأطراف والدول والكيانات التي يحق لها أن تصبح أطرافاً في الاتفاق، وكذلك المنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية التي يحق لها المشاركة بصفة مراقب[2]. وبعد مضي 4 سنوات من دخول الاتفاق حيز التنفيذ، عُقد المؤتمر الذي تمت الدعوة إليه بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة[3]، وذلك خلال الفترة الممتدة من 22 إلى 26 ماي 2006. أوصى المؤتمر الذي أُطلق عليه تسمية "المؤتمر الاستعراضي" بجملة من التدابير، كدمج

---

1 راجع الأمم المتحدة، الوثيقة A/CONF.151/26 (Vol. II)، 13 أوت 1992، الفصل 45.17 من جدول أعمال القرن 21، الاستخدام المستدام للموارد البحرية الحية لأعالي البحار، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 26 مارس 2021) https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، نيويورك، 24 جوان – 4 أوت 1995، الوثيقة A/CONF.164/37، بتاريخ 8 سبتمبر 1995، اتفاق تنفيذ ما تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة في 10 ديسمبر 1982 من أحكام بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، المادة 36، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 23 مارس 2021) https://undocs.org/ar/A/CONF.164/37

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة التاسعة والخمسون، القرار رقم A/RES/59/25 المؤرخ في 17 جانفي 2005، قرار اتخذته الجمعية العامة في 17 نوفمبر 2004، 25/59 استدامة مصائد الأسماك، بطرق منها اتفاق عام 1995 لتنفيذ ما تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة 10 ديسمبر 1982 من أحكام بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال والصكوك ذات الصلة، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 24 مارس 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/59/25

اعتبارات النظام الإيكولوجي Ecosystem Approach [1] في إدارة مصائد الأسماك، وخفض قدرة الصيد العالمية على وجه السرعة إلى مستويات تتناسب مع استدامة الأرصدة السمكية، وتعزيز ولايات المنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك لتطبيق النُهُج الحديثة لمصائد الأسماك (النهج التحوطي ونهج النظام الايكولوجي)، وإجراء مراجعات أداء المنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك، ووضع صك ملزم قانونًا بشأن المعايير الدنيا لتدابير دولة الميناء، وسجل عالمي شامل لسفن الصيد، وتوسيع المساعدة للدول النامية[2].

قد يبدو من الوهلة الأولى أن اختتام المؤتمر بجملة من التوصيات يعيق اعتباره إطارا مؤسسيا مساهما في حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، خاصة ما يتعلق بالموارد البيولوجية البحرية التي يتناولها الاتفاق، فضلا عن كون المادة 36 منه لا تجعل من المؤتمر الاستعراضي سوى خطوة منفردة لتقييم ما تم إنجازه بعد مرور 4 سنوات على دخول الاتفاق حيز التنفيذ، من دون التنصيص على ديمومة المؤتمر أو اعتماده آلية على نحو دائم. لكن، بناء على اقتراح رئيس المؤتمر الاستعراضي، تقرر تعليق هذا الأخير بدلا من اختتامه، وإبقاء الاتفاق قيد الاستعراض[3]، وتم تبرير هذا القرار بالفرق القائم بين المناقشات التي جرت أثناء التفاوض على الاتفاق وبين تلك التي جرت أثناء المؤتمر الاستعراضي، إذ اعتبر الرئيس أن المفاوضات على الاتفاق وجهت اهتماما كبيرا لحقوق وواجبات مجموعات الدول، بما في ذلك دول العلم، الدول الساحلية ودول الميناء، في حين أن هذه المسائل اعتبر الرئيس بأنها لا تزال ماثلة وحساسة، فضلا

---

1 يعتبر الاتحاد الدولي لحفظ على الطبيعة (IUCN) نهج أو مقاربة النظام الايكولوجي بأنه:

" طريقة إدارة تعتمد على دمج الأراضي والمياه والموارد الحية لتعزيز حفظ واستخدام مستدام ومدعم للموارد الطبيعية، لغرض الأخذ بعين الاعتبار للتفاعلات التي تحدث في النظم الإيكولوجية التي يعتمد على الانسان".

"L'approche éco systémique est une méthode de gestion où les terres, l'eau et les ressources vivantes sont intégrées pour favoriser la conservation et l'utilisation durable et soutenable des ressources naturelles, afin de respecter les interactions dans les écosystèmes dont l'être humain dépend."

Hubert N'Djafa Ouaga, L'approche écosystémique ou par écosystème, Note introductive, International Union for Conservation of Nature, p.4, www.iucn.org/page, (consulté le 25 mars 2021)

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، المؤتمر الاستعراضي المعني باتفاق تنفيذ ما تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة 10 ديسمبر 1982 من أحكام بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية =الكثيرة الارتحال نيويورك 22-26 ماي 2006، تقرير المؤتمر الاستعراضي المعني باتفاق تنفيذ ما تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة 10 ديسمبر 1982 من أحكام بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، A/CONF.210/2006/15 المؤرخ في 5 جويلية 2006، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 26 مارس 2021) https://www.undocs.org/ar/A/CONF.210/2006/15

3 نفس المرجع، الفقرتين 134 و135.

عن اعتباره أن هناك الكثير مما ينبغي إنجازه. وبالنتيجة أصبح المؤتمر الاستعراضي إطارا مؤسسيا ليس بموجب النص القانوني الذي أنشأه وإنما بناءً على رغبة الدول الأطراف في الاتفاق، وهو ما يمثل في نظرنا تعديلا ضمنيا لأحكام المادة 36 من الاتفاق.

واصل المؤتمر الاستعراضي أشغاله عام 2010 بناء على الدعوة إليه من طرف الأمين العام للأمم المتحدة[1]، والملاحظ أن الوثائق الأممية التي تحث على مواصلة أشغال المؤتمر الاستعراضي تفسر ذلك بأسباب ذات صلة مباشرة بقضايا أمن البيئة البحرية، على غرار صعوبة إدارة مصائد الأسماك في بعض المناطق نتيجة عدم الوثوق بالمعلومات والبيانات بسبب عدم الإبلاغ أو الإبلاغ الخاطئ عن المصيد من الأسماك أو نشاطات الصيد، وهو ما تم اعتباره بأنه يساعد على الإفراط في صيد الأسماك في بعض المناطق. علاوة على ذلك، تقيم هذه الوثائق علاقة بين الآثار الضارة الحالية والمتوقعة لتغير المناخ على الأمن الغذائي واستدامة مصائد الأسماك، ومن ثمَّ أضحى استمرار العمل بالمؤتمر الاستعراضي في رأينا ضرورة لا يمليها فقط تقييم فعالية الاتفاق والنتائج المحققة وفقا للأهداف المسطرة، وإنما للتكفل حتى بالجوانب الأمنية البيئية للمصائد، من خلال المناقشات وتبادل الرؤى ووجهات النظر بشأن التدابير الواجب اتخاذها، بما في ذلك ما تتبناه الأجهزة والمنظمات الدولية الأخرى المختصة في سبيل الحفاظ على استدامة المصائد وتوازن الأنظمة الإيكولوجية البحرية.

تبقى إشكالية إدارة أو حَكامة مصائد الأسماك بأعالي البحار من بين أهم المسائل العالقة التي تقوِّض الجهود الدولية لتجسيد صيد مسؤول، لا يأخذ فقط في الحسبان المصالح الضيقة للوطنيين الممارسين له ولدول انتمائهم، بل لا بد أن يسعى للحفاظ على مصالح المجتمع الدولي ككل.

يتضح من خلال دراسة الإطار المؤسسي الإداري المعني بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها الذي اعتمدته اتفاقية قانون البحار، أن التعاون الدولي في هذا المجال تقوده العديد من الأجهزة والمنظمات الدولية، وهو ما رتب نظام مجزأ لإدارة البحار والمحيطات. وبعبارة أخرى، وعلى غرار العناصر البيئية الأخرى، لا يزال النظام الدولي مفتقرا إلى جهاز أو منظمة دولية تكون مزودة بولاية شاملة فيما يتعلق بإدارة القضايا المتعلقة بكل ما يمت بصلة إلى الأمن في البحار والمحيطات، ذلك أن الأمر يتطلب اعتماد مقاربة الأمن البيئي الشامل في الإدارة والتعامل مع القضايا البيئية البحرية، ولا سيما عندما تخص المسائل والقضايا أعالي البحار التي تُفلت من سيطرة الدول، في حين أنها توفر مجالا بيئيا تتهافت عليه الدول من أجل

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثالثة والستين والدورة الرابعة والستين، القرار A/RES/63/112 المؤرخ في 24 فيفري 2009، الفقرة 31، والقرار A/RES/64/72 المؤرخ في 19 مارس 2010، الفقرة 31.

الانتفاع الأقصى به وبثرواته. قد يحقق الجهاز أو المنظمة الدولية ذات الولاية الشاملة على البحار والمحيطات ما لم يحققه مؤتمر الدول الأطراف أو الجمعية العامة للأمم المتحدة التي تنظر في قضايا قانون البحار والمحيطات أو حتى مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة، وذلك في حالة تأهيل الإطار المؤسسي الواجب استحداثه بصلاحيات واسعة وولاية تمكنها من التصرف تجاه الدول الأطراف، خاصة فيما يتعلق بوضع أحكام النصوص الدولية لحماية البيئة البحرية حيز التنفيذ، والوفاء بالتزاماتها الدولية في هذا الشأن، وهو ما لا يمكن لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة القيام به لافتقاره إلى مثل هذه الصلاحيات، ما يقلل من نطاق مناورته على الساحة الدولية وعدم قدرته على تنسيق فعال للتعاون الدولي بين القطاعات.

إن فعالية الجهود الدولية في توفير حماية لائقة للبيئة البحرية والحفاظ عليها ضمن الأطر المؤسسية الدولية ذات الطبيعة الإدارية متوقفة على إصلاح نظام حكامة أو إدارة شؤون المحيطات. وفي هذا السياق، وقفت لجنة المصائد لمنظمة الأغذية والزراعة على أوجه القصور التي تشوب النظام المؤسسي الدولي المهتم بالمحيطات، وأقرت بأن "المؤسسات والمبادرات المهتمة بقضايا المحيطات، محليا، وطنيا، إقليميا، ودوليا غالبا ما تتداخل اختصاصاتها وغالبًا ما تكون منسقة بشكل سيئ وتسترشد بجداول أعمال خاصة بقطاع معين أو بموضوع معين، مما يؤدي إلى عدم الاتساق"[1]. يمثل هذا القصور في الواقع تحديا يتطلب التكفلُ به السعيَ بجدية إلى إحداث تغيير، ولاسيما في النظام القانوني المسيِّر لعمل منظومة الأمم المتحدة وفي إطارها المؤسسي، ضمن سياق يتسم بتبعية متبادلة للتهديدات الشاملة، ولقد سعت الأمم المتحدة منذ سبتمبر 2003 إلى تدارك غياب التنسيق بين هيئاتها وأجهزتها المختصة في شؤون البحار والمحيطات، وذلك من خلال شبكة الأمم المتحدة للمحيطات UN-Ocean[2] التي تم استحداثها من طرف لجنة الأمم المتحدة الرفيعة المستوى المعنية بالبرامج (HLCP) المكلفة، في إطار مجلس الرؤساء التنفيذيين لمنظومة الأمم المتحدة المعنية بالتنسيق (CEB)، بالعمل على تقوية وتعزيز التنسيق والاتساق في نشاطات منظومة الأمم المتحدة المتعلقة بالمحيطات والمناطق الساحلية[3].

---

1 راجع منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، لجنة المصائد، حكامة المحيطات ونتائج مؤتمر ريو+20، الدورة الثلاثون، روما (إيطاليا)، 9–13 جويلية 2012، ص. 9، الوثيقة COFI/2021/6 جوان 2012، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 18 ماي 2021) http://www.fao.org/3/me103f/me103f.pdf

2 UNESCO, Ocean Governance and Institutional Challenges, http://www.unesco. org/new/en/natural-sciences/ioc-oceans/focus-areas/rio-20-ocean/ocean-governance/ (last accessed May 21st, 2021).

3 UN-Ocean, An Interagency Collaboration Mechanism on Ocean and Coastal Issues within the UN System, http://www.unoceans.org/ (last accessed May 21st, 2021).

رغم هذه الجهود الأممية، يبقى في نظرنا الإطار المؤسسي المعني بالبيئة البحرية، على غرار الأطر المؤسسية الأخرى لمنظومة الأمم المتحدة، في حاجة إلى إصلاحات شاملة نتيجة التطور الحاصل في العلاقات الدولية منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، والذي لم تصحبه تغييرات في نظام عمل الأمم المتحدة المتسم بالجمود منذ استحداثه، في حين خضع الأمن والسلم الدوليان إلى مرونة جعلت مفهوم الأمن الدولي يتغير باستمرار من أمن جماعي مرورا بأمن شامل إلى غاية بلوغ مرحلة الاهتمام بالفرد كموضوع محوري للأمن في إطار ما أطلق عليه بالأمن الإنساني. في المقابل بقيت الأطر المؤسسية الأممية جامدة في ظل حاجة المجتمع الدولي إلى آليات ضرورية من شأنها رفع قصور القانون الدولي الذي أضحى عاجزا عن ضبط العلاقات الدولية، بما فيها البحرية، نتيجة سيطرة الدول الأكثر تسلحا في العالم على الشؤون الأممية، ولا سيما الأعضاء الدائمون في مجلس الأمن المتمتعون بحق توجيه وتحديد مصير الأمن والسلم الدوليين بموجب حقهم في المعارضة عن طريق ما يسمى الفيتو، بينما تجسد هذه الآلية في حد ذاتها لاعدل وعدم التكافؤ، فضلا عن أن تعارض مواقف هؤلاء الأعضاء الدائمين لا يخدم الأمن والسلم الدوليين بل يمس بسيادة القانون الدولي The Rule of International Law، ما يستدعي التخلي عن منطق الهيمنة والتموقع في مراكز القوة ضمن الأجهزة الأمميةء وهو ما يعكس في حد ذاته تناقضا وتهديدا للأمن والسلم الدوليين، وتتضح مصداقية هذا التحليل جليا في تباين مواقف الأعضاء الدائمين في مجلس الأمن بشأن توسيع ولاية وصلاحيات المجلس لتشمل القضايا البيئية، إذ يجادل المؤيدون بأن ذلك يحقق حماية مناسبة للبيئة الشاملةء بينما يرى المعارضون أن المسألة مجرد ذريعة للتدخل في شؤون الدول المغلوب على أمرها بدواع بيئية.

المطلب الثاني

الهيئات الدولية لفض النزاعات البيئية البحرية

اعتمدت اتفاقية قانون البحار على أجهزة قضائية دولية خولت لها صلاحيات فض النزاعات التي قد تنشأ بين الدول الأطراف عند تفسير أحكامها أو وضعها حيز التنفيذ. ولا تعد الهيئات القضائية الدولية المعتمدة الإطار الوحيد لفض النزاعات الدولية البحرية، لأن الاتفاقية وفرت خيارات للدول المتنازعة وأتاحت لها إمكانية الاختيار بين العديد من آليات الفض السلمي للنزاعات التي نص عليها ميثاق الأمم المتحدة، والمتمثلة في المفاوضة، والتحقيق، والوساطة، والتوفيق، والتحكيم، والتسوية القضائية، واللجوء إلى الوكالات والتنظيمات الإقليمية. يتجلى ذلك في إشارة اتفاقية قانون البحار صراحة إلى المادة 33(1) من ميثاق الأمم

المتحدة، معتبرة إياها الأساس الذي يعول عليه في تسوية الدول الأطراف لأي نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق أحكامها[1].

تعكس أحكام ميثاق الأمم المتحدة واتفاقية قانون البحار الرغبة في وضع حد للجوء إلى العنف الدولي كوسيلة لفض النزاعات الدولية، والذي كان سائدا ومسيطرا على ممارسات الدول إلى غاية الحرب العالمية الثانية. تم إتمام هذه الأحكام في مرحلة لاحقة بإدراج المساعي الحميدة Good Offices ضمن الوسائل السلمية التي يقع على عاتق الدول اللجوء إليها لتسوية الخلافات بينها، إذ حقق إعلان مانيلا في الفليبين، بشأن تسوية المنازعات الدولية بالوسائل السلمية، اكتمال قائمة هذه الآليات السلمية[2].

لكن ذلك لا يعني أن الدول مجبرة على التقيد بهذه القائمة التي لم يتم التنصيص عليها في الواقع إلا على سبيل الحصر، ما دامت أحكام المادة 33(1) من ميثاق الأمم المتحدة المشار إليها تفتح المجال أمام الدول لاختيار وسائل أخرى لفض النزاعات بينها شريطة أن تكون سلمية، وهو ما تم تكريسه في بداية السبعينات من القرن العشرين من خلال تبني الجمعية العامة للأمم المتحدة إعلان مبادئ القانون الدولي المتعلقة بالعلاقات الدولية والتعاون بين الدول وفقا لميثاق الأمم المتحدة[3]. لم تكتف اتفاقية قانون البحار بإعادة العمل بأحكام ميثاق الأمم المتحدة والقرارات الأممية التي تكرس مبدأ الفض السلمي للنزاعات الدولية، وإنما جاءت أحكامها ذات الصلة مبتكرة من جهة أنها أوردت أحكاما تتيح لأطراف غير الدول أن تكون خصوما، ويتعلق الأمر بالنزاعات التي قد تتولد عن نشاطات التعدين بأعالي البحار أو بالمنطقة، والتي تختص غرفة منازعات قاع البحار للمحكمة الدولية لقانون البحار في النظر فيها[4].

تشمل هذه الأطراف غير الحكومية السلطة الدولية لقاع البحار، المؤسسة The Entreprise التابعة لها، والمخول لها ممارسة النشاطات في المنطقة بصورة مباشرة ونقل المعادن المستخرجة من المنطقة والقيام بتجهيزها وتسويقها[5]، والشركات المملوكة للدولة، والأشخاص الطبيعيين والاعتباريين الذين يعدون أطرافا في عقد التعدين المبرم مع السلطة. تعكس أحكام أخرى من اتفاقية قانون البحار الابتكار من جهة أنها تتبنى

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 279.

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/37/10 المؤرخ في 15 نوفمبر 1982، إعلان مانيلا بشأن تسوية المنازعات الدولية بالوسائل السلمية.

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الخامسة والعشرون، القرار A/RES/2625(XXV) المؤرخ في 24 أكتوبر 1970، إعلان مبادئ القانون الدولي المتعلقة بالعلاقات الدولية والتعاون بين الدول وفقا لميثاق الأمم المتحدة.

4 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 188.

5 نفس المرجع، المادة 170(1).

نظاما للفض الإجباري للنزاعات بين الدول الأطراف، لكن نظام إلزامية حل النزاعات سبق العمل به بموجب قواعد قانون البحار التي دونها مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار، غير أن النظام الذي تمخض عن عملية التدوين لم يكن شاملا مقارنة بما عملت به اتفاقية قانون البحار التي فرضته لجميع النزاعات التي تثار بين الدول الأطراف، بينما اقتصرت هذه الإلزامية في 1958 على النزاعات المتعلقة بالمصائد في أعالي البحار، أما النزاعات التي من شأنها أن تتولد عن تفسير وتطبيق الاتفاقيات الثلاث الأخرى لقانون البحار لعام 1958، فتم إعداد بروتوكول اختياري يخول الاختصاص بشأنها لمحكمة العدل الدولية.

جاء الجزء الخامس عشر (XV) من اتفاقية قانون البحار ليتبنى نظاما للحل السلمي للنزاعات الدولية البحرية، فأسس نظاما قضائيا دوليا متنوعا يتيح أكثر من خيار للدول الأطراف التي يمكن لها القبول بولاية قضائية لمحكمتين أمميتين، إحداهما ذات اختصاص شامل، ويتعلق الأمر بمحكمة العدل الدولية، والأخرى لا تنظر سوى في القضايا المتولدة عن تفسير أو تطبيق قواعد قانون البحار، وهي المحكمة الدولية لقانون البحار. إضافة إلى هذين الجهازين القضائيين الدوليين الدائمين، أتاحت اتفاقية قانون البحار المجال أمام الدول الأطراف للجوء إلى نوعين من التحكيم لتسوية النزاعات بينها، ولا سيما في حالة نزاع بين دول لم تقدم إحداها أو جلها الإعلان المكتوب الذي فرضته المادة 287 من الاتفاقية حول اختيار إحدى طرق فض النزاعات المتوفرة، فتم التنصيص على محكمة تحكيم يتم تشكيلها وفقا للمرفق السابع (VII) للاتفاقية، ومحكمة التحكيم الخاص التي تختص في قضايا مصائد الأسماك، حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، البحث العلمي البحري والملاحة بما في ذلك التلوث من السفن وعن طريق الإغراق[1].

يتبادر إلى الذهن التساؤل عن القيمة المضافة لهذا النظام القضائي والتحكيم الدوليين الذي يؤسس للتنافس بين الأجهزة الأربعة المذكورة في تحقيق المقاصد التي يرمي إليها قانون البحار المعاصر، ولا سيما التشجيع على استخدام البحار والمحيطات في الأغراض السلمية، والانتفاع بمواردها على نحو يتسم بالإنصاف، والكفاءة، وصون مواردها الحية، ودراسة وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها[2]، وهي المقاصد التي تعكس البعد البيئي للأمن الدولي الذي تسعى اتفاقية قانون البحار لصونه.

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المرفق الثامن (VIII)، المادة الأولى.

2 نفس المرجع، الديباجة، الفقرة الرابعة.

الفرع الأول: الأجهزة القضائية الأممية لفض النزاعات البيئية البحرية

ينطوي الالتزام الدولي المتعلق بحل النزاعات البحرية الدولية بما فيها البيئية سلميا على وقاية البيئة البحرية ذاتها من تهديدات، لكونه يساهم في تجنيبها أضرارا جسيمة تنجم عن نشر القوات البحرية المسلحة، وما تنطوي عليه من آثار سلبية على المحيط الذي تتموقع فيه، والتي من شأنها أن تترتب عن بقايا الوقود، بما فيها النووية والزيوت التي تستعملها الأساطيل البحرية التي يتم تعبئتها لغرض النزاع. قد تترتب عواقب وخيمة على المحيط البحري الحيوي جراء استخدام مختلف الأسلحة في جبهات القتال في حالة تدهور الأوضاع وتحول النزاعات إلى صراعات عنيفة. تعكس هذه الانشغالات في الواقع قضايا أمن البيئة البحرية التي تتكفل بها بصورة مباشرة أو غير مباشرة كل من محكمة العدل الدولية والمحكمة الدولية لقانون البحار، بصفتهما جهازين قضائيين أممين دائمين مختصين بالنظر في النزاعات البيئية البحرية وفقا لاتفاقية قانون البحار.

ساهمت محكمة العدل الدولية المعتبرة خليفة المحكمة الدائمة للعدل الدولية في التدوين والتطور المُطرد لقانون البحار، ونظرت في أول قضية بحرية عُرضت عليها بعد استحداثها والمعروفة بقضية مضيق كورفو التي تخاصمت فيها كل من ألبانيا والمملكة المتحدة. فيما بعد نظرت المحكمة في العديد من القضايا الدولية البحرية، وكان لقراراتها أثر بالغ في تطور قواعد قانون البحار، خاصة في مجال الحدود البحرية وممارسة الحقوق السيادية على الموارد البحرية البيولوجية والمعدنية. تتمتع محكمة العدل الدولية بولاية شاملة، فتختص بالنظر في القضايا التي تُعرض عليها، بما فيها القضايا الدولية البيئية التي فصلت فيها في عدة مناسبات، غير أن القانون الدولي للبيئة يبقى مفتقرا لحد الساعة إلى اجتهاد قضائي للمحكمة فيما يتعلق بالقضايا البيئية البحرية، ما دامت لم تُمنح لها حتى الآن فرصة البتِّ في مسائل محددة تتعلق بحماية البيئة البحرية[1].

في المقابل استُحدِثت المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) بموجب اتفاقية قانون البحار، وذلك رغم المخاوف التي أُعرب عنها خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، مفادها أن:

1 Bernardo Sepulveda Amor, The International Court of Justice and the Law of the Sea, Anuario Mexicano de Derecho Internacional, Décimo Aniversario, 2012, pp. 3-26, México D.F. ISSN 1870-4654

"…the creation of the Tribunal might be downright damaging, as it would contribute to frangmentation of international jurisdiction and sap away from the role and weight of the ICJ"[1]

لكن الواقع أكد خلاف ذلك، بما أن محكمة العدل الدولية لا تزال تنظر في قضايا قانون البحار، كما أن رصيدها في الاجتهاد القضائي الدولي ومساهمتها في تدوين قواعد القانون الدولي لا يمكن أن تستغني عنه المحاكم الدولية التي تُستحدث بصورة ظرفية أو دائمة. إذا كان الدور المنوط بمحكمة العدل الدولية في صون الأمن والسلم الدوليين معترَفا به ويحقق الإجماع بفعل استحداثها بموجب الفصل الرابع عشر لميثاق الأمم المتحدة، فإن المحكمة الدولية لقانون البحار لها كذلك ما تؤديه في سبيل تعزيز السلم والأمن الدوليين في كل أبعاده بما فيها البيئية، مادامت تُمثل جهازا قضائيا يمارس صلاحيات في إطار الحل السلمي للنزاعات الدولية البحرية.

مع ذلك، تبقى محكمة العدل الدولية في رأينا رائدة في هذا المجال، بل تتعزز مهامها وصلاحياتها في صون الأمن والسلم الدوليين من خلال وضعها القانوني الذي يجعلها تعلو على كافة الأجهزة القضائية الدولية الأخرى، ذلك أن مبدأ سمو التزامات الدول التي ينص عليها ميثاق الأمم المتحدة على التزاماتها المترتبة عن اتفاقيات دولية أخرى في حالة التعارض بينها[2] يجعل قرارات محكمة العدل الدولية في نظرنا أسمى في حالة تعارضها مع قرارات صادرة عن هيئات قضائية دولية أخرى. يُعد اعتبار كل من المحكمتين جهازين أممين عاملا كافيا لإقرار مساهمتهما في صون الأمن الدولي في كافة أبعاده، وهي المساهمة التي تبرز أهميتها في ظل غياب سلطة تشريعية عالمية بما أن المحكمتين مخولتان بصلاحية تفسير قواعد القانون الدولي، ولو كان ذلك بدرجة أقل بالنسبة للمحكمة الدولية لقانون البحار، وكذلك التكفل بقصور القانون الدولي الذي يتم الوقوف عليه.

أولا: محكمة العدل الدولية

يمكن اعتبار قضيتي التجارب النووية بين نيوزيلاندا وفرنسا وبين أستراليا وفرنسا أول نزاع ذي طبيعة بيئية تم عرضه على محكمة العدل الدولية في عام 1973، لكن لم يتم الإقرار بذلك، بحيث كان

---

1 Carl August Fleischhauer, The Relationship Between the International Court of Justice and the Newly Created International Tribunal for the Law of the Sea in Hamburg, Max Planck Yearbook of United Nations Law, Volume 1 (1997), pp. 327-333.

"إنشاء المحكمة قد يكون ضارا تماما، لكون ذلك سيساهم في تجزئة الاختصاص القضائي الدولي ويقضي على دور محكمة العدل الدولية وثقلها" (ترجمتنا).

2 راجع ميثاق الأمم المتحدة، الفصل السادس عشر: أحكام متنوعة، المادة 103، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 17 أفريل 2021) https://www.un.org/ar/about-us/un-charter/full-text

موضوع النزاع يخص مشروعية التجارب النووية التي أجرتها الحكومة الفرنسية في الغلاف الجوي بمنطقة جنوب المحيط الهادئ، ولم تتم الإشارة إلى البيئة في صلب الوثائق المتعلقة بهاتين القضيتين، بينما تمت الإشارة إلى "صحة سكان نيوزيلاندا" و "صحة سكان أستراليا" بمناسبة تقديم فرنسا ردا على ادعاءات خصميها اللذين تمسكا بتحقق آثار للتجارب النووية الفرنسية على إقليمهما، لتنفي فرنسا ذلك مصرِّحة أن نسبة العناصر المشعة الناتجة عن تجاربها ضئيلة للغاية ولم تشكل أبدا خطرا على صحة سكان كل من نيوزيلاند وأستراليا [1].

مبدئيا، لم يسبق لمحكمة العدل الدولية أن فصلت في نزاع بيئي بحري محض، لكن قراراتها بشأن النزاعات البحرية لا تخلو من مضامين ذات صلة مباشرة بالقانون الدولي للبيئة البحرية. أقر أول قرار أصدرته المحكمة في قضية مضيق كورفو في عام 1949 بالتزام الدول بعدم السماح عن علم باستخدام أراضيها لممارسة أعمال تتعارض مع حقوق الدول الأخرى:

"…Such obligations are based, not on the Hague Convention of 1907, No. VIII, which is applicable in time of war, but on certain general and well-recognized principles, namely : elementary considerations of humanity, even more exacting in peace than in war ; the principle of the freedom of maritime communication ; and every State's obligation not to allow knowingly its territory to be used for acts contrary to the rights of other States"[2]

يعد ذلك في الواقع تأكيدا لالتزام دولي تمت الإشارة إليه بموجب حكم محكمة التحكيم في قضية مصهر ترايل Trail Smelter Case لعام 1941 التي أكدت على واجب العناية الذي يقع على الدول حتى لا تسبب النشاطات المنفذة على أراضيها بأضرار تلحق أقاليم دول أخرى. أثبتت محكمة العدل الدولية لاحقا أن:

---

1 راجع قضية التجارب النووية (أستراليا ضد فرنسا)، محكمة العدل الدولية، حكم 20 ديسمبر 1974، الفقرة 18، ص.258 وقضية التجارب النووية (نيوزيلاندا ضد فرنسا)، محكمة العدل الدولية، 1974، حكم 20 ديسمبر 1974، الفقرة 18، ص. 457.

2 راجع قضية مضيق كورفو (الموضوع)، محكمة العدل الدولية، (1949)، حكم 9 أفريل 1949، ص. 20.

" لا تستند هذه الالتزامات إلى اتفاقية لاهاي لعام 1907، رقم VIII، المطبقة في زمن الحرب، ولكنها تستند على مبادئ عامة معينة راسخة، وهي: اعتبارات إنسانية أساسية، بصرامة في فترة السلم أكثر منها خلال الحرب، ومبدأ حرية الاتصالات البحرية، والتزام كل دولة بعدم السماح عن علم باستخدام أراضيها لأعمال تتعارض مع حقوق دول أخرى." (ترجمتنا).

"The existence of the general obligation of States to ensure that activities within their jurisdiction and control respect the environment of other States or of areas beyond national control is now part of the corpus of international law relating to the environment"[1]

في نظرنا تفيد عبارة "ضمن حدود ولايتها أو تحت رقابتها"، المكرسة في حكم محكمة العدل الدولية، أن الالتزام يقع على عاتق الدولة حتى في الحالة التي يتم فيها مباشرة النشاطات في مناطق تقع ما وراء حدود ولايتها الوطنية كأعالي البحار، ومع ذلك لم تقم المحكمة سوى بتأكيد هذا المبدأ العام الذي سبق أن تم تكريسه بموجب المبدأ الثاني والعشرين من إعلان ستوكهولم لعام 1972، فضلا عن تدوينه في اتفاقية قانون البحار التي نصت عليه في مادتها 194(2)[2]. استمرت المحكمة في تأكيد المبادئ المعترف بها دوليا وأقرت التلازم القائم بين التنمية المستدامة وحماية البيئة، بل أكثر من ذلك حثت الدول على مراعاة القواعد والمعايير الجديدة المطبقة على النشاطات ذات الطبيعة الاقتصادية المؤثرة على البيئة، والتي تنص عليها الصكوك الدولية، وإيلائها الأهمية المناسبة عند مباشرة نشاطات جديدة أو حتى عند مواصلة نشاطات تم البدء فيها قبل تبني تلك المعايير والقواعد[3]. يترجم ذلك في نظرنا الدعوة إلى تطبيق قواعد ومعايير دولية جديدة بأثر رجعي دون التنصيص على وجوب مراعاة حقوق الدول المكتسبة المتنازعة قبل تبني القواعد والمعايير الجديدة.

صار اهتمام محكمة العدل الدولية بالقضايا البيئية جازما في نهاية الثمانينات من القرن الماضي، باستحداث غرفة مكلفة بالنظر في القضايا البيئية عام 1993، وتم ذلك في الواقع لتفادي استحداث هيئة قضائية جديدة تختص حصرا في القضايا البيئية، ما يعقد من إشكالية تجزئة القانون الدولي[4].

---

1 راجع الرأي الإستشاري لمحكمة العدل الدولية، مشروعية التهديد باستخدام أو استخدام الأسلحة النووية، (1996)، المؤرخ في 8 جويلية 1996، الفقرة 29.

"الالتزام العام الواقع على الدول لضمان أن النشاطات التي تتم ضمن حدود ولايتها القضائية أو تحت مراقبتها تحترم بيئة دول أخرى أو مناطق لا تخضع للولاية الوطنية، أصبح الآن جزءا من نظام مجموعة قواعد القانون الدولي للبيئة" (ترجمتنا).

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 194(2) " تتخذ الدول جميع ما يلزم من التدابير لتضمن أن تجري الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها بحيث لا تؤدي إلى إلحاق ضرر عن طريق التلوث بدول أخرى أو بيئتها، وأن لا ينتشر التلوث الناشئ عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها حقوقا سيادية وفقا لهذه الاتفاقية".

3 راجع قضية مشروع غابتشيكوفو–ناجيماروس (المجر ضد سلوفاكيا)، محكمة العدل الدولية، (1997)، حكم 20 ديسمبر 1997، الفقرة 140، ص.7.

4 Nouzha Christophe. Réflexions sur la contribution de la Cour internationale de justice à la protection des ressources naturelles. In: Revue Juridique de l'Environnement, n°3, 2000. pp. 391-420, p.419, https://www.persee.fr/doc/rjenv_0397-0299_2000_num_25_3_3804 (consulté le 19 avril 2021).

يعود الفضل لمحكمة العدل الدولية في بروز مفهوم "الالتزام في مواجهة الكافة Erga Omnes Obligation" الذي تبلور ليصبح أحد المبادئ العامة للقانون الدولي المعاصر، وتجسد ذلك بمناسبة بتّ المحكمة في قضية Barcelona Traction في عام 1970، فقد ميزت بشكل أساسي بين التزام الدولة تجاه المجموعة الدولية ككل والتزامها تجاه دولة معينة في مجال الحماية الديبلوماسية، واعتبرت الالتزام الأول بطبيعته مصدر انشغال جميع الدول، بالنظر إلى الحقوق التي يشملها الالتزام، وأقرت بقيام مصلحة قانونية في حمايتها من طرف جميع الدول نتيجة كونها التزامات تجاه الكافة.

"These obligations, however, are neither absolute nor unqualified. In particular, an essential distinction should be drawn between the obligations of a State towards the international community as a whole, and those arising vis-à-vis another State in the field of diplomatic protection. By their very nature the former are the concern of all States. In view of the importance of the rights involved, all States can be held to have a legal interest in their protection; they are obligations erga omnes"[1]

رغم عدم إدراج حماية البيئة ضمن الأمثلة التي قدمتها المحكمة بخصوص الحقوق التي تُرتب التزاما عاما لحمايتها من طرف كافة الدول، على غرار حقوق الامتناع عن أفعال الاعتداء، الإبادة الجماعية، الحقوق الأساسية للإنسان، بما في ذلك الحماية من العبودية والتمييز العنصري[2]، أقر العديد من فقهاء القانون الدولي ملاءمة إدراج حماية البيئة عامة والبيئة البحرية خصوصا ضمن مفهوم Erga Omnes، فضلا عن إقرار لجنة القانون الدولي في تعليقها على أحكام المادة 48 من مشروع المواد بشأن مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً لعام 2001، بكون هذا المفهوم يشمل حماية المصالح الجماعية Collective Interests على أساس التزامات يُشار إليها أحيانا بأنها التزامات Erga Omnes، واعترفت اللجنة بإمكانية أن تكون التزامات تتعلق ببيئة أو أمن منطقة معينة، وقدمت مثالا على ذلك يتمثل في إمكانية

---

1 راجع قضية شركة برشلونة المحدودة لمعدات الجر، والاضاءة، والطاقة، Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited، (بلجيكا ضد اسبانيا)، محكمة العدل الدولية، (1970)، (دعوى جديدة)، المرحلة الثانية، حكم 5 فيفري 1970، الفقرة 33، ص.3.

"ومع ذلك، فإن هذه الالتزامات ليست مطلقة ولا غير مشروطة وينبغي على وجه الخصوص التمييز بشكل أساسي بين التزامات الدولة تجاه المجتمع الدولي ككل، والتزاماتها تجاه دولة أخرى في مجال الحماية الدبلوماسية. فالأول تمثل بطبيعتها مصدر انشغال جميع الدول اعتبارا بالحقوق المعنية، يمكن اعتبار جميع الدول أن لها مصلحة قانونية في حمايتها إنها، التزامات تجاه الكافة" (ترجمتنا)

2 نفس المرجع، الفقرة 34.

التنصيص عليها بموجب معاهدة بشأن منطقة خالية من الأسلحة النووية أو بشأن نظام إقليمي لحماية حقوق الإنسان[1].

بناء على ذلك، يعتبر البعض أن القواعد التي تحمي البيئة البحرية لأعالي البحار وأعماقها ترتب التزامات تجاه الكافة، ومن ثمَّ يحق لأية دولة التمسك بمسؤولية المسبب في التلوث، وهو الشأن إذا قامت دولة ما بالتلويث أو السماح بتلويث منطقتها الاقتصادية الخالصة أو المنطقة الواقعة خارج نطاق ولايتها الوطنية دون التزامها بالعناية الواجبة Due Diligence، ما يعني إمكانية تمسك أية دولة بالمسؤولية عن عدم بذل العناية الواجبة في حالة تلويث البيئة البحرية[2].

برغم ما حققته محكمة العدل الدولية من نتائج فيما يخص بلورة المبادئ العامة للقانون الدولي والمساهمة في تطويرها وتدوينها، بما في ذلك المبادئ التي ترمي إلى حماية البيئة البحرية خاصة والبيئة الشاملة عموما، إلا أن ذلك لم يمنع سعي العديد من الأطراف الفاعلة على المستوى الدولي نحو استحداث جهاز قضائي دولي يختص حصريا بالبتِّ في النزاعات الدولية البيئية. يُترجم هذا التوجه في نظرنا الوعي بمكامن ضعف النظام القضائي الدولي الذي لا يحقق الإجماع من حيث كفاية الهيئات القضائية الدولية المستحدثة للتكفل بالانشغالات الدولية البيئية، الأمر الذي جعل البعض يدعو إلى استحداث محاكم بيئية دولية مختصة، على غرار محكمة تتولى أمور تغير المناخ. رغم ذلك يدافع العديد من المختصين في القانون الدولي للبيئة، وعلى رأسهم ألكسندر كيس Alexandre Kiss، عن قدرة محكمة العدل الدولية على رفع كل التحديات ورفع مستوى الوعي بعدم قابلية البيئة للتجزئة، مجادلا:

"Prendre conscience du caractère indivisible de l'environnement qui ne connaît ni frontière, ni séparation étanche entre cours d'eau et océans, mers et masses d'air, équilibres écologiques locaux et équilibre général de régions, de continents, voire de la planète entière"[3]

---

1 راجع تقرير لجنة القانون الدولي بشأن أشغال دورتها الثالثة والخمسين، مشروع مواد حول مسؤولية الدول بشأن الأفعال الغير مشروعة وتعليقات 2001، المادة 48، الدفع بمسؤولية دولة من طرف دولة غير متضررة، تعليق، الفقرتين 6 و7، ص.126، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 20 أفريل 2021)
https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf

2 Rachael Lorna Johnstone, Invoking Responsibility for Environmental Injury in The Arctic Ocean, 2015, Brill, The Year of Polar Law VI, Volume 6 Issue 1, March 2014, pp. 1-35, available at: https://www.researchgate.net/publication/345836496_Invoking_Responsibility_For_Environmental_Injury_In_The_Arctic_Ocean (last accessed April 20th, 2021).

3 Alexandre Kiss, « L'état du droit de l'environnement en 1981 : problèmes et solutions », JDI 1981, p. 500, cité dans Nouzha Christophe. Réflexions sur la contribution de la Cour internationale de justice à la protection des ressources naturelles, Op.cit., p.420.

"عدم قابلية البيئة للتجزئة التي لا تعرف حدودًا، ولا فصل مائيا بين الأنهار والمحيطات والبحار والكتل الهوائية، والتوازنات البيئية المحلية والتوازن العام للمناطق أو القارات أو حتى المعمورة بأكملها"(ترجمتنا).

لكن يعاب على الجهود والنتائج التي حققتها محكمة العدل الدولية في تأكيدها للقواعد والمبادئ العامة للقانون الدولي للبيئة عدم مواكبتها للسياق الدولي الذي يقيم علاقة بين حماية البيئة والأمن، إذ يغيب مصطلح أمن البيئة في صلب قراراتها، وذلك رغم إقرار الأمم المتحدة بموجب العديد من وثائقها الرسمية، ولا سيما المنبثقة عن المؤتمرات والقمم العالمية المعنية بالبيئة والتنمية، بأن القضايا البيئية المعاصرة تمثل تهديدات شاملة للأمن، بما في ذلك الأمن الإنساني، ورغم ذلك فإن التحليل المناسب للاجتهاد القضائي لمحكمة العدل الدولية ذي الصلة بحماية البيئة يسَوِّغ الاعتقاد بأن المحكمة تقيم علاقة بين البيئة والأمن، ويمكن الاستدلال على ذلك بتعريفها للبيئة الذي سعت بموجبه في نظرنا إلى تأكيد ضرورة استدعاء البيئة للأمن، من خلال الإصرار على الربط بين البيئة ونوعية الحياة وصحة البشر[1]، كما سبق للمحكمة أن تناولت أحد المقومات الأساسية لأمن البيئة، ويتمثل في التنمية المستدامة، بحيث استدلت المحكمة في هذا الصدد بالمبدأ 24 من إعلان ريو دي جانيرو لعام 1992 الذي يقر بالأثر المدمر للحرب على التنمية المستدامة، ما يرتب التزاما على عاتق الدول لاحترام القانون الدولي المتعلق بحماية البيئة خلال النزاع المسلح والعمل على تطويره[2].

مع ذلك، تبقى الحصانة القضائية Jurisdictional Immunity المترتبة عن التمتع بالسيادة أهم عائق يحول دون ممارسة المحكمة لولايتها، وذلك رغم أن بعض الاتفاقيات الدولية المعنية بالبيئة، على غرار اتفاقية قانون البحار، تكرس شرط التسوية Compromise Clause والولاية الجبرية للمحكمة، إلا أن ذلك لم يكن مجديا ولا يحقق الأهداف المنتظرة في نظرنا، بسبب قدرة الدول على الدفع بعدم اختصاص المحكمة، وهو الحاصل في أغلبية القضايا المطروحة عليها، ما يرغمها غالبا على الاهتمام بالجانب الإجرائي أكثر من الفصل في موضوع القضايا التي تُرفع أمامها، وليس من الغريب أن يكون ذلك سبب فشل المحكمة في الفصل في موضوع النزاعين بين نيوزيلاندا وفرنسا وبين أستراليا وفرنسا بشأن التجارب النووية في جنوب المحيط الهادئ عام 1973، ومنه ضياع فرصة البتِّ لأول مرة في قضيتين بيئيتين عُرضتا عليها.

---

1 قضية مشروع غابتشيكوفو ناجيماروس (المجر ضد بلغاريا)، محكمة العدل الدولية، حكم 25 سبتمبر 1997، الفقرة 53، ص.41.

2 راجع الرأي الاستشاري لمحكمة العدل الدولية، التهديد باستخدام أو استخدام الأسلحة النووية، 8 جويلية 1996، الفقرة 30، ص 242.

ثانيا: المحكمة الدولية لقانون البحار

لا تُعد المحكمة الدولية لقانون البحار، التي يشار إليها في هذه الدراسة بالمحكمة، جهازا أمميا رغم استحداثها بموجب اتفاقية لمنظمة الأمم المتحدة، ومع ذلك تربطها علاقات وثيقة مع منظمة الأمم المتحدة التي أبرمت معها عام 1997 "اتفاق التعاون والعلاقات بين الأمم المتحدة والمحكمة الدولية لقانون البحار"[1]. تعتبر المحكمة أحد ابتكارات اتفاقية قانون البحار، وتزامن استحداثها مع ظهور محاكم دولية متخصصة في مجالات مختلفة خلال العقود الأخيرة للقرن العشرين. لا تختص المحكمة في المسائل البيئية البحرية بصورة حصرية، وإنما تتمتع بصلاحيات النظر في كافة القضايا المتعلقة بقانون البحار التي تناولتها اتفاقية قانون البحار والاتفاقيات الأخرى ذات الصلة.

يعتبر دور المحكمة مهما في حماية البيئة البحرية، ويتجلى ذلك في اختصاصها باتخاذ تدابير مؤقتة بناء على طلب إحدى الدول المتنازعة إذا ما خشيت الإضرار ببيئتها بسبب قيام دولة أخرى أو امتناعها عن القيام بنشاطات ذات تأثير على البيئة البحرية، بحيث ترمي تلك التدابير لدرء الأضرار المحتملة في انتظار حل النزاع بشأن الأسس الموضوعية[2]. لا تنفرد المحكمة بهذه الصلاحية، بل تم تخويلها لكافة الأجهزة القضائية التي نص عليها الجزء الخامس عشر (XV) من اتفاقية قانون البحار المُكرس لتسوية المنازعات. أتاحت هذه التدابير المؤقتة للمحكمة أن تساهم لأول مرة في حماية البيئة البحرية، وتجسد ذلك من خلال إلزام كل من أستراليا واليابان ونيوزيلندا بالامتناع عن إجراء برنامج صيد تجريبي يتضمن صيد التونة الجنوبية الزرقاء، دون موافقة الأطراف الأخرى المعنية، أو ما لم يتم خصم المصيد التجريبي ضمن حصصها الوطنية السنوية[3]، لكن تم إبطال هذا التدبير المؤقت بقرار لاحق بسبب الدفع بعدم الاختصاص[4].

لذا يلاحظ بأن المحكمة تواجه نفس الإشكال الذي يعرقل مهام محكمة العدل الدولية فيما يخص البت في القضايا البيئية البحرية، ذلك أن الجهود يتم بذلها أولا في الفصل في مدى اختصاص المحكمة

---

1 International Tribunal for the Law of the Sea, Relationships with the United Nations, https://www.itlos.org/en/main/the-tribunal/relationship-with-the-united-nations/ (last accessed April 23rd, 2021).

2 راجع اتفاقية قانون البحار المادة 290 الفرع 2، الجزء الخامس عشر والمادة 25، المرفق السادس.

3 راجع قضايا التونة الجنوبية الزرقاء، (نيوزيلاندا ضد اليابان، أستراليا ضد اليابان)، المحكمة الدولية لقانون البحار، (تدابير مؤقتة)، أمر 27 أوت 1999، الفقرة 90(1)(د)، ص.1-57، الأمم المتحدة 2006.

4 Cathrin Zengerling, Greening International Jurisprudence Environmental NGO's before International Courts, Tribunals and Compliance Committees, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden 2013, ISBN 978-90-04 23730- 6, p.237.

من عدمه قبل النظر في موضوع القضايا المطروحة، وغالبا ما يتم الفصل في الشكل قبل الموضوع والحكم بعدم الاختصاص.

تنفرد المحكمة بخصائص تجعلها تتميز عن محكمة العدل الدولية، بما أنها لا تنظر في القضايا التي تكون فيها الأطراف دولا فقط، ذلك أن اتفاقية قانون البحار تتيح للكيانات من غير الدول الأطراف اللجوء المباشر إلى المحكمة[1]. من جانب آخر تم الإقرار بدور المحكمة في تطبيق وتطوير القانون الدولي للبيئة وإبراز مبادئه[2]، وهو ما تأكد من خلال تعريفها للنهج التحوطي Precautionary Approach من دون أن تشير إلى هذا المفهوم في حد ذاته، وتم ذلك بمناسبة بتها في قضية التونة الجنوبية الزرقاء، بحيث يمكن استنتاج التعريف من عبارات المحكمة:

"Considering that, in the view of the Tribunal, the parties should in the circumstances act with prudence and caution to ensure that effective conservation measures are taken to prevent serious harm to the stock of southern Bluefin tuna" [3].

رغم أن المحكمة لم تشر صراحة إلى "المبدأ التحوطي أو الوقائي"، كشف قرارها عن "نهج احترازي" كلاسيكي، إذ يلاحظ استخدام الفكرة في التحليل لأول مرة بموجب قرار قضائي دولي[4]. يبرز دور المحكمة جليا في تفسير وتنفيذ أحكام اتفاقية قانون البحار والاتفاقيات الأخرى ذات الصلة، لما يتعلق الأمر بنشاطات استكشاف واستغلال الموارد المعدنية لقاع البحر الكائنة ما وراء حدود الولاية الوطنية أو ما يسمى بالمنطقة، إذ تمثل غرفة منازعات قاع البحار التابعة للمحكمة ميزة أخرى لهذه الأخيرة، لكونها تختص بالنظر في المنازعات المتعلقة بالنشاطات في المنطقة، طبقا للمادة 186 من اتفاقية قانون البحار التي حصرت أنواع هذه المنازعات، وهي المادة التي تؤكد ولاية المحكمة المتعلقة بالنظر في المنازعات التي تكون الكيانات غير الدول أطرافا فيها، والمتمثلة في السلطة الدولية لقاع البحار، المؤسسة أو الجهاز العملياتي لهذه السلطة، والهيئات الحكومية، والأشخاص الطبيعيين والاعتباريين ذوي علاقة بنشاطات الاستغلال والاستكشاف في المنطقة.

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المرفق السادس: النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار، المادة 20(2).

2 Cathrin Zengerling, Op.cit., p.239.

3 راجع قضايا التونة الجنوبية الزرقاء، نيوزيلاندا ضد اليابان، أستراليا ضد اليابان، المحكمة الدولية لقانون البحار، (تدابير مؤقتة)، أمر 27 أوت 1999، الفقرة 77،

" اعتبارا بذلك، ترى المحكمة أنه ينبغي على الأطراف أن تتصرف بحيطة وحذر في ظل هذه الظروف لضمان اتخاذ تدابير فعالة للحفظ، من أجل منع إلحاق ضرر جسيم بمخزون التونة الزرقاء الجنوبية زرقاء" (ترجمتنا).

4 Tim Stephens, International Courts and Environmental Protection, Cambridge University Press, New York, 2009, ISBN-13 978-0-521-88122-7, p. 225, available at: https://b-ok.africa/book/971588/eb276e (last accessed April 23rd, 2021).

لم يُعمَّم اليقين الذي جاءت به اتفاقية قانون البحار بخصوص الأطراف التي يمكنها أن تتخاصم أمام المحكمة في القضايا التي تتعلق بالمنطقة، بحيث لم يتم العمل به بالنسبة للنزاعات حول الأحكام الأخرى للاتفاقية والاتفاقيات ذات الصلة، إذ لم يتم تحديد صفة الأطراف التي يمكن أن تكون طرفا فيها. مبدئيا لن تكون الأطراف سوى دول، لكن يرى الأستاذ رودريقار والفروم Rüdiger Wolfrum، رئيس المحكمة الدولية لقانون البحار (2005–2008)، بأن تفسير وتطبيق القانون الدولي العام مسألة لا بد من تخويلها للمحاكم الدولية[1]، وعلى هذا الأساس يجادل بأنه كان بإمكان اليابان ومنظمة السلام الأخضر Greenpeace الاتفاق على عرض نزاعهما بشأن صيد الحيتان بالمحيط المتجمد الجنوبي على المحكمة الدولية لقانون البحار، والأمر كذلك في نظره بالنسبة لدعاوى التعويض التي رُفعت أمام المحاكم الوطنية في قضيتي ناقلتي النفط "إيريكا Eurika" و"بريستيج Prestige"، إذ يرى أن ذلك يعتبر حلا غير مناسب[2]

ساهمت المحكمة في حماية البيئة البحرية بموجب العديد من القضايا المعروضة عليها، وتحقق ذلك بفضل التدابير المؤقتة التي تأمر بها، والتي تعكس النهج التحوطي أو الوقائي، لكن على غرار محكمة العدل الدولية، كما سبق أن لاحظنا، لم يسبق للمحكمة الدولية لقانون البحار أن استعانت بمفهوم أمن البيئة لتدعيم أحكامها الرامية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ويرجع ذلك في نظرنا إلى أن المفهوم يغلب عليه الطابع السياسي، في حين تلتزم الهيئات القضائية الدولية بإحاطة أحكامها بأكبر قدر ممكن من القرائن القانونية التي تجعلها معللة على النحو الذي يحقق رضاء الأطراف المتنازعة. يمكن مع ذلك إدراك مقومات أمن البيئة للبحار والمحيطات في الأحكام القضائية الدولية المعنية بالبيئة البحرية، لكونها ترمي في نهاية المطاف سواء لحماية البحار والمحيطات والحفاظ عليها ولتفعيل استدامة استخداماتها المشروعة واستغلال مواردها البيولوجية والمعدنية.

وفي هذا السياق، تم توسيع السلطات المخولة للمحكمة الدولية لقانون البحار، وأصبحت قادرة على التصرف بشكل مستقل عن مراعاة حقوق الأطراف، ذلك أن المادة 290 من اتفاقية قانون البحار تجيز لها فرض تلك التدابير المؤقتة لمنع إلحاق ضرر جدي بالبيئة البحرية، وهو ما يؤكده توليو تريفيس Tullio

1 International Tribunal for the Law of the Sea, The Value of the Tribunal for the Law of the Sea – Profile: Expectations and Reality, Statements of President Rüdiger Wolfrum given at the Übersee-Club, Hamburg, 27 Fubruary 2008, p.10, , https://www.itlos.org/en/main/press-media/statements-of-the-president/statements-of-president-wolfrum/ (last accessed April 23rd, 2021).

2 International Tribunal for the Law of the Sea, The Value of the Tribunal for the Law of the Sea, Op.cit., p.10.

Traves، قاضٍ سابق لدى المحكمة (1996–2011)، الذي يرى أنه "يمكن للأطراف العمل كمدافعين عن البيئة حتى ولو لم تكن لديهم مصلحة مباشرة في ذلك"[1].

وهو ما لا يتسنى لمحكمة العدل الدولية القيام به، لأن نص المادة 41 من قانونها الأساسي يشترط أن تهدف التدابير المؤقتة التي تتمتع المحكمة بسلطة اتخاذها إلى حفظ حقوق الأطراف المتنازعة[2]. ليتبين أن الحاجة إلى التكفل بالنقائص التي تعتري النظام القضائي الدولي المهتم بقضايا قانون البحار هي إحدى الأسباب التي أدت إلى استحداث المحكمة الدولية لقانون البحار.

في هذا السياق، تم تمكين المحكمة من النظر في خصومات الأطراف مهما كانت صفتها، بما في ذلك الأشخاص الطبيعيين الذين يمكن لهم اللجوء إلى المحكمة سواء في ظل تفسير وتطبيق الجزء الحادي عشر (XI) لاتفاقية قانون البحار أو عندما تتحصل على توكيل من دول جنسيتهم فيما يتعلق بمسائل الإفراج السريع عن السفن وطواقمها[3].

يمكن مناقشة أن انتشار المحاكم والهيئات القضائية الدولية يعود إلى توسع القانون الدولي العام الذي أصبح يغطي مجالات عمل أكثر من أي وقت مضى. إن إنشاء محاكم متخصصة، على غرار المحكمة الدولية لقانون البحار، يعكس توجها سعت إليه الدول لمواكبة تطور القانون الدولي. ورغم التخوف الذي ساد بشأن إمكانية حصول تنافس سلبي بين محكمة العدل الدولية والمحكمة الدولية لقانون البحار، وما قد يترتب من نتائج غير مرغوب فيها، ولا سيما التعارض في المواقف بشأن نفس المسائل، وتجزئة القانون الدولي The Fragmentation of International Law، إلا أن المحكمة الدولية لقانون البحار لا تتردد في تعليل قراراتها كلما اقتضت الضرورة بالسوابق القضائية لمحكمة العدل الدولية، لكن ذلك لا ينفي وقوع اختلاف بين هاتين المحكمتين، فعلى سبيل المثال، أظهرت قضايا التونة الجنوبية الزرقاء المعروضة على المحكمة الدولية لقانون البحار اختلافا في المواقف، ذلك أنه لم يقبل الاجتهاد القضائي لمحكمة العدل الدولية لحد الآن اعتبار النهج التحوطي مبدأً ملزماً من مبادئ القانون الدولي، بينما اعتمدت المحكمة

---

1 Tullio Treves, Le Règlement du Tribunal international sur le droit de la mer entre tradition et innovation. In: Annuaire français de droit international, volume 43, 1997. pp. 341-367, doi : https://doi.org/10.3406/afdi.1997.3453, p. 361, (consulté le 23 avril 2021).

2 راجع النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، الفصل الثالث: الإجراء، المادة 41(1): " يكون للمحكمة سلطة أن تبين، إذا رأت أن الظروف تتطلب ذلك، أي تدابير مؤقتة ينبغي اتخاذها للحفاظ على الحقوق الخاصة بأي من الطرفين". متاح على الرابط: https://www.un.org/ar/about-us/un-charter/statute-of-the-international-court-of-justice (تاريخ الولوج: 23 أفريل 2021)

3 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 290(2).

الدولية لقانون البحار بناء على عدم التيقن من البيانات العلمية المتاحة على هذا المبدأ لما طُلب منها اتخاذ تدابير مؤقتة لحماية أرصدة التونة الجنوبية الزرقاء والحفاظ عليها، لكنها امتنعت عن الفصل في القيمة القانونية للمبدأ التحوطي، وهو ما يعكس حرصها على حصر الاختلاف بين اجتهادها القضائي واجتهاد محكمة العدل الدولية فقط فيما طُلب منها في هذه القضية[1].

ومنه يتراجع التخوف والانشغال الذي تزامن مع استحداث المحكمة الدولية لقانون البحار وشروعها في مهامها، خاصة ما يتعلق بتجزئة القانون الدولي، وفي هذا الشأن جادل كل من شيجيرو أودا Shigeru Oda، قاض سابق لدى محكمة العدل الدولية (1976–2003)، وجيلبير غيوم Gilbert Guillaume، قاض سابق أيضا لدى نفس المحكمة (1987–2005) ورئيسا لها (2000–2003)، بأنه:

" International tribunal for the law of the sea is futile institution, that the United Nations Conference on the Law of the Sea negotiators were misguided in depriving the International Court of Justice of its central role in ocean disputes and that creation of specialized tribunal may destroy the unity of international law"[2]

علاوة على ذلك، تعكس الإجراءات الجديدة التي تمكن المحكمة من اتخاذ تدابير مؤقتة من تلقاء نفسها لمنع إلحاق ضرر جدي بالبيئة البحرية أهم تطور في القانون الدولي للبيئة البحرية الذي لا بد أن يتم العمل به على أوسع نطاق، ولا سيما من طرف محكمة العدل الدولية التي تحتاج إلى مراجعة نظامها الأساسي لتتصرف من تلقاء نفسها لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، دون انتظار أي إخطار من الأطراف المتنازعة، وذلك كلما اقتضت الضرورة.

الفرع الثاني: مؤسسات التحكيم الدولي لفض النزاعات البيئية البحرية

يعد التحكيم أحد أقدم طرق التسوية السلمية للنزاعات بين الدول، وقد حظي باهتمام كبير طوال القرن التاسع عشر إلى غاية الحرب العالمية الأولى، ومع ذلك خضع لمنافسة نتيجة إنشاء كل من المحكمة

---

1 International Tribunal for the Law of the Sea, Statement by H.E. Judge Rüdiger Wolfrum, President of the International Tribunal for the Law of the Sea to the International Law Commission Geneva, 31st July 2008, p.5, available at: https://www.itlos.org/en/main/press-media/statements-of-the-president/statements-of-president-wolfrum/ (last accessed April 23rd, 2021).

2 S. Oda, "The ICJ viewed from the Bench (1993) 244-II Hag.Rec. 127-155. and Dispute settlement Prospects in the Law of the Sea" (1995) 44 I.C.L.Q. 863; G. Guillaume, "The Future of International Judicial Institutions", (1995) 44 I.C.L.Q. 848, quoted in: Alan E. Boyle, Dispute Settlement and the Law of the Sea Convention: Problems of Fragmentation and Jurisdiction, The International and Comparative Law Quarterly, vol. 46, no. 1, 1997, pp. 37–54. JSTOR, www.jstor.org/stable/760513. (last accessed April 24th, 2021).

"المحكمة الدولية لقانون البحار هي مؤسسة عديمة الجدوى، حيث أخطأ المفاوضون في مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في حرمان محكمة العدل الدولية من دورها المركزي في المنازعات المتعلقة بالمحيطات، وأن إنشاء محكمة متخصصة قد يدمر وحدة القانون الدولي" (ترجمتنا).

الدائمة للعدل الدولية التي عوضتها لاحقا محكمة العدل الدولية، المُعتبرة بموجب ميثاق الأمم المتحدة الجهاز القضائي الرئيسي للأمم المتحدة.

تتنوع الأسباب التي تجعل الدول تختار غالبا التحكيم عوض عرض نزاعاتها أمام محكمة العدل الدولية، ويمكن التمييز بين 3 أسباب رئيسية تتمثل في الطبيعة السرية لإجراءات التحكيم، وإمكانية سيطرة الأطراف بشكل أكبر على تكوين هيئة التحكيم، ومرونة الإجراءات[1].

تتبنى اتفاقية قانون البحار الوسائل السلمية لفض النزاعات الدولية التي تتولد عن تطبيق أو تفسير أحكامها، واعتمدت في ذلك التدرج، ذلك أنه عند فشل الأطراف المتنازعة في حل الخلاف القائم بينها بواسطة الآليات التي يتم اختيارها بكل حرية تجد نفسها مرغمة على الامتثال إلى أحكام الجزء الخامس عشر (XV) من اتفاقية قانون البحار التي تعتبر أطرافا فيها. أتاحت أحكام هذا الجزء من الاتفاقية للدول الأطراف أن تتموقع في وضع مريح نظرا لقدرتها على اختيار آلية أو أكثر من بين 4 آليات تقترحها المادة 287 من الاتفاقية، وذلك بموجب إعلان يتم إبداؤه عند التوقيع أو التصديق أو الانضمام إلى الاتفاقية. قد تكون الدولة أو الدول المتنازعة حول تفسير أو تطبيق أحكام الاتفاقية لم تختر أية آلية من الآليات الأربع المعنية، مع فشلها في نفس الوقت في التوصل إلى حل سلمي للنزاع القائم بينها رغم اختيارها بكل حرية طرقا أخرى من أجل فضه، وفي هذه الحالة تجد نفسها ملزمة بالاحتكام إلى آخر آلية قررتها اتفاقية قانون البحار، وتتمثل في التحكيم الدولي المنصوص عليه بموجب المرفق السابع (VII) من الاتفاقية. وأدى هذا الوضع القانوني إلى اعتبار التحكيم، وفقا لهذا الملحق السابع، آلية افتراضية أو وسيلة يُعتمد عليها في غياب الوسائل الأخرى لفض النزاعات[2].

منحت اتفاقية قانون البحار، علاوة على محكمة التحكيم هذه، الفرصة للدول الأطراف للجوء إلى التحكيم الخاص لعرض نوع من النزاعات بينها بشأن تفسير أو تطبيق أحكام الاتفاقية، وذلك في المجالات المتعلقة بمصائد الأسماك، حماية البيئة والحفاظ عليها، البحث العلمي البحري، والملاحة بما في ذلك التلوث

---

1 Christine Gray, Benedict Kingsbury, « Development in Dispute Settlement: Inter-State Arbitration Since 1945 » (1992) 63 British Year Book in International Law, pp. 97-109, available at: https://www.iilj.org/wp-content/uploads/2016/08/Kingsbury-Gray-Developments-in-Dispute-Settlement.pdf (last accessed April 24th, 2021).

2 Vinai Kumar Singh, Analysis of advantages and disadvantages of forums prescribed under the UNCLOS and state practice: the way ahead for India, Revista de Direito Internacional, Brasília, V. 13, n. 3, 2016 p. 318-336, available at: https://www.corteidh.or.cr/tablas/r36905. pdf (last accessed April 24th, 2021).

"يكون التحكيم بموجب هذا الملحق السابع دائمًا آلية افتراضية لتسوية النزاعات في أية حالة خلاف فيما يتعلق بالمنتديات المعنية" (ترجمتنا).

البحري من السفن أو عن طريق الإغراق. ومنه تتضح الحاجة إلى النظر في هاتين الآليتين للوقوف على قيمتهما المضافة في حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وذلك على ضوء الدور الذي لعبتاه في تسوية النزاعات الدولية البحرية البيئية.

أولا: محكمة التحكيم العام

لا تُعدُّ اتفاقية قانون البحار سباقة في التنصيص على إلزامية إخضاع النزاعات التي تتولد بين الأطراف فيها إلى التحكيم الدولي عند توفر الشروط المفروضة، بل تعتبر الاتفاقية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات حوادث التلوث بالنفط لعام 1969 أول نص قانوني دولي أوجب فض النزاعات بين الأطراف المتعاقدة بواسطة التحكيم، بحيث يصبح اللجوء إليه أمرا إلزاميا عقب فشل التوفيق بين الأطراف المتنازعة حول ما إذا كانت التدابير التي اتخذتها الدولة المتدخلة بأعالي البحار لمنع أو تخفيف أو إزالة الخطر على سواحلها من التلوث أو التهديد بالتلوث البحري بالنفط تتعارض مع الاتفاقية، أو إذا كان موضوع النزاع يتعلق بوجوب دفع التعويض المطالب به جراء التدخل[1].

أصبح التحكيم عقب دخول اتفاقية قانون البحار حيز التنفيذ في عام 1994 الوسيلة الأكثر شيوعا في حل النزاعات البحرية وفقا للمرفق السابع (VII) من الاتفاقية، لكن اتسمت القضايا التي تم عرضها على التحكيم الدولي في أغلبيتها بأن مواضيعها الرئيسية لا تتناول حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها. نظرت المحكمة الدولية لقانون البحار في أول قضية تم عرضها لاحقا على تحكيم دولي عام، تتمثل في قضية التونة الجنوبية الزرقاء التي تخاصمت فيها كل من نيوزيلاندا وأستراليا ضد اليابان، والتي أصدرت بشأنها المحكمة تدابير مؤقتة في 27 أوت 1999 تلزم هذه الدول الثلاث بالامتناع عن إجراء برنامج صيد تجريبي حفاظا على مخزون سمك التونة الجنوبية الزرقاء، وذلك تطبيقا لأحكام المادة 290 من اتفاقية قانون البحار وعملا بالنهج التحوطي أو الوقائي، وكان لهذا الحكم صدى معتبر لدى المهتمين بشؤون حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، لكن سرعان ما تم التراجع عن حكم المحكمة الدولية لقانون البحار من طرف محكمة التحكيم التي عُرض عليها النزاع، والتي تُعد أول هيئة تحكيم تم استحداثها طبقا للمرفق السابع (VII) من الجزء الخامس عشر لاتفاقية قانون البحار.

---

1 الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل بأعالي البحار في حالات حوادث التلوث بالنفط لعام 1969، الملحق، المادة الثامنة والفصل الثاني.

اجتمعت محكمة التحكيم المعنية في ماي 2000 بمقر البنك الدولي بواشنطن[1]، وخلصت في نهاية المطاف إلى نتيجة مفادها أنه لا المحكمة الدولية لقانون البحار ولا محكمة التحكيم نفسها لها سلطة الترخيص أو منع البرنامج التجريبي للصيد، ومن ثمَّ ألغت محكمة التحكيم التدابير المؤقتة التي قضت بها المحكمة الدولية لقانون البحار[2]، وعللت محكمة التحكيم موقفها بأن الإجراءات المنصوص عليها بموجب اتفاقية حفظ التونة الجنوبية الزرقاء[3] المبرمة بين الأطراف المتنازعة أولى بالتطبيق على النزاع المعروض عليها، نظرا لأن نص الفقرة الثالثة من مادتها السادسة عشر يقضي بأنه: " في الحالات التي يُحال فيها النزاع إلى التحكيم، يتم تشكيل هيئة التحكيم على النحو المنصوص عليه في ملحق هذه الاتفاقية". وبناء على هذا الأساس، قضت محكمة التحكيم بأنه لا يمكن للأطراف الاستمرار في التقاضي وفقا لنظام التقاضي الإلزامي لاتفاقية قانون البحار. ويتضح أن النظر في الجانب الإجرائي يثقل أيضا كاهل محاكم التحكيم التي يتم تشكيلها وفقا للمرفق السابع (VII) للجزء الخامس عشر من اتفاقية قانون البحار، لأن هذه المحاكم ملزمة بدورها بدراسة مدى اختصاصها أولا قبل أن تنظر في الموضوع، لكن يتم أحيانا تخفيف العبء عليها عندما تفصل جهة قضائية دولية أخرى في اختصاصها، وهو ما حصل في قضية مصنع موكس Mox Plant Case الذي تخاصمت بشأنه كل من المملكة المتحدة وأيرلندا، إذ سبق للمحكمة الدولية لقانون البحار الحكم باختصاص محكمة التحكيم للنظر فيه[4]، وتم ذلك قبل أن تفصل في قضية التدابير المؤقتة التي كانت مطالبة بها من طرف أيرلندا لغرض حماية بيئة البحر الأيرلندي من المخاطر الناجمة عن طرح نفايات تم اعتبارها مشعة، والتي ينتجها مصنع موكس المعتبر مصنعا جديدا لإعادة المعالجة في سيلافيلد بالمملكة المتحدة عند بروز النزاع بشأنه.

لاحقا، وافقت محكمة التحكيم على اختصاصها للنظر في النزاع بين الطرفين المتخاصمين، مستنِدة إلى ما قضت به المحكمة الدولية لقانون البحار[5]، لكنها رفضت على غرار المحكمة الدولية لقانون البحار

---

1 Sturtz, Leah. "Southern Bluefin Tuna Case: Australia and New Zealand v. Japan." Ecology Law Quarterly, vol. 28, no. 2, 2001, pp. 455–486. JSTOR, www.jstor.org/stable/24114134 (last accessed April 24th, 2021).

2 Ibid.

3 اتفاقية حفظ التونة الجنوبية الزرقاء، المبرمة بكانبيرا/أستراليا في 10 ماي 1993، دخلت حيز التنفيذ في 20 ماي 1994، (UNTS 1819).

4 راجع قضية مصنع موكس (أيرلندا ضد المملكة المتحدة)، المحكمة الدولية لقانون البحار، تدابير مؤقتة، أمر 3 ديسمبر 2001، الفقرة 62، ص. 107.

5 راجع قضية مصنع موكس، محكمة التحكيم الدائمة، تنقل المواد المشعة العابر للحدود وحماية البيئة البحرية والبحر الأيرلندي، (أيرلندا ضد المملكة المتحدة)، وقف الإجراءات المتعلقة بالاختصاص القضائي وطلب تدابير مؤقتة إضافية، قرار التحكيم رقم 3، بتاريخ 24 جوان 2003، الفقرة 14، ص.5.

اتخاذ التدابير المؤقتة التي طالبت بها أيرلندا، بحجة عدم اقتناعها، في الظروف التي صاحبت إجراءات الدعوى، بتوفر خطر عاجل وخطير ينذر بإلحاق ضرر لا يمكن إصلاحه بالحقوق التي تطالب بها أيرلندا.

ومنه يلاحظ أن تفعيل المادة 290 من اتفاقية قانون البحار[1] لا يتم بشكل تلقائي، وإنما يخضع إلى تقييم الأوضاع من طرف الهيئة القضائية الدولية أو محكمة التحكيم التي أُخطرت، لفرض تدابير مؤقتة لمنع إلحاق ضرر جدي بالبيئة البحرية، وذلك في انتظار قرار نهائي بشأن النزاع ذي الطبيعة البيئية الذي تتم إثارته بشكل رئيسي، مثلما هو الأمر بالنسبة لهاتين القضيتين اللتين تم التطرق إليهما، أو بشكل عرضي كما هو الحال في قضية بحر الصين الجنوبي التي فصلت فيها محكمة تحكيم تم استحداثها وفقا للمرفق السابع (VII) من الجزء الخامس عشر (XV) من اتفاقية قانون البحار. نظرت محكمة التحكيم في قضية بحر الصين الجنوبي في مسائل حماية البيئة البحرية، مع أن القضية تتعلق في الأصل بنزاع إقليمي ترتب عن مطالبة الأطراف المتنازعة، المتمثلة في جمهورية الفيليبين وجمهورية الصين الشعبية، بحقوق إقليمية على أجزاء من هذا البحر. يعتبر التحكيم في هذه القضية ذا أهمية من حيث تفسيره لأحكام اتفاقية قانون البحار المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، لكونه ساهم في تفسيرها على نحو لا يترك مجالا للغموض، إذ توصلت المحكمة إلى أن الالتزامات البيئية الواردة في الجزء الثاني عشر (XII) من اتفاقية قانون البحار تطبق على الدول بغض النظر عن مكان حدوث النشاطات الضارة المزعومة، سواء أتم ذلك في البحر الإقليمي أم ما وراء حدوده الخارجية[2]. وخلصت المحكمة إلى أن مسائل السيادة لا تمت بصلة فيما يخص تطبيق الجزء الثاني عشر (XII) من الاتفاقية[3]، وهو ما يتيح الاعتقاد في نظرنا بأن محكمة التحكيم أقرت بكون الالتزامات المنصوص عليها في هذا الجزء الثاني عشر ملزمة تجاه الكافة " Erga Omnes" من دون التنصيص على ذلك صراحة.

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 209(1) " إذا أُحيل نزاع حسب الأصول إلى أية محكمة ترى بصورة مبدئية أنها ذات اختصاص بموجب هذا الجزء أو بموجب الفرع 5 من الجزء الحادي عشر، يجوز لهذه المحكمة أن تفرض أية تدابير مؤقتة تعتبرها في الظروف القائمة مناسبة لصون حقوق كل من أطراف النزاع أو لمنع إلحاق ضرر جدي بالبيئة البحرية، بانتظار القرار النهائي".

3 راجع قضية بحر الصين الجنوبي، محكمة التحكيم الدائمة، القضية رقم 2013–19، قرار التحكيم بشأن الاختصاص وقبول الدعوى، 29 أكتوبر 2015، الفقرة 408، ص. 145–146.

3 راجع قضية بحر الصين الجنوبي محكمة التحكيم الدائمة، القضية رقم 2013–19، حكم 12 جويلية 2016، الفقرة 940، ص.376

يعتبر موقف جمهورية الصين من حكم محكمة التحكيم مهما، ولا سيما بالنسبة للمهتم بشؤون القضاء والتحكيم الدوليين، ذلك أنه يمثل سابقة في سلوك الدول تجاه الولاية الجبرية لأجهزة القضاء أو التحكيم الدولي من شأنها أن تؤثر في المستقبل على مصداقية هذه الأجهزة. رفضت جمهورية الصين الشعبية حكم محكمة التحكيم مثلما يؤكده الإعلان الرسمي لوزارتها الخارجية التي اعتبرت أن الحكم لاغ وباطل وليس له قوة ملزمة، كما صرحت بأن الصين لا تقبل بالحكم الصادر ولا تعترف به[1]. كان موقف جمهورية الصين الشعبية سلبيا منذ إخطار جمهورية الفليبين محكمة التحكيم، حيث رفضت المشاركة في إجراءات التحكيم، وتحججت بعدم اختصاص المحكمة للنظر في موضوع النزاع لكون الادعاءات تتعلق بمسائل السيادة على أقاليم اعتبرتها الصين خطا أحمرا، والتي لا تشملها في رأي الصين أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار[2]. علاوة على ذلك، يدل تعنُّت الصين على تمسكها بموقفها حتى في حالة ثبوت اختصاص المحكمة للنظر في الموضوع، مستدلة على موقفها برفضها الولاية القضائية الإجبارية التي تمليها اتفاقية قانون البحار بخصوص النزاعات "المتعلقة بالخلجان أو سندات تاريخية" Historical Titles، وهو الرفض الذي تمسكت به الصين تماشيا مع تصريحها الذي تجيزه المادة 298 (1) (أ) (1) من اتفاقية قانون البحار[3].

كان لموقف الصين السلبي أثر بالغ على النظام المؤسسي لتسوية النزاعات الذي تبنته اتفاقية قانون البحار لأنه يضعفه، وعلاوة على ذلك، يدل على أن تسوية النزاعات الدولية لا تزال غير سلمية بحكم المفهوم[4]. ويعتبر رفض الصين المثول أمام محكمة التحكيم الدولية ورفض حكمها سابقة منذ التوقيع على اتفاقية قانون البحار، ومن شأن ذلك أن يكون ذريعة تتمسك بها دول أخرى، ما قد يسبب تعطيلا لفعالية أحكام اتفاقية قانون البحار ويرفع من حدة التشكيك في نظام التسوية الإجبارية للنزاعات الدولية الذي تتبناه. لم يكن حكم محكمة التحكيم مبررا بكفاية في نظرنا فيما يخص مواصلة إجراءات التحكيم في غياب الصين،

1 People's Republic of China, Ministry of Foreign Affairs, Statement on the Award of 12 July 2016 of the Arbitral Tribunal in the South China Sea Arbitration Established at the Request of the Republic of the Philippines (July 12, 2016), http://www.fmprc.gov.cn/nanhai/eng/snhwtlcwj_1/t1379492.htm (last accessed May 15th, 2021).

2 Raphael G. Toman, Jurisdictional Requirements for Arbitration Under UNCLOS: Does the South China Sea Decision Bring Long Sought Clarity to the Scope of Historic Claims?, International Law and Politics, Vol. 46: 619, 2017, p.622, available at: https://nyujilp.org/wp-content/uploads/2010/06/NYI209. pdf (last accessed May 15th, 2021).

3 Raphael G. Toman, مرجع سابق، ص.622-623.

4 Lorenz Langer, The South China Sea as a Challenge to International Law and to International Legal Scholarship, Berkeley Journal of International Law, Volume 36, Issue 3, (2018), p.411, available at: https://www.law.berkeley.edu/library/ir/bjil/ (last accessed May 15th, 2021).

ذلك أن المحكمة اكتفت بالاستناد فقط إلى أحكام المادة 9 من المرفق السابع (VII) لاتفاقية قانون البحار التي تتبأت بهذه الحالة[1]، في حين كان بإمكانها الاستناد أيضا إلى المبادئ العامة للقانون الدولي التي تتبنى قاعدة الإغلاق Estoppel Rule الشائعة في الفقه الأنجلوسكسوني والمعمول بها في الفقه الإسلامي وفقا لقاعدة: "من سعى في نقض ما تم من جهته فسعيه مردود عليه" أو "من وجب عليه الضمان يمتنع عليه التعرض"، ذلك أن تصديق جمهورية الصين الشعبية على اتفاقية قانون البحار يمنعها من التصرف بما ينقض أحكام الاتفاقية، وقد سبق للقضاء الدولي أن أكد هذه القاعدة بموجب حكم محكمة العدل الدولية في قضية الجرف القاري لبحر الشمال لعام 1969 والتي أقرت:

"Having regard to these considerations of principle, it appears to the Court that only the existence of a situation of estoppel could suffice to lend substance to this contention,-that is to Say if the Federal Republic were now precluded from denying the applicability of the conventional régime, by reason of past conduct, declarations, etc., which not only clearly and consistently evinced acceptance of that régime, but also had caused Denmark or the Netherlands, in reliance on such conduct, detrimentally to change position or suffer some prejudice" [2]

يتضح بالرجوع إلى تصريحات كل من جمهورية الصين الشعبية وجمهورية الفلبين، المودعة بصورة رسمية لدى الأمانة العامة للأمم المتحدة عند التصديق على اتفاقية قانون البحار[3]، أن قيام نزاع بين الطرفين وعدم قبول كل طرف لموقف الطرف الآخر كان متوقعا نظرا للتعارض الذي يكتسي تلك التصريحات، ما يمكن معه القول بأن اتفاقية قانون البحار ساهمت في إبراز وترسيم النزاع بين الطرفين بدلا من حلحلته، وقد يكون ذلك سببا في عدم تحجج محكمة التحكيم بقاعدة الإغلاق في نظرنا، ومن ثَمَّ يتبين أن اتفاقية قانون البحار تحمل في طياتها العديد من النزاعات التي ترتسم من خلال التصريحات التي أدلتها الدول الأطراف بخصوص أحكامها، والتي غالبا ما تختلف، ومنه تؤدي الاتفاقية دورا نيط بها بشكل ضمني يتمثل

---

1 راجع قضية بحر الصين الجنوبي، محكمة التحكيم الدولية، القضية رقم 2013–19، حكم 12 جويلية 2016، الفقرة 12، ص.3–4.

2 راجع قضايا الجرف القاري لبحر الشمال، (جمهورية ألمانيا الفيدرالية ضد الدنمارك، جمهورية ألمانيا الفيدرالية ضد هولندا)، محكمة العدل الدولية، (1969)، حكم 20 فيفري 1969، الفقرة 30، ص.27.

"قيام قاعدة الإغلاق يمنع جمهورية ألمانيا الاتحادية من إنكار تطبيق أحكام ذات طبيعة تعاقدية لأنه في نظر المحكمة سلوك جمهورية ألمانيا الفدرالية وتصريحاتها السابقة قد تكون سببا في تغيير الدانمارك أو هولندا موقفهما على حساب مصالحهما أو تحمل عواقب أضرار معينة..." (ترجمتنا).

3 راجع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وضع الاتفاقية إلى غاية يوم 29 جويلية 2021، تصريحات وتحفظات الصين، ص. 11، تصريحات وتحفظات الفليبين، ص. 27، (UNTS 1883)، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 29 جويلية 2021) https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/VolumeII/ChapterXXI/XXI-6.en.pdf

في إبراز النزاعات ومواقف متعارضة جوهريا بشأن العديد من أحكامها، وهو ما يصعب معه ارتقاؤها إلى مصاف القواعد العرفية الدولية التي تلزم الجميع، فضلا عن أن هذه الوضعية تعكس تحديا للنظام القانوني الدولي للبحار والمحيطات الذي يبدو في رأينا أنه كان بحاجة إلى إعادة النظر في العديد من أحكامه منذ تبلورها في شكل قواعد مكتوبة، وقبل دخولها حيز التنفيذ.

ثانيا: محكمة التحكيم الخاص

أسست اتفاقية قانون البحار جهاز تحكيم يختص بالنظر في نزاعات ذات طبيعة خاصة تمليها الجوانب التقنية للمواضيع التي تتنازع بشأنها الدول الأطراف، والتي تتطلب خبرة في التعامل معها، وتكون لتلك الدول الحرية في عرض النزاع أمامها عندما يتعلق الأمر بخلاف حول تطبيق أو تفسير أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمصائد، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، البحث العلمي البحري، الملاحة بما في ذلك التلوث من السفن والتلوث عن طريق الإغراق[1].

يفتقر الاجتهاد القضائي الدولي لحد الساعة إلى قرارات صادرة عن محكمة تحكيم خاص، المنصوص عليها بموجب كل من المادة 287 والمرفق الثامن (VIII) من اتفاقية قانون البحار، ذلك أن النزعة السائدة توحي بأن الدول الأطراف تفضل عرض نزاعاتها على محاكم تحكيم عامة، ولا سيما محكمة التحكيم الدائمة، وقد يعود ذلك إلى الثقة الموضوعة في هذه المحكمة التي تتمتع بخبرة في مجال التحكيم في أمور القانون الدولي العام.

لا تختلف محكمة التحكيم الخاص عن محكمة التحكيم العام في الإجراءات، ذلك أن المادة 4 من المرفق الثامن (VIII) لاتفاقية قانون البحار تقر بإسقاط بصورة تلقائية mutatis mutandis الإجراءات المنصوص عليها بموجب المرفق السابع (VII) على سريان الدعاوى أمام محكمة التحكيم الخاص، ومع ذلك يسود التحكيمَ الخاص نوع من التميز، فإلى جانب كونه يختص بالفصل في قضايا تم تحديد مواضيعها على سبيل الحصر، فإنه يعتمد على خبراء في مجالات الاختصاص، فقد أوكلت مهمة إحصاء الخبراء المعنيين إلى أجهزة متخصصة للأمم المتحدة[2]. وعلى هذا الأساس يتم إعداد قوائم الخبراء والاحتفاظ بها

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المرفق الثامن، المادة الأولى، البدء بإجراءات التحكيم الخاص "رهنا بمراعاة الجزء الخامس عشر، يجوز لأي طرف في نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق مواد هذه الاتفاقية التي تتناول (1) مصائد الأسماك، (2) حماية البيئة البحرية والحفاظ =عليها، (3) البحث العلمي البحري، (4) الملاحة، بما في ذلك التلوث من السفن وعن طريق الإغراق أن يخضع النزاع لإجراءات التحكيم الخاص المنصوص عليه في هذا المرفق، بإخطار كتابي يوجهه إلى الطرف الآخر أو الأطراف الأخرى في النزاع. ويكون الإخطار مصحوبا ببيان بالادعاء وبالأسس التي يستند إليها".

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المرفق الثامن، المادة 2(2).

من طرف كل من منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة بالنسبة لمصائد الأسماك، برنامج الأمم المتحدة للبيئة في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية عندما يتعلق الأمر بالبحث العلمي البحري، والمنظمة البحرية الدولية بالنسبة للمسائل ذات الصلة بالملاحة البحرية، بما في ذلك التلوث من السفن والإغراق. يتم إحصاء الخبراء في كل مجال من المجالات الأربعة التي تختص فيها محكمة التحكيم الخاصة بناء على تعيينهم من طرف الدول الأطراف، والتي يحق لكل منها ترشيح خبيرين في كل مجال يمكن أن يكونا تقنيين أو خبيرين قانونيين، وتشكل أسماء الأشخاص المرشحين على هذا النحو في كل مجال القائمة المناسبة[1]. يتم استخدام قوائم الخبراء التي تم إعدادها في عملية تشكيل محكمة التحكيم الخاص التي تتألف من 5 أعضاء، حيث تعين كل دولة طرف في النزاع، ما لم يتم اتفاقها مع الطرف الآخر على خلاف ذلك، عضوين يتم اختيارهما بشكل مفضل من القائمة أو القوائم المناسبة المتعلقة بالمسائل المتنازع عليها، وقد يكون أحدهما من مواطني الدولة التي يكون لها الاختيار. يتولى أطراف النزاع بموجب اتفاق تعيين رئيس هيئة التحكيم الخاصة، ويفضل اختياره من القائمة المناسبة، والذي يجب أن يكون من جنسية دولة ثالثة، وفي حالة عدم توصل الأطراف المتنازعة إلى تعيين الرئيس يتولى ذلك الأمين العام للأمم المتحدة[2].

يتضح أن الترتيبات الخاصة بتشكيل المحكمة تتبع بشكل أساسي نمط التوفيق Conciliation وليس التحكيم، وما يدعم هذا الطرح اختيار كل طرف عضوين، مع تفضيل الاختيار من القائمة المناسبة، كما أن اختيار الرئيس يتم على أساس اتفاق، والذي من المفروض أن يتم تعيينه عند عدم توصل الأطراف إلى اتفاق بشأنه من طرف رئيس المحكمة الدولية لقانون البحار وليس من قبل الأمين العام للأمم المتحدة.

رغم الجانب الإيجابي للتحكيم الخاص الذي يعتمد على اختصاص وظيفي في تشكيلة محكمة التحكيم، فإن هذا النظام لا يخلو من عيوب، ذلك أنه على حد قول الفقيه في القانون الدولي للبيئة أندرونيكو أديدي Andronico Adede (1936–2006) يرتب "مشاكل في تحديد الإجراءات الوظيفية لتحديد الولاية القضائية على النزاع أولاً، أو مشاكل في التقاضي إذا تقرر اعتماد إجراءات منفصلة ضد نفس السفينة في كل من الإجراءات الوظيفية المتعلقة بالانتهاكات المزعومة ذات الصلة"[3]، وسبب هذا الانتقاد في رأينا هو

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المرفق الثامن ، المادة 2(3)، المرجع السابق.

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 3(هـ).

3 ADEDE, A. O. The System for Settlement of Disputes under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1987, Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, P.O. Box 163, 3300 Dordrecht. pp. 27-28.

الصعوبة التي تكتسي تصنيف النزاع الذي تتعدد فيه أنواع الادعاءات التي تتمسك بها دولة ما ضد سفينة صيد أجنبية على سبيل المثال، والتي يُزعم كونها ضالعة في تلوث بحري وانتهكت أنظمة اتفاقية قانون البحار في مجال صيد الأسماك، إذ يتعسر الفصل فيما إذا كان النزاع يتعلق بتلوث بحري أو بالمصائد.

يتضح أن تنويع اتفاقية قانون البحار للأجهزة التي يؤول لها اختصاص النظر في النزاعات بين الدول الأطراف بشأن تنفيذ أحكامها أو تفسيرها لم يشفع لها في الاهتمام بأمن البيئة البحرية الذي لا يبرز لحد الآن في أي من الأحكام الصادرة عن هذه الأجهزة القضائية ومحاكم التحكيم في مسائل قانون البحار. فضلا عن ذلك تؤدي الاستثناءات التي يُتيحها الجزء الخامس عشر (XV) من اتفاقية قانون البحار من حيث القبول بوسيلة أو أكثر لفض النزاعات الدولية البحرية أو رفضها إلى إضعاف أحكام هذا الجزء، ومنه تمكين الدول الأطراف من التمسك بحقها في الدفع بعدم اختصاص الهيئات القضائية التي يتم اللجوء إليها من طرف خصومها.

تُرتب هذه الوضعية القانونية نتائج عكسية تخالف الأهداف التي تم السعي إليها، ولا سيما ضبط النظام العام الدولي وصون السلم والأمن الدوليين، من خلال فرض أنظمة قضائية وتحكيمية إجبارية كوسائل للفض السلمي للنزاعات الدولية، والتي تتضح في الواقع مجردة من عنصر الإلزام ما دام النظام القانوني الذي يؤطرها يسمح بالاتفاق على مخالفتها تارة أو الإعلان عن عدم الامتثال إليها تارة أخرى. إن هذا الوضع القانوني محفز للتوجه المدافع عن استحداث محاكم دولية تختص حصريا في القضايا البيئية دون غيرها.

قد يحقق هذا التصور اعتماد محكمة دولية لحماية البيئية البحرية والحفاظ عليها، كما قد يتم الاهتمام بذلك من منظور أمن البيئة البحرية، لكن هذا الأمر إن تحقق سيزيد في رأينا الأمور تعقيدا، بحيث سيسهم في تجزئة قانون البحار، فضلا عن أن الأمر يتطلب إعادة النظر في أحكام اتفاقية قانون البحار على نحو يتحقق معه تبني كل جهاز قضائي أو تحكيم دولي بيئي بحري يتم استحداثه.

إن النظام القانوني لتسوية النزاعات البحرية الدولية بما فيها البيئية، مثلما تقترحه اتفاقية قانون البحار، كفيل بفض النزاعات التي يتم عرضها على الأجهزة المستحدثة وفقا للقانون المتفق عليه، ذلك أن النظام الذي يتبناه الجزء الخامس عشر (XV) من اتفاقية قانون البحار كاف من حيث كمية ونوعية الهيئات القضائية ومحاكم التحكيم، ولكن يتطلب في نظرنا إصلاحات ليست مؤسساتية، وإنما إعادة النظر في إجراءات التقاضي أو التحكيم على نحو يحدُّ من تذرع الدول المتخاصمة بعدم اختصاص الأجهزة التي يتم اللجوء إليها، فضلا عن تمكين الأجهزة القضائية ومحاكم التحكيم المختصة من النظر في النزاعات البيئية

البحرية على حدة، وتفادي إثارتها بصفة عرَضية بمناسبة النظر في قضايا بحرية رئيسية أخرى لا تمت بأية صلة بموضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهو ما سيوفر في نظرنا قضاء دوليا أو تحكيما دوليا، حسب الحالة، متخصصا في شؤون البيئة البحرية، تتاح له فرصة النظر فيها من كافة أبعادها، بما في ذلك الأمنية، ما دامت البيئة البحرية عاملا جوهريا في استقرار الأنظمة الحيوية العالمية وضابطة لتغير المناخ ومُساهمة في التخفيف من آثار التحديات البيئية الشاملة الحالية والمستقبلية، وهو ما يُسقط الحاجة إلى استحداث أجهزة قضائية دولية أخرى لن تزيد أمور حكامة البيئة البحرية في نظرنا إلا تعقيدا.

لقد أثبتت الممارسة الدولية أن العيب لا يكمن في تركيبة النظام القضائي الدولي، وإنما الإشكالية تتعلق بالمساس بمصداقية القرارات والأحكام التي تصدرها الهيئات القضائية الدولية. وسبق للمجتمع الدولي أن وقف على عدم احترام قرار قضائي دولي من طرف إحدى الدول المتنازعة، وقد كان لرفض الولايات المتحدة الأمريكية حكم محكمة العدل الدولية الصادر بتاريخ 27 جوان 1986 في نزاعها ضد دولة نيكاراغوا[1] أثر بالغ على الشرعية الدولية، بدءا بعدم الاعتراف الأمريكي بالولاية القضائية لمحكمة العدل الدولية، وصولا إلى استخدامها لحق الفيتو ضد قرارات مجلس الأمن الساعية إلى إرغام الطرف الأمريكي على الامتثال إلى حكم المحكمة[2]. وأبرز هذا الموقف السلبي الأمريكي في الواقع توجها نحو نظام قانوني دولي جديد تأكد لاحقا مع انهيار المعسكر الشرقي وولوج المجتمع الدولي في عالم أحادي القطب والعولمة.

يتكرر السيناريو بعد مرور 30 سنة من صدور حكم محكمة العدل الدولية في قضية النشاطات العسكرية وشبه العسكرية في نيكاراغوا وضدها، إذ يعد الرفض الرسمي لجمهورية الصين الشعبية لاختصاص محكمة التحكيم وحكمها في قضية بحر الصين الجنوبي خلافا بشأن قانون البحار المعاصر، بما في ذلك قواعده المكرسة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهو ما يعكس في نظرنا تطورا في المواقف تجاه قانون البحار المتفق عليه، والذي وافقت عليها الأطراف المتنازعة في القضية[3]. ويعتبر تمسك الصين بسيادتها الإقليمية على بحر الصين الجنوبي تحديا للعديد من أحكام اتفاقية قانون البحار، ومن ثمَّ عجزت

---

1 راجع قضية النشاطات العسكرية وشبه العسكرية في وضد نيكاراغوا (نيكاراغوا ضد الولايات المتحدة الأمريكية)، محكمة العدل الدولية، (1986)، الحكم في الموضوع، تقارير محكمة العدل الدولية، ص.14.

2 راجع الأمم المتحدة، مجلس الأمن، القرار S/18221، المؤرخ في 31 جويلية 1986، الفقرة 2، ص.2،

"يوجه نداءً عاجلاً ورسمياً بالامتثال الكامل للحكم الذي أصدرته محكمة العدل الدولية في 27 حزيران/يونيه 1986 في قضية "الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية في نيكاراغوا وضدها (S/18221)".

3 صدقت جمهورية الفليبين على اتفاقية قانون البحار بتاريخ بتاريخ 8 ماي 1984، بينما صدقت عليها جمهورية الصين الشعبية في 7 جوان 1996، راجع الرابط: (تاريخ الولوج: 21 ماي 2021)
https://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm

أحكام جزئها الخامس عشر (XV) عن تعزيز الأمن والسلم الدوليين الذي تصبو إليه الاتفاقية، بل حقق نتائج عكسية، إذ يحتمل تصاعد النزاع بين الطرفين المتخاصمين إلى حد صيرورته نزاعا عنيفا بشأن الموارد البحرية والاستخدامات المختلفة التي يطالب بها كل طرف ببحر الصين الجنوبي، وقد يشتد الصراع مع دخول الولايات المتحدة فيه، والتي أيدت حكم محكمة التحكيم مع أنها ليست طرفا في اتفاقية قانون البحار.

يشكل عدم احترام قواعد قانون البحار الرامية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، والتي تؤكدها الهيئات القضائية ومحاكم التحكيم الدولية، تهديدا للسلم والأمن الدوليين، ذلك أن البحار والمحيطات تؤدي دورا محوريا في توازن الأنظمة الإيكولوجية الشاملة، وفي المقابل لم تتم لحد الآن إدانة هذا الخرق دوليا على نحو يقيم علاقة بينه وبين الأمن والسلم الدوليين، لا بموجب قرارات الأجهزة الأممية ولا بموجب القرارات والأحكام القضائية الدولية، بينما سبق أن تم الاعتراف الدولي بأن عدم احترام حقوق الإنسان ينطوي في حد ذاته على تهديد للأمن والسلم الدوليين (قرار مجلس الأمن رقم 688 المؤرخ في 5 أفريل 1991)، ولا بد من إقرار ذلك لما يتعلق الأمر بخرق قواعد القانون الدولي للبيئة عامة وقواعد القانون الدولي للبيئة البحرية خاصة، لكون التهديدات الشاملة ذات الطبيعة البيئية الآنية والمستقبلية المترابطة تهدد الأمن والسلم الدوليين، من حيث إنها تحدد مصير بقاء الإنسان على الأرض.

وختاما، يمكن القول إن التحليل الملائم لأحكام الجزء الخامس عشر (XV) من اتفاقية قانون البحار، على ضوء التطور الحاصل جراء موقف الصين من حكم محكمة التحكيم في قضية بحر الصين الجنوبي، يؤدي إلى الاعتقاد بأن إلزامية تسوية المنازعات التي يقترحها هذا الجزء لا جدوى منها أمام تمسك الدول الأطراف بسيادتها على مناطق عديدة ببحر الصين الجنوبي، ولا سيما عندما يتعلق الأمر بجمهورية الصين الشعبية المعتبرة عضوا دائما بمجلس الأمن متمتعا بحق الفيتو الذي قد تلجأ إليه لمواجهة كل مسعى يرمي إلى إلزامها بالامتثال لحكم محكمة التحكيم، وهو ما يعكس إنكارا للعدالة الدولية وتحديا للنظام القائم الذي يستدعي إصلاحات شاملة في منظومة الأمم المتحدة، على نحو يحقق العدل والمساواة بين الدول وتعزيز سيادة القانون الدولي، بدلا من الخوض في مسار استحداث أجهزة قضائية دولية أخرى تختص في شؤون البيئة، لأن الأمر لن يزيد سوى من تعقيد النظام القضائي الدولي القائم الذي يوفر في نظرنا آليات كافية لتعزيز حماية البيئة الشاملة والوسط البحري على حد سواء.

مع ذلك، يتطلب هذا النظام إصلاحات جوهرية، خاصة ما يتعلق بإجراءات التقاضي أمام الهيئات القضائية ومحاكم التحكيم المُعتمدة، فضلا عن وجوب احترام الدول التي عبرت عن رضاها بأحكام الجزء الخامس عشر (XV) من اتفاقية قانون البحار، والأحكام والقرارات التي تصدر عنها، وتنفيذها بحسن النية ودون تعسف، وهو ما يعكس مبدأً آخر حرصت الاتفاقية على التنصيص عليه[1]، ويمكن اعتباره عاكسا لقاعدة قانونية دولية عرفية ملزمة تجاه الكافة، خلص تطورها المطرد إلى تدوينها في نهاية الستينات من القرن العشرين[2].

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 300.

2 راجع اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، المادة 26: "العقد شريعة المتعاقدين: كل معاهدة نافذة ملزمة لأطرافها وعليهم تنفيذها بحسن نية"،(UNTS 1155) .

الفصل الرابع

استدامة وسلمية استخدامات واستغلال البحار والمحيطات

الفصل الرابع

استدامة وسلمية استخدامات واستغلال البحار والمحيطات

يوفر قانون البحار المعاصر حماية قانونية للبيئة البحرية مثلما تم الوقوف عليه في الفصل الأول من هذا الباب، وذلك رغم بعض القصور الذي يميز أحكامه في هذا المجال، فضلا عن ضرب مصداقيتها أحيانا من طرف بعض الدول التي تتراجع بين الفينة والأخرى عن الوفاء بالتزاماتها الدولية التي تحملتها بصورة خاصة جراء تصديقها على اتفاقية قانون البحار. إذا كانت حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها تمثل وجها لعملة أمن البيئة البحرية، فإن الاستدامة Sustainability في استخدام البحار والمحيطات وفي استغلال مواردها الحية وغير الحية تعكس الوجه الآخر للعملة. لا يمكن للحماية وحدها أن توفر أمنا بيئيا ما لم تكن مشمولة باستدامة الموارد التي يزخر بها الوسط البيئي المراد حمايته واستدامة استخداماته المشروعة. لم يبرز مصطلح الاستدامة في اتفاقية قانون البحار سوى مرتين[1]، واقتصر التنصيص عليه في حفظ الموارد البيولوجية للمنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار. فضلا عن ذلك، لم يقترن استعمال هذا المفهوم في قانون البحار بالتنمية على النحو الذي أصبح به شائعا في القانون الدولي لحماية البيئة (Sustainable Development)، ولعل ذلك يعود في نظرنا إلى غياب المفهوم ذاته في اللغة القانونية المستعملة خلال الفترة المتزامنة مع مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار.

ذلك أن مفهوم التنمية المستدامة برز علنا وبشكل رسمي في الاستراتيجية العالمية لحفظ الطبيعة التي أعدها الاتحاد الدولي لحفظ الطبيعة والموارد الطبيعية في عام 1980، لكن دون طرح تعريف واضح لها، إذ اكتفت الاستراتيجية باستعمال المفهوم وجعله أحد أهدافها التي يتم تحقيقها من خلال حفظ الموارد الطبيعية الحية[2]. كان قانون البحار الوضعي سباقا إلى تكريس مفهوم الاستدامة والعمل به، على غرار حماية البيئة البحرية التي أسس لها قانون البحار قبل اعتماد الحماية القانونية الدولية للعناصر الأخرى للبيئة، فقد تم العمل قانونا وبصورة ضمنية بمفهوم التنمية المستدامة لأول مرة في منتصف الأربعينات من القرن الماضي، بموجب ديباجة الاتفاقية الدولية لتنظيم صيد الحيتان المبرمة في واشنطن في 2 ديسمبر 1946، ليتم في نهاية الخمسينات من القرن العشرين تكريس مصطلح الاستدامة بموجب المادة 2 من اتفاقية

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 61 والمادة 119.

2 International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN),, World Conservation Strategy, Living Resources Conservation for Sustainable Development, (IUCN), IUCN-UNEP-WWF 1980, ISBN 2-88032-104-2 (Bound), ISBN 2-88032-101-8 (Pack), available at: https://portals.iucn.org/library/efiles/documents/wcs-004.pdf (last accessed May 22nd, 2021).

صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية في أعالي البحار لعام 1958، التي تمخضت عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار، ليتأكد مرة أخرى الدور الريادي لقانون البحار في الاهتمام بالبيئة البحرية في بعدها الشامل، ذلك أن اقتران الاستدامة في نشاط صيد الحيتان بالبحر والأسماك بأعالي البحار يوفر هامشا معتبرا للأمن الغذائي العالمي، ويعكس بعدا أساسيا لأمن البيئة البحرية. علاوة على ذلك، فإن استدامة الموارد البيولوجية البحرية تعد عنصرا ضروريا للتنمية والقضاء على بؤر الأزمات والصراعات بما فيها العنيفة التي من شأنها أن تتولد عن الإجهاد البيئي ونضوب الموارد.

إن التحليل السطحي لقواعد قانون البحار الوضعي المعاصر يوحي بأن اهتمامه بالاستدامة كان مقتصرا على حفظ الموارد الحية البحرية، لكن في الواقع ترمي قواعده إلى تحقيق أهداف سامية وأشمل، إذ لا يمكن بلوغ ما تصبو إليه ديباجة اتفاقية قانون البحار، ولا سيما اعتماد "نظام اقتصادي دولي عادل ومنصف يراعي مصالح واحتياجات الإنسانية جمعاء"[1]، ومن ثمَّ صون الأمن والسلم الدوليين، ما لم تكن أحكامها الأخرى غير المعنية مباشرةً بحماية البيئة البحرية واستغلال مواردها عاملا مساهما لاستقرار العلاقات الدولية البحرية، على غرار القواعد المكرسة لحق الملاحة وضمان المواصلات البحرية بمختلف أنواعها.

أضحت في هذا السياق البحار والمحيطات أهم وسط بيئي يحتضن نشاطات التجارة الدولية الضرورية للتنمية العالمية، ولتحقيق رفاهية الشعوب الضرورية، وهو ما يدعم الفرضية التي تجعل أمن البيئة البحرية ينطوي على أبعاد لا تمثل بالضرورة عناصر بيئية فيزيائية، بل ينطوي أيضا على الخدمات التي يوفرها الوسط البيئي البحري، بما في ذلك الملاحة، المواصلات والتجارة البحرية، والتي تعكس بعدا اقتصاديا عالميا يفسر مسعى الدول السائرة في طريق النمو، خصوصا المتكتلة في إطار حركة عدم الانحياز المشاركة في أشغال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار، لإقامة نظام اقتصادي دولي جديد، والذي كان مفهوما بارزا على الساحة الدولية خلال فترة التفاوض بشأن قانون بحار جديد. ومن ثمَّ يجد الاعتقاد بأن استدامة استخدامات البحار والمحيطات واستغلال مواردها التي يتأسس عليها أمن البيئة البحرية ما يبرر بأنها تندرج ضمن مفهوم التنمية المستدامة، رغم عدم تنصيص قانون البحار المعاصر على هذا المفهوم بصورة صريحة.

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، الديباجة، الفقرة 5.

عرف مفهوم التنمية المستدامة جدلا، ولا سيما نتيجة النظر إليه من زوايا مختلفة، ما أدى إلى بروز العديد من تعريفاته، ومع ذلك وبغض النظر عن كثرتها (راجع الملحق الثاني)، يبقى التعريف الأكثر ذكرًا واعتمادا ذلك الذي اقترحته لجنة برونتلاند في تقريرها "مستقبلنا المشترك" لعام 1987، والذي يجسد الوثيقة السياسية الدولية الثانية التي كرست المفهوم بعد الاستراتيجية العالمية لحفظ الطبيعة، إذ نصت في إطار تعريفها للمفهوم:

"Humanity has the ability to make development sustainable to ensure that it meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs"[1]

أدى التطور الذي ميز مفهوم التنمية المستدامة إلى اعتماد الأمم المتحدة 4 للعديد من تعاريف لها تختلف عن بعضها البعض وفقا للمقاصد التي يتم السعي إليها (راجع الملحق الثاني). يتم غالبا التفاعل مع مفهوم التنمية المستدامة من خلال النظر إلى أبعاده الثلاثة المتمثلة في البعد البيئي، والبعد الاقتصادي، والبعد الاجتماعي، والتي تم الاعتماد عليها للإعداد للقانون الدولي للتنمية المستدامة خلال مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والبيئة، المعروف بقمة الأرض، المنعقد في ريو دي جانيرو عام 1992، وهو ما تم العمل به بموجب جدول أعمال القرن 21 المنبثق عن هذا المؤتمر، والذي حث على مواصلة الجهود لتطوير قانون دولي للتنمية المستدامة مع الاهتمام بالصكوك الدولية السارية التي تتناول هذه الأبعاد الثلاثة[2].

في وقت لاحق، تفاعل القضاء الدولي، وبالتحديد محكمة العدل الدولية، مع هذا التطور في القانون الدولي المهتم بالتنمية المستدامة، فألحت على ضرورة تحقيق مصالحة بين التنمية الاقتصادية وحماية البيئة[3]. قد يسود الاعتقاد بأن قانون البحار المعاصر الذي تعكس أغلبية أحكامه اتفاقية قانون البحار لا يتضمن أية قواعد يمكن إدراجها ضمن القانون الدولي للتنمية المستدامة، وذلك لأن تاريخ التوقيع على الاتفاقية سابق لتبني جدول أعمال القرن 21 الذي أسس لهذا الفرع الجديد من القانون الدولي العام. يرتب

---

1 راجع تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية: مستقبلنا المشترك، IV. دعوة للعمل، أولا. التحديات العالمية، 3. التنمية المستدامة، الفقرة 27، ص. 16

"تمتلك البشرية القدرة على جعل التنمية مستدامة لضمان تلبية احتياجات الحاضر دون المساس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتهم الخاصة" (ترجمتنا).

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/CONF.151/26/Rev.1(vol.I)، إعلان ريو دي جانيرو، جدول أعمال القرن 21، الفصل 1.39 الصكوك القانونية الدولية، دوائر التعاون لوثائق الأمم المتحدة، تجميع الاتفاقيات العالمية، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 23 ماي 2021) http://www.un-documents.net/a21-39.htm

3 راجع قضية مشروع غابتشيكوفو ناغيماروس، محكمة العدل الدولية، (1997)، الفقرة 140، ص. 75.

هذا الاعتقاد حتمية تحليل أحكام اتفاقية قانون البحار على نحو يُقيم اليقين حول هذا الموضوع، ويتعين تحقيق ذلك دون إغفال التطور الذي ميز هذه الاتفاقية، والذي يعكسه الاتفاق المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر (XI) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار[1]، واتفاق تنفيذ أحكام الاتفاقية بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية كثيرة الارتحال[2]، إذ يمكن الاعتقاد بالنظر إلى تاريخ إبرامهما، اللاحقين لتاريخ تبني جدول أعمال القرن 21، أن نصيهما يحتويان على أبعاد التنمية المستدامة تجسيدا للأهداف التي يسعيان إلى بلوغها، ولا سيما صون الأمن الدولي بمفهومه الواسع المشمول بالبعد البيئي.

مبدئيا توفر البحار والمحيطات ثروات معتبرة، إذ تزخر بموارد تقدر قيمتها السوقية، بما فيها الصناعات البحرية والساحلية بـ3 تريليون من الدولارات سنويا، أي نحو 5% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي[3]، وهو ما يمثل نسبة هامة خاصة بالنسبة للعديد من الدول التي تعتمد اقتصادياتها على الموارد البحرية، بما في ذلك الخدمات، في تحقيق التنمية المستدامة والقضاء على الفقر. ووفقا لذلك، يبدو أنه ليس من الغريب أن تتم عنونة الهدف 14 من خطة التنمية المستدامة لعام 2030 للأمم المتحدة على نحو يبين الأبعاد البحرية للتنمية المستدامة، حيث جاء العنوان بصيغة: "حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة"[4].

تعكس اتفاقية قانون البحار هذا الشعار الذي رفعته الأمم المتحدة في العديد من أحكامها التي كررت مصطلح "حفظ الموارد"، بيولوجية كانت أو معدنية، وهو ما يجيز الاعتقاد مسبقا بالتبعية المتبادلة بين حماية البيئة البحرية التي تعكس آلية من آليات تحقيق أمن البيئة البحرية وتعزيزه، والحفاظ على البيئة البحرية الذي يعكس في الأصل الحاجة إلى التعامل مع الموارد البحرية على نحو يضمن استدامتها. فضلا

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثامنة والأربعون، القرار 263/48 المؤرخ في 17 أوت 1994، اتفاق بشأن تنفيذ الجزء الحادي عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة في 10 كانون الأول/ديسمبر 1982.

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الخمسون، المحيطات وقانون البحار، القرار 50/24 المؤرخ في 22 ديسمبر 1995، اتفاق تنفيذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة 10 كانون الأول/ديسمبر 1982 بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال.

3 راجع الأمم المتحدة، أهداف التنمية المستدامة، الهدف 14، حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة، تم الاطلاع عليه على الرابط: (تاريخ الولوج: 25 ماي 2021) https://www.un.org/sustainabledevelopment/ar/oceans/

4 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة السبعون، القرار 1/70 المؤرخ في 25 سبتمبر 2015 "تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام 2030".

عن ذلك، سبق أن تم الوقوف على خاصية الابتكار لقانون البحار المعاصر، ولا سيما من خلال تكريسه لمبادئ تسعى إلى تحقيق التوافق حول الأنظمة القانونية المدونة في اتفاقية قانون البحار في سبيل تحقيق الأهداف السامية التي سطرتها ديباجتها، خصوصا صون السلم وتحقيق العدالة والتقدم لشعوب العالم جمعاء.

يمكن في هذا السياق الجزم مسبقا بأنه لا يمكن تحقيق استدامة استخدامات البحار والمحيطات واستغلال مواردها دون سعي المجتمع الدولي إلى احترام أحد المبادئ الأساسية التي كرستها اتفاقية قانون البحار، والمتمثلة في تخصيص استخدامات البحار والمحيطات لأغراض سلمية. ومع ذلك، يشهد العالم الحالي عسكرة للبحار ليس لها مثيل في التاريخ، وهو ما قد يقوِّض الجهود التي أفضت إلى تكريس استدامة وسلمية استعمال البحار والمحيطات في قانون البحار المعاصر، ولا سيما لمواجهة الأطماع التوسعية والسعي إلى السيطرة على الثروات البحرية الواقعة في مناطق لا تخضع لا للسيادة ولا للولاية الوطنية.

على ضوء ما سبق، يقتضي النظر في كيفية توفيق قانون البحار الساري بين إتاحة تحقيق المصالح الفردية للدول في سعيها إلى التنمية المستدامة على أساس ما توفرها لها البيئة البحرية من ثروات، بما في ذلك الموارد البيولوجية والمعدنية، والخدمات البحرية كالنقل، والتجارة، والمواصلات وبين المصلحة العامة للمجتمع الدولي التي تعكسها سيادة الأمن والسلم الدوليين جراء أمننة البيئة البحرية، وما مدى مواكبة قانون البحار المعاصر للتطور الحاصل في المفاهيم المكرسة في مجال التنمية الاقتصادية والاجتماعية للشعوب، التي أضحت ملازمة بل أصبحت شرطا لا يمكن الاستغناء عنه في كل مسعى يضع البيئة عامة والبيئة البحرية خصوصا محل اهتمام. وتُتيح هذه المقاربة الوقوف على ما إذا كان بالإمكان الجزم بارتقاء بعض أحكام قانون البحار إلى قانون بحار للتنمية المستدامة، في إطار دعم الأمن الدولي ذي الصلة باستخدامات البحار والمحيطات واستغلال مواردها، على غرار القانون الدولي للبيئة البحرية الذي تأكدنا من بروزه وتطوره التدريجي وفرض مكانة له في "مملكة" القانون الدولي العام.

لا بد أن يتم التحليل المستهدف وفقا للمنهج المؤمن بأن الغرض النهائي من التدوين والتطور المطرد للقانون الدولي عامة وقانون البحار خصوصا يكمن في صون الأمن والسلم الدوليين المتوقف على الاهتمام بأمن البيئة عموما وأمن البيئة البحرية خاصة، وذلك وفقا للمبادئ المكرسة بموجب ميثاق الأمم المتحدة. يمكن التوصل إلى نتائج ملموسة، ولا سيما إذا لم يتم إغفال التطور الحاصل على الساحة الدولية التي يسود فيها عالم لم يسبق أن عرف التاريخ تعدد أقطابه، واتسامه بتشكيلة جيوسياسية لم يعرفها العالم لا قبل

الحربين العالميتين ولا قبل الحرب الباردة ولا بعدها. لأجل ذلك يتم تحليل قواعد قانون البحار للتنمية المستدامة المشمولة بالسلمية (المبحث الأول)، ليتم في مرحلة ثانية النظر في القواعد المهتمة بإدارة واستغلال الموارد البحرية المملوكة على الشيوع أو المشاعات البحرية العالمية، لكونها ترمي مبدئيا إلى صون أمن البيئة البحرية من خلال اعتماد آليات لتقاسم منصف للموارد الداعمة للسلم والوقاية من النزاعات البيئية البحرية (المبحث الثاني).

المبحث الأول

استدامة استخدامات البحار والمحيطات

يعود أصل اقتران البيئة بالتنمية إلى الجهود الدولية الرامية إلى تحقيق تقدم وتنمية الدول السائرة في طريق النمو، ويبرز ذلك جليا في تقرير فريق خبراء خاص اجتمع في جوان 1971 بدعوة من الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية موريس سترونج Maurice Strong (29 أفريل 1929–28 نوفمبر 2015). ألحت هيئة الخبراء هاته في تقريرها على أنه:

"In both the towns and in the countryside, not merely the "quality of life", but life itself is endangered by poor water, housing, sanitation and nutrition, by sickness and disease and by natural disasters. These are problems, no less than those of industrial pollution, that clamour for attention in the context of the concern with human environment. They are problems, which affect the greater mass of mankind"[1]

لم يكن بالإمكان الجمع بين التنمية والحفاظ على البيئة في بداية الأمر، نظرا للاعتقاد السائد بأن الحفاظ على البيئة يراد منه حماية الموارد بينما لا تتحقق التنمية إلا باستغلال هذه الموارد. مع ذلك، أصبح مفهوم التنمية المستدامة في الوقت الحاضر حلا وسطا بين مفهومي التنمية والحفظ Conservation اللذين يعكسان قضايا مترابطة[2]، وأولاهما المجتمع الدولي اهتماما معتبرا منذ مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية لعام 1972.

كرس الإعلان الذي تمخض عن هذا المؤتمر مصطلح التنمية المستدامة فاكتسب المرجعية بخصوص هذا المفهوم الذي برز بغزارة في تقرير لجنة برونتلاند لعام 1987 المُمهد لقمة الأرض بريو دي جانيرو/البرازيل عام 1992، فقد ذُكر في صلب التقرير مصطلح "Sustainable Development" 206 مرة، وتم الإقرار بضرورة جعل التنمية المستدامة شاملة على النحو التالي:

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الوثيقة A/CONF.48/10/1 المؤرخة في 20 ديسمبر 1971، تقرير فريق الخبراء الذي دعا إليه الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية (فونيكس Founex، سويسرا، 4–12 جوان 1971)، الفقرة 4، ص. 3–4، مؤتمر التنمية البشرية والبيئة، ستوكهولم، 5–16 جوان 1971، البند 14 من جدول الأعمال المؤقت، التنمية والبيئة، (موضوع المجال V)، تقرير الأمين العام، الملحق الأول: التنمية والبيئة، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 28 ماي 2021) https://undocs.org/en/a/CONF.48/10

"في كل من المدن والأرياف، لا يقتصر الأمر على "نوعية الحياة" فحسب، بل تتعرض الحياة نفسها للخطر بسبب سوء المياه والإسكان والصرف الصحي والتغذية والمرض والأمراض والكوارث الطبيعية. لا تقل هذه المشاكل عن مشاكل التلوث الصناعي، وتستدعي الانتباه في سياق الاهتمام بالبيئة البشرية. إنها مشاكل تؤثر على غالب الكتلة البشرية" (ترجمتنا).

2 Jacobus A. Du Pisani (2006) Sustainable Development – Historical roots of the concept, Environmental Sciences, 3:2, 83-96, DOI: 10.1080/15693430600688831 (last accessed June 4th, 2021).

"We came to see that a new development path was required, one that sustained human progress not just in a few pieces for a few years, but for the entire planet into the distant future. Thus 'sustainable development' becomes a goal not just for the 'developing' nations, but for industrial ones as well"[1].

تزامنا مع الأحداث التي ميزت المجتمع الدولي خلال هذه الفترة، سعت الأمم المتحدة إلى تنظيم العلاقات الدولية البحرية، فعقدت مؤتمرها الثالث حول قانون البحار، واتسمت المفاوضات بكونها تعكس الأبعاد الجيوسياسية للعالم في تلك المرحلة، فقد سعت الدول السائرة في طريق النمو إلى الدفع قدما بفكرة "نظام اقتصادي دولي جديد" برز في نهاية المطاف ضمن أحكام ديباجة اتفاقية قانون البحار التي نصت: "وإذ تضع في اعتبارها أن بلوغ هذه الأهداف سيساهم في تحقيق نظام اقتصادي دولي عادل ومنصف يراعي مصالح واحتياجات الإنسانية جمعاء، ولا سيما المصالح والاحتياجات الخاصة للبلدان النامية، ساحلية كانت أم غير ساحلية"[2]. طفت فكرة "النظام الاقتصادي الدولي الجديد" رسميا على الساحة الدولية بموجب قرارين صادرين عن الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الاستثنائية السادسة لعام 1974 بطلب من مجموعة الـ77[3] التي كان معظم أعضائها دولا جديدة ناشئة عن إنهاء الاستعمار، وكانت ترغب في أن تشارك بصورة فعالة في الحياة الدولية والقيام بإدخال إصلاحات جذرية على النظام الاقتصادي العالمي الذي نشأ غداة الحرب العالمية الثانية المؤسس على النظام الليبيرالي الذي رفضته الدول السائرة في طريق النمو. فكان لموقفها أثر بالغ في مصير المفاوضات، وهو ما يعكسه إدراج اصطلاح "نظام قانوني جديد" في قانون البحار يتعلق بأعماق البحار والمحيطات وثرواتها المعدنية ما وراء حدود الولاية الوطنية التي تم اعتبارها إرثا مشتركا للإنسانية.

ومنه يتبين أن قانون البحار كغيره من الفروع الأخرى للقانون الدولي يتأثر بالفكر السائد والخيارات الجيوسياسية التي تطغى على القرارات الأممية، والتي بدورها تخضع لمنطق القوة، إذ لم يكن بإمكان الدول

---

1 راجع تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية، مستقبلنا المشترك، من أرض واحدة إلى عالم واحد، نظرة عامة للجنة العالمية للبيئة والتنمية، ثالثا. التعاون الدولي والإصلاح المؤسسي، تحديات عالمية، دعوة لاتخاذ إجراءات، 1. النجاحات والإخفاقات، الفقرة 10، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج 4 جوان 2021) https://undocs.org/ar/A/42/427

"توصلنا إلى أن هناك حاجة إلى مسار جديد للتنمية، مسار يحافظ على التقدم البشري، ليس فقط على مستوى بعض المناطق ولبضع سنوات، ولكن لكوكب الأرض بأسره وللمستقبل البعيد. وهكذا تصبح "التنمية المستدامة" هدفًا ليس فقط للدول "النامية"، ولكن للدول الصناعية أيضًا" (ترجمتنا).

2 راجع اتفاقية الأمم المتحدة، الديباجة، الفقرة 5.

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الاستثنائية السادسة، القرار A/RES/3201(S-VI) المؤرخ في 1 ماي 1974، إعلان بإقامة نظام اقتصادي دولي جديد.

السائرة في طريق النمو أن تفرض مفهوم النظام الاقتصادي الدولي الجديد خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لولا تكتلها في إطار حركة عدم الانحياز، وذلك رغم مقاومة القوى الرأسمالية التي كانت على يقين من أن كل تغير في النظام الاقتصادي الدولي لن يعود بالنفع لها، لكن لم ترق هذه الجهود في تحقيق أهداف التنمية المستدامة مثلما تتصورها الدول السائرة في طريق النمو، وذلك نتيجة تبعيتها تكنولوجيا للقوى الغربية المحتكرة لأحد عناصر القوة ألا وهي التكنولوجيا، بما في ذلك تكنولوجيا استعمال البحار والمحيطات.

وتماشيا مع التطورات التي ميزت الساحة الدولية في بداية الألفية الحالية التي اتسمت بالعولمة، تم تدعيم مفهوم التنمية المستدامة بالأركان الثلاثة التي يُعتمد عليها عند السعي لتحقيقها، وتجسد ذلك خلال القمة العالمية حول التنمية المستدامة التي تم تنظيمها بجوهانسبرغ/جنوب إفريقيا في عام 2002، حيث تم تعزيز المفهوم بالإشارة إلى الأبعاد الاقتصادية، الاجتماعية، والبيئية:

"Accordingly, we assume a collective responsibility to advance and strengthen the interdependent and mutually reinforcing pillars of sustainable development - economic development, social development and environmental protection - at the local, national, regional and global levels"[1]

إن اللافت للانتباه في مسألة التنمية المستدامة للبحار والمحيطات هو اقتصار التصور والأهداف ذات الصلة بهذا الموضوع على الموارد الطبيعية التي توفرها البيئة البحرية وإغفال الاستخدامات الأخرى للبحار والمحيطات، والتي لا تخص بالضرورة استغلال مواردها البيولوجية والمعدنية، على غرار التجارة البحرية والنقل البحري. بيد أن تحقيق تنمية اقتصادية دولية عادلة على النحو الذي تكرسه ديباجة اتفاقية قانون البحار يتوقف على الاهتمام بكافة أبعاد التنمية المستدامة، بما فيها الاجتماعية، والبيئية، والسلمية، وهو ما يرتب ضرورة عدم تجاهل أي مجال من المجالات التي تندرج ضمن تشكيلة مختلف الأنظمة الحيوية والخدمات التي توفرها البيئة البحرية. يتأكد هذا التوجه الذي يشوبه القصور بموجب الوثائق الرسمية للأمم المتحدة التي غالبا ما كانت تختزل التنمية المستدامة في شقها البحري على حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام، مثلما يعكسه عنوان المبدأ 14 من مبادئ التنمية المستدامة.

---

1 راجع الأمم المتحدة، تقرير المؤتمر العالمي للتنمية المستدامة، جوهانسبورغ، الوثيقة A/CONF.199/20، الأمم المتحدة – نيويورك، 2002، الفصل الأول: قرارات تبناها المؤتمر، القرار 1: إعلان سياسي، الملحق: إعلان جوهانسبرغ بشأن التنمية المستدامة، من جذورنا إلى المستقبل، الفقرة 5، ص.1، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 4 جوان 2021) https://undocs.org/ar/A/CONF.199/20

"وبناء على ذلك، تقع على عاتقنا مسؤولية جماعية بتعزيز وتقوية أركان التنمية المستدامة المترابطة والمتداعمة وهي التنمية الاقتصادية والتنمية الاجتماعية وحماية البيئة، على الصعيد المحلي والوطني والإقليمي والعالمي".

يمكن أن نلاحظ مع ذلك أن هذا التوجه سرعان ما بدأت منظومة الأمم المتحدة في إعادة النظر فيه، ليتم التكفل بكافة الموارد الاقتصادية التي توفرها البيئة البحرية في عملية التنمية المستدامة، وتأكد ذلك من خلال قرار تبنته الجمعية العامة في عام 2012، لتؤكده لاحقا ولا سيما بموجب قرارها في عام 2018، واللذين أقرت بموجبهما أن حفظ البحار والمحيطات ومواردها واستخدامها على نحو مستدام، تحقيقا للتنمية المستدامة، يتم وفق سبل منها: " الإسهام في القضاء على الفقر وكفالة التطور الاقتصادي المطرد والأمن الغذائي وتهيئة سبل مستدامة لكسب الرزق والعمل الكريم، والعمل في الوقت نفسه على حماية التنوع البيولوجي والبيئة البحرية ومعالجة آثار تغير المناخ"[1]. تعكس الإشارة إلى القضاء على الفقر والاهتمام بالتطور الاقتصادي على نحو مطرد وتوفير فرص العمل أوجها للتنمية، لذا يتبين أن التنمية المستدامة للبحار والمحيطات مرتبطة بالاستخدام والاستغلال المستدامين، فيكون الاستخدام المستدام للبحار قصد تحقيق الثروة من خلال استغلال ما توفره البيئة البحرية من خدمات كالنقل، التجارة، الاستكشاف، السياحة والنزهة، والبحث العلمي، بينما يتعلق استغلالها الاقتصادي المستدام بممارسة مختلف نشاطات التعدين الضرورية للتنقيب واستخراج الموارد المعدنية التي تزخر بها البيئة البحرية على مختلف مواقعها وأنظمتها القانونية، والصيد البحري، واستغلال الموارد البيولوجية البحرية.

تتعسر في هذا السياق الأمور اذ يصعب تحقيق تصالح بين التنمية التي يتم السعي إليها من خلال استخدام البحار والمحيطات واستدامة هذا الاستخدام، ومن هنا تبرز الحاجة إلى النظر في السبل التي يوفرها قانون البحار المعاصر لجعل استخدام البحار والمحيطات مستداما ومحققا للتنمية (المطلب الأول) على كافة الأصعدة المحلية، الإقليمية، الدولية، والوطنية، وذلك تجسيدا للهدف الأسمى المعبر عنه بموجب اتفاقية قانون البحار المتمثل في " تعزيز السلم والأمن والتعاون والعلاقات الودية بين جميع الدول طبقا لمبادئ العدل والمساواة في الحقوق، وتشجيع التقدم الاقتصادي، والاجتماعي لجميع شعوب العالم، وفقا لمقاصد الأمم المتحدة ومبادئها المبينة في الميثاق"[2]. يمثل هذا الهدف في نظرنا بروزا للبعدين الاقتصادي والسلمي لأمن البيئة البحرية بامتياز، دون أن يتم الإفصاح عن ذلك صراحة، إذ توفر البحار والمحيطات

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/66/288 المؤرخ في 11 سبتمبر 2012، اعتماد الوثيقة المعنونة "المستقبل الذي نصبو إليه"، الفقرة 175، ص.40، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج 4 جوان 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/66/288

والقرار A/RES/72/73 المؤرخ في 4 جانفي 2018 "المحيطات وقانون البحار"، الديباجة، الفقرة 6، ص.2، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج 4 جوان 2021) https://undocs.org/ar/A/RES/72/73

2 راجع اتفاقية قانون البحار، الديباجة، الفقرة 7.

إمكانيات لا يمكن الاستغناء عنها في الاقتصاد العالمي والتبادلات التجارية، وهي الإمكانيات التي من دونها لن تتحقق أية تنمية، والتي تجد سندها في أهم مبدأ دافع عنه التيار الليبرالي أو المقاربة الليبيرالية لأمن البيئة البحرية، ألا وهو مبدأ حرية البحار الذي يستمر في الصراع للبقاء ومواجهة القيود القانونية التي تفرضها الأنظمة المطبقة على مختلف المناطق البحرية، ولا سيما في حالة إيلاء الأولوية للمصالح الفردية للدول على حساب الحرية في الملاحة والتجارة البحرية، فضلا عن الالتزام بمراعاة البعد البيئي عند ممارسة الحقوق التي يقرها قانون البحار للتنمية المستدامة.

مع ذلك، يبقى التحدي الأكثر تعقيدا يكمن في الحفاظ على سلمية الاستخدامات المشروعة للبحار والمحيطات، بحيث لا مجال للحديث عن تنمية مستدامة بحرية تعكس أحد أوجه أمن البيئة البحرية دون سلمية استخدام البيئة البحرية واستغلال مواردها، ويجسد ذلك بعدا آخر يندرج ضمن أحد المقومات الأخرى لقانون البحار المعاصر، الهادفة إلى الوقاية من الصراعات البحرية وتسخير البحار والمحيطات بما يعود بالنفع على الإنسانية جمعاء. (المطلب الثاني)

من جانب آخر، يتميز العالم اليوم بتسابق القوى البحرية نحو التسلح وفرض السيطرة والنفوذ، ويتجلى ذلك من خلال استعراض القوة والردع الذي ينبئ بعدم الاكتراث بسلمية استعمال البيئة البحرية، والسعي نحو تحقيق مصالح فردية ضيقة تكون سببا في فشل الجهود الدولية التي تجعل البيئة البحرية وسيلة لتحقيق رفاهية الشعوب وتطورها. قد تتعقد الأمور أكثر بسبب إمكانية التذرع بالحصانة السيادية للإفلات من الالتزامات الدولية المترتبة عن أحكام القانون الدولي للبيئة البحرية والقانون الدولي للتنمية المستدامة التي تضع قيودا للدول في ممارسة حقوقها البحرية في سبيل تحقيق المصلحة العامة للمجتمع الدولي، وهو ما لا يمكن بلوغه في كافة الحالات، ولا سيما لما تتمسك الدول وخاصة القوى البحرية الكبرى بحصانة سفنها وطائراتها التي تقوم بنشرها في البحار والمحيطات، والتي غالبا ما تنذر باحتمال وقوع نزاعات عنيفة.

المطلب الأول

استدامة الملاحة والمواصلات البحرية الدولية

يعتمد العالم على خدمات النقل البحري المعتبرة حلقة رئيسية في سلسلة التجارة الدولية. تم الاهتمام دوليا في السنوات الأخيرة بالعديد من المزايا الاقتصادية التي توفرها البحار والمحيطات، والتي تساهم بنسبة معتبرة في القضاء على الفقر والوقاية من الأزمات الاجتماعية التي قد ترقى إلى صراعات عنيفة في حالة تجاهلها وعدم التكفل بها. تؤدي البحار والمحيطات فضلا عن ذلك دورا أساسيا في التنمية اقتصاديا

واجتماعيا وإنسانيا. وأدت أهمية هذه الخدمات التي تُوفرها البحار والمحيطات إلى اعتماد مفهوم جديد نسبيا في القانون الاقتصادي الدولي يتمثل في "اقتصاد المحيطات Oceans Economy" الذي يشار إليه أيضا "بالاقتصاد الأزرق Blue Economy"، وهو المفهوم الذي يستمد أصله من مفهوم الاقتصاد الأخضر المُعتمد من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة الذي عقد في ريو دي جانيرو عام 2012[1].

يهتم اقتصاد المحيطات في جوهره بالعمل على تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية مع تفادي التدهور البيئي، حيث تصبح الكفاءة والاستغلال الأمثل للموارد البحرية الطبيعية في إطار احترام الحدود التي تفرضها الحتمية البيئية أمرًا بالغ الأهمية. اقتصر اقتصاد المحيطات إلى وقت قريب على نشاطين أساسيين هما النقل والصيد البحريان، لكن في الوقت الحاضر ونتيجةً للتطور التكنولوجي والبنية التحتية الجديدة، اتسعت النشاطات الاقتصادية ذات الأبعاد الاجتماعية التي تُمارس في البحار والمحيطات، فأتاحت التطورات التكنولوجية على سبيل المثال الوصول إلى الطاقة البحرية المتجددة.

تبقى نشاطات النقل البحري تحتل مكانة معتبرة ضمن اقتصاد المحيطات، إذ يمثل النقل البحري 90% من المبادلات التجارية العالمية، أي ما يقدر بـ10.7 مليار طن من السلع المنقولة بحرا، وقد يرتفع حجمها من 35% إلى 40% بحلول عام 2050، وهو ما يمثل 14 مليار طن من السلع التي سيتم تداولها عالميا[2].

كانت التجارة البحرية الدولية سببا رئيسيا في بروز المقاربة الليبيرالية التي دافعت عن عقيدة حرية البحار، التي يُنسب أصلها مبدئيا إلى القانون الروماني الذي اعترف بحق ممارسة الجميع للملاحة في أعالي البحار، حيث كانت البحار ملكا للجميع Omnium Res Communis لا تقبل التملك من أي طرف. لكن عمليا تم تجاهل هذا المبدأ حتى من طرف الإمبراطورية الرومانية نفسها، سواء لما كانت قواتها البحرية في أوج عظمتها أو حتى بعد ضعفها[3]. وتعتبر السيطرة التي مارستها الكيانات السياسية على أجزاء من البحر الأبيض المتوسط في بداية القرون الوسطى تجسيدا لتجاهل حرية البحار التي طغى عليها الجدل

---

1 S. Smith-Godfrey (2016): Defining the Blue Economy, Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India, Published online: 26 Apr 2016, DOI: 10.1080/09733159.2016.1175131, ISSN: 0973-3159 (Print) 1946-6609 (Online) Journal homepage: https://www.researchgate.net/publication/301673373_Defining_the_Blue_Economy (last accessed June 5th, 2021).

2 Guillaume Joly, Le transport maritime en chiffres, Les HORIZONS, Média d'Intelligence Ecologique, https://leshorizons.net/infographie-transport-maritime/ (consulté, le 5 juin 2021).

3 Gordon Edward,Grotius and the Freedom of the Seas in the Seventeenth Century Willamette Journal of International Law and Dispute Resolution, vol. 16, no. 2, 2008, pp. 252–269, p.252, JSTOR, www.jstor.org/stable/26211640 (Last accessed June 6th, 2021).

لاحقا بسبب الخلاف القائم بين كل من إسبانيا والبرتغال من جهة وهولندا من جهة أخرى بشأن حرية الملاحة والتجارة في البحار الشرقية أو البحار التي تطل عليها الأقاليم الآسيوية. لقد كانت التجارة البحرية التي تعتمد على الملاحة البحرية السبب الرئيسي في البحث عن حجج قانونية متينة تتيح حرية الملاحة في مواجهة السيطرة الإسبانية والبرتغالية على البحار في القرون الوسطى، فكان فكر هيغو دي غروت (غروسيوس) Hugo de Groot (Grotius) الانطلاقة الحقيقية للجدل القانوني بين التيار الليبيرالي المدافع عن حرية الملاحة والتيار المعادي لها والمساند للسيطرة على البحار، لكن رغم الاعتقاد السائد بأبوية هيغو دي غروت في الدفاع عن حرية البحار، فإن النزاهة العلمية تدعونا إلى إنصاف القانوني فرناندو فاسكيز دي مانشكا Fernando Vazquez de Manchaca (1512–1569) الإسباني الجنسية الذي كان سباقا في الدفاع عن حرية البحار ومعروفا بمناهضته عام 1563 لسيطرة كل من جمهوريتي البندقية وجنوة على أجزاء من البحر الأبيض المتوسط[1].

نجحت النزعة الليبيرالية في فرض موقفها وإرساء أحد المبادئ الرئيسية لقانون البحار الكلاسيكي الذي لا يزال يفرض نفسه رغم ما لحق بالعلاقات البحرية الدولية من تطور، وولوج العالم في مرحلة العولمة التي تفترض عالما أحادي القطب يتأسس على الانفراد بالقوة والسيطرة.

فرضت حرية الملاحة نفسها في الوقت المعاصر رغم ما طرأ على قانون البحار من تطور تعكسه الأنظمة القانونية الجديدة المتفق عليها، والتي أتاحت بروز مناطق بحرية جديدة تُوسع من نطاق السيادة والحقوق السيادية للدولة الساحلية، والتي لم يتبنها قانون البحار الكلاسيكي، وهو ما يعكس بدوره المقاربة العقلانية التي وفقت في الإبقاء على حرية البحار كمبدأ من مبادئ قانون البحار في صيغته المعاصرة، مع الاعتراف بتوسيع سلطات وصلاحيات الدولة الساحلية إلى أبعد الحدود.

يمثل حق السفن الأجنبية في ممارسة الملاحة بمناطق خاضعة للسيادة أو الولاية الوطنية للدولة الساحلية في الوقت المعاصر أمرا لا بد منه، ذلك أن تقييد هذا الحق أو رفضه يهدد الاقتصاد العالمي ويجر العالم إلى فوضى وحالة لاأمن، لتعتمد التنمية المستدامة عالميا على مرونة مواقف الدول بمختلف مراكزها، دول علم كانت أم دولا ساحلية، في استخدام البيئة البحرية في مجال التجارة الدولية.

لكن من الناحية القانونية تقييد حرية الملاحة أمر وارد بموجب قواعد قانون البحار المعاصر، وذلك رغم أن أحد الأهداف الرئيسية لتدوين قواعده يكمن في تيسير الاتصالات الدولية[2] التي تشمل، إلى جانب

---

1 Ibid, p.253.

2 راجع اتفاقية قانون البحار، الديباجة، الفقرة 3.

التجارة البحرية، وضع الكابلات البحرية التي لا يمكن الاستغناء عنها، والتي أصبحت عاملا مصيريا في تحقيق تنمية مستدامة خصوصا في وقتنا الحاضر الذي تعتمد فيه الإنسانية على الاتصالات الرقمية لتبادل المعلومات وممارسة نشاطات الاقتصاد والتجارة. لقد تأكدت حرية البحار بصورة قطعية عندما يتعلق الأمر بممارستها في أعالي البحار التي لا تخضع لا لسلطة ولا لسيادة أية دولة، بينما تكون هذه الحرية في تراجع كلما تم الاقتراب من الإقليم القاري للدول الساحلية، فضلا عن ذلك، فإن التوفيق بين مصالح الدول المطلة على المضائق المستعملة للملاحة الدولية ومصلحة المجتمع الدولي البحري ككل فرض ضرورة اعتماد نظام دولي عام للملاحة عبر هذه المضائق، والاعتراف بأنظمة خاصة تخضع لها بعض منها.

توفر هذه المضائق إمكانية للتبادل التجاري الدولي بحرا يعتمد على اختصار المسافات واقتصاد الوقت، مع الاعتراف للدول المطلة على بعض هذه المضائق بحقوق على السفن التي تمر بها، ولا سيما نظير الخدمات التي تستفيد منها عند المرور، وهو ما يجسد نوعا من التقييد لحرية الملاحة.

في نفس السياق، لم يكن الاعتراف بمبدأ حرية الملاحة حصريا، فقد تتمركز الدول الساحلية في موقع القوة لكونها تتمتع باعتراف دولي لتنظيم حق المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحارها الإقليمية أو عبر المياه الأرخبيلية، ولعل التحليل الملائم للأنظمة القانونية المطبقة على هذه المناطق التي تمارس فيها الملاحة البحرية الدولية، سواء أكانت بحارا إقليمية أم مضائق دولية أم مياها أرخبيلية، ينتهي إلى الوقوف على أن الاعتراف بحق الملاحة وبحقوق الدول الساحلية في نفس الوقت لم يتم لأغراض تجارية بحرية بحتة، إذ لا تخلو هذه الأنظمة من أغراض عسكرية وأمنية سعت إلى تحقيقها كل من الأمم البحرية والدول الساحلية على حد السواء. ومنه قد يكون للسعي وراء التنمية وتحقيق الرفاهية، من خلال تجسيد حرية الملاحة، مقاصد أخرى ترمي إلى حفظ هامش من حرية المناورة يتيح استخدام البيئة البحرية لاستعراض القوة لفرض النفوذ بمناطق ما وراء البحار Overseas، وفي نفس الوقت يشكل تقييد حرية الملاحة في هذه المناطق البحرية ضمانة للدول الساحلية للتصرف عند الضرورة لضبط النظام ومواجهة أي تهديد لأمنها القومي الذي قد يتم المساس به جراء التواجد الأجنبي بهذه المناطق البحرية، وهو ما يبرز تعقد الأمور من حيث كون حرية الملاحة معترفا بها مبدئيا لتيسير الاتصالات التي لا يمكن تحقيق تنمية اقتصادية أو اجتماعية دونها، بينما يتم التحجج بحرية الملاحة لتحقيق أغراض عسكرية وسياسية تارة وتقييدها لصون الأمن القومي تارة أخرى.

ومن ثم يقوم الجدل بين التمسك بحرية وحق الملاحة لأغراض تنموية في ظل نظام اقتصادي دولي ليبيرالي، وفي المقابل يرمي الاتجاه الداعم لتقييدها إلى صون الأمن أو التمسك بها لتحقيق مقاصد لا تمت بأية صلة إلى التنمية، وهو ما يقيم الحاجة إلى تحليل مدى تأثر التنمية المستدامة جراء هذا الاختلاف الذي يعكسه الإفراط في الدفاع عن حرية الملاحة أو التشدد في تقييدها لدواع أمنية محضة أو بيئية. يضاف إلى ذلك فعل الطبيعة الذي يكون أحيانا سببا في عرقلة حرية التجارة والملاحة ضمن مناطق تخضع لسيادة الدول الساحلية، ما يؤثر سلبا على التنمية المستدامة التي تعتمد على المرونة في الاتصالات والتبادل.

علاوة على ذلك، إن كانت الملاحة بأعالي البحار تستند على الحرية فإن الأمر ليس كذلك ضمن المناطق الخاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية، ذلك أن الحرية في هذه الحالة تتقلص ليتم الاعتراف للسفن الأجنبية بدلا من ذلك بحق الملاحة في إطار الالتزام باحترام حقوق الدولة الساحلية التي يعترف بها قانون البحار.

إن الاختلاف في المواقف بشأن الحق والحرية في الملاحة البحرية يعكس في الواقع توجهات أيديولوجية سيطرت على المفاوضات التي أفضت إلى تبني اتفاقية قانون البحار، وهو ما يُسوِّغ الاعتقاد بأن تجسيد التنمية المستدامة على مختلف المستويات، المحلية والوطنية والإقليمية والعالمية[1]، لا بد أن يأخذ بعين الاعتبار خيارات الأنظمة الاقتصادية الدولية التي تُترجمها قواعد قانون البحار المعاصر، والتي فرضتها القوى المشاركة في المفاوضات المُفضية إلى تبني اتفاقية قانون البحار.

في هذا السياق، تتيسر مسألة التمييز بين الخيار الذي دافعت عنه الدول السائرة في طريق النمو، التي ناضلت من أجل قانون بحار داعم للتنمية على أساس نظام اقتصادي دولي جديد، وتوجه القوى البحرية التي رفضت التنازل عن النزعة الليبرالية لقانون البحار، والمثير للانتباه أن الأيديولوجية الشيوعية للاتحاد السوفيتي لم تمنع حصول تطابق في المواقف بينه والولايات المتحدة الأمريكية التي تزعمت التيار الليبيرالي، والتي صوتت ضد اتفاقية قانون البحار في نهاية المطاف، فنظرًا لأن الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي

---

1 راجع أهداف التنمية المستدامة، الهدف 17: تعزيز وسائل التنفيذ وتنشيط الشراكة العالمية من أجل التنمية المستدامة: " لا يمكن تحقيق أهداف التنمية المستدامة إلا من خلال شراكات وتعاون عالمي قوي. تتطلب أجندة التنمية الناجحة شراكات شاملة – على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية والمحلية – مبنية على المبادئ والقيم، وعلى رؤية مشتركة وأهداف مشتركة تضع الناس والكوكب في صلب اهتمامها. تحتاج العديد من الدول إلى المساعدة الإنمائية الرسمية لتشجيع النمو والتجارة. إلا أن مستويات المساعدة تنخفض والدول المانحة لم تفِ بتعهدها بزيادة تمويل التنمية" متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 5 جوان 2021) https://www.un.org/sustainabledevelopment/ar/globalpartnerships/

كانا أكبر قوتين بحريتين، فقد كانتا تتقاسمان أيضا نفس المخاوف التي تفسر تعظيمهما للحريات في أعالي البحار وحماية العبور دون عوائق عبر المضائق الدولية[1].

في المقابل، تبين أن النظام الاقتصادي الدولي الجديد الذي دافعت عنه الدول السائرة في طريق النمو هو الذي أضحى يهدد مصالح القوى البحرية التي لم يمنعها اختلافها الأيديولوجي من التوافق في مواجهة ما تمسكت به الدول السائرة في طريق النمو، وليس من الغريب في يومنا هذا أن تتعارض الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار حول مسألة تجسيد الهدف 14 لأهداف التنمية المستدامة، نظرا للتفاوت الذي يطغى على نسبة النمو والتطور الاقتصادي لهذه الدول. يضاف إلى ذلك القصور الذي يميز هذا الهدف المنتمي إلى القانون الدولي المرن، بحيث يختزل التنمية المستدامة في استغلال موارد البحار والمحيطات ويتجاهل استخدامها المستدام الذي تتفق بشأنه الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار، من باب القبول بالإجماع بمبدأ حرية وحق الملاحة المنخرطين في حريات البحار Freedom of Seas، في حين يسود الاختلاف بينها في نطاق تطبيقه ليس نتيجة الاختلاف في التوجه الأيديولوجي فحسب، وإنما نتيجة الاختلاف في الأهداف والدور الوظيفي الذي يناط بالحقوق ذات الصلة باستخدام البحار والمحيطات. قد يكون هذا الاختلاف في المواقف سببا لضرب استقرار العلاقات الدولية البحرية، بينما يتبنى قانون البحار المعاصر مبدأ سلمية استخدام البحار والمحيطات الذي يُمثّل في رأينا ضمانة هامة في دعم استدامة هذا الاستخدام، بما أن السلمية في حد ذاتها عاكسة للبعد الاجتماعي للتنمية المستدامة، كونها ترمي إلى تحقيق التماسك بين أشخاص المجتمع الدولي ولا سيما البحري، وتعتبر عاملا أساسيا في تحقيق التقدم الاقتصادي والاجتماعي لشعوب العالم وفقا لما تسعى إليه ديباجة اتفاقية قانون البحار. على هذا النحو يتبين بأنه لا تنمية مستدامة في بيئة بحرية يسود فيها الاختلاف والتنازع المُهدِّدين لأمن البيئة البحرية، ما يفسر جعل كل من حماية البيئة البحرية واستدامة استخدامها عاملين مصيريين في عملية بناء هذا الأخير.

كانت طبيعة العلاقات الدولية السائدة خلال العشرية المتزامنة للعملية الأخيرة لتدوين قانون البحار تتسم بالتوتر والتسابق نحو التسلح، وإبراز القوة والردع، وكان لهذا الوضع أثر بارز في مضمون اتفاقية قانون البحار التي لم يكتف مُعدو أحكامها، المتأثرون بالتصور الغالب لمفهوم الأمن الدولي في تلك الفترة، بتأكيد وإعادة العمل بالمبادئ التقليدية لقانون البحار الضرورية لصون الأمن والسلم الدوليين، ولا سيما ما يتعلق بتأكيد حريات البحار ورفض كل احتكار لها مع الاعتراف بحق ممارستها من طرف الجميع بما في

1 Boleslaw A. Boczek, Ideology and the Law of the Sea: The Challenge of the New International Economic Order, 7 B.C. Int'l & Comp. L. Rev. 1 (1984), p.2, http://lawdigitalcommons.bc.edu/iclr/vol7/iss1/2 (last accessed June 7th, 2021).

ذلك الدول المغلقة، بل وفقوا في تدعيم هذه الحريات ولا سيما حرية الملاحة والتجارة البحرية التي تعززت بفضل أنظمة قانونية جديدة لم يتم العمل بها سابقا، على غرار تبني نظام لتأكيد الحق في الملاحة عبر المضائق الدولية وتعزيزه بمبادئ جديدة يمكن افتراض اكتسابها لطبيعة العرف الدولي، وهو ما ينطبق على الملاحة الدولية ضمن المياه الأرخبيلية، إذ كانت الغاية المنشودة التي لم يتم الإفصاح صراحة عنها بموجب أحكام هذه الأنظمة القانونية تكمن في تمكين المجتمع الدولي من توفير أسس قانونية على نحو دائم ومستدام لتسهيل المواصلات والتجارة البحرية الضروريتين للتنمية الاقتصادية والاجتماعية للشعوب.

في نفس الوقت تم تعزيز هذه الأحكام بتبني السلمية في استعمال هذه الحقوق والحريات، وفي المقابل لم يتم الاعتراف بهذه الحقوق والحريات بصورة مطلقة، وإنما تم اعتماد قيود وشروط تُتيح تحقيق التوازن بين المصالح الفردية للدول ومصلحة المجتمع الدولي ككل، بما في ذلك مصلحته في تحقيق التنمية للشعوب التي لن تكون مستدامة دون رعاية بعدها البيئي عند السعي إلى تحقيقها، وهو ما يفسر أوجه تقييد حرية الملاحة مع أن ذلك قد يكون ذريعة للإفراط في التقييد وبروز الخلاف والصراع.

ومنه تبرز ضرورة تحليل هذه الأحكام القانونية المساهمة في تحقيق تنمية مستدامة قائمة على ممارسة الحقوق والحرية في الملاحة والتجارة والمواصلات البحرية الدولية من جهة، والقيود المفروضة عليها لاعتبارات بيئية ضرورية لجعل التنمية المنشودة مستدامة وفقا لما تمليه متطلبات أمن البيئة البحرية.

الفرع الأول: حرية الملاحة والتجارة البحرية الدولية

تؤدي حرية الملاحة دورا معتبرا في تحقيق الثروة الاقتصادية، إذ تعتمد التجارة البحرية Seaborne Trade على أهم وسيلة من وسائل النقل ألا وهو النقل البحري الذي يتيح إمكانية عبور المسافات الطويلة عادة بين مناطق العالم على خلاف النقل برا. يوفر النقل البحري علاوة على ذلك إمكانية نقل المواد والسلع في حالة سائبة Bulk خلافا للنقل الجوي، وهو ما يوفر اقتصادا في التكاليف وفي استخدام الطاقة. وأصبحت التجارة البحرية نتيجة لذلك بمثابة شريان الحياة للنظام الاقتصادي الدولي ومصدر ثروته. وأتاحت البحار والمحيطات استغلال إمكانيات تكنولوجية معتبرة ساعدت على تسهيل التجارة البحرية الدولية، فارتفع حجم السفن بشكل هائل ولا سيما سفن ناقلات النفط التي أضحت ضخمة بطول يقارب 380 متر وعرض قدره 68 مترا، ما يتطلب إبحارها عبر مضائق واسعة[1]. فضلا عن ذلك، سجلت التجارة البحرية الدولية تطورا

1 China Today, Zhejiang : Le plus gros pétrolier du monde reprend la mer depuis le port de Zhoushan, http: //www. chinatoday.com. cn/french/m/lianghui/2017/2017-02/22/ content_735593. htm (last accessed June 9th, 2021).

معتبرا بفضل النقل البحري بالحاويات Containerization، وأصبح بإمكان السفن الضخمة المستعملة في هذا النوع من النقل البحري أن تنقل عددا ضخما من الحاويات التي تتيح نقل بضائع متنوعة في آن واحد.

ونظرا لما يُمثله النقل البحري للبضائع من أهمية اقتصادية وتجارية، إذ بلغت القيمة الإجمالية لتجارة الشحن العالمية السنوية عام 2019 إلى ما يزيد عن 14 تريليون دولار أمريكي[1]. أولت الدول المتقدمة أهمية بالغة لهذا القطاع في سياساتها البحرية، لكن لا تقتصر الاستفادة من خدمات النقل البحري التجاري على الدول المتطورة، ذلك أن الدول السائرة في طريق النمو بإمكانها أيضا تحقيق التنمية بفضل النشاطات التجارية الملحقة بالتجارة البحرية، على غرار تسجيل السفن، وتوريد اليد العاملة البحرية وإعادة تدوير السفن، لكن الأمر لا يتحقق بصورة تلقائية، ذلك أن احتلال ليبيريا للمركز الثاني عالميا من حيث عدد السفن التجارية المسجلة لديها، والذي يقدر بـ4295 سفينة إلى غاية 3 ديسمبر 2020[2] لا يعكس فرضية النمو الاقتصادي بفضل التجارة البحرية الدولية المؤسسة على تسجيل السفن، وبخلاف ذلك تجني بعض الدول السائرة في طريق النمو أرباحا اقتصادية من خلال رواتب بحاراتها التي يقومون بإرسالها إلى عائلاتهم وذويهم، وفي جميع الأحوال فإن التجارة البحرية التي تعتمد عليها الدول السائرة في طريق النمو، على غرار الدول المتقدمة، تخص تصدير موادها الخام أو منتجات تنفرد بالتخصص في إنتاجها.

تبرز على هذا النحو أهمية حرية الملاحة للدول على اختلاف درجة نموها، إذ تتموقع بين قائمة حريات البحار التي يُرجح أغلبية المهتمين بقانون البحار أن أصلها مرتبط بفكر هيغو دو غروت Hugo de Groot الذي تميز في مواجهة مطالب كل من إسبانيا والبرتغال المتعلقة بالسيطرة على البحار والأقاليم الواقعة خارج أوروبا، والتي تستمد شرعيتها من أمر بابوي Papal Bull، واتفاق توردیسیلاس Treaty of Tordisilas المؤرخ في 7 جوان 1494، الذي وضعت بموجبه الإمبراطوريتان الإسبانية والبرتغالية حدا للخلاف بينهما بشأن الأقاليم التي تم اكتشافها من طرف كريستوفر كولومبوس Christopher Columbus والمستكشفين الآخرين خلال أواخر القرن الخامس عشر بعد الميلاد[3]، فقد منحت هذه النصوص لكل من

---

1 International Chamber of Shipping, Shipping Facts, Shipping and World Trade : Driving Prosperity, Shipping's ability to offer economic and efficient long distance transport puts it at the center of the world economy, https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-driving-prosperity/ (last accessed June 9th, 2021).

2 Lloyd's List, Top 10 Flag States, available at: https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134965/Top-10-flag-states-2020 (last accessed June 9th, 2021).

3 Encyclopedia Britannica, Treaty of Tordesillas Spain-Portugal [1494], https://www.britannica.com/event/Treaty-of-Tordesillas (last accessed June 9th, 2021).

الإمبراطوريتين السيطرة على تلك الأقاليم واحتكار حقوق التجارة البحرية في كل من جنوب المحيط الأطلسي والمحيط الهندي[1].

مع ذلك يرى حسن س. خليليه Hassan S. Khalilieh أن هذا التصور المؤسس على قانون الطبيعة مردود عليه من طرف الفكر الإسلامي الذي يعتبر البحار مُسخرة من الله جل جلاله لخدمة البشر والمخلوقات الأخرى، ومن ثم لا يجوز إخضاعها لملكية أي كان:

"...boundless sea neither belongs to any State or nation, nor may it be subject to appropriation because God has subjugated (Sakharaha) just as He has made the sun, the moon and "all things in the Heaven and on Earth" serviceable to humans and other creatures."[2]

ومنه يمكن القول بأن مقاربة حرية البحار، بما في ذلك حرية الملاحة، تجسدت بمفهوم الفكر الإسلامي قبل أن يتبناها الفكر الغروتسيوسي(Grotian Thought) الذي لم يكن في الواقع سباقا لطرح فكرة حرية البحار، وإنما نجح في إسقاطها في القانون الوضعي انطلاقا من القانون السماوي ليتبناها قانون البحار التقليدي، وتتأكد لاحقا مع تدوين قانون البحار في صيغته المعاصرة، وهو ما يدعم اكتسابها طبيعة العرف الدولي الذي يرتب التزام احترامها والعمل بها من طرف كافة أشخاص القانون الدولي.

إن المثير للانتباه في مسألة حرية الملاحة أنها تعكس أحد المبادئ الرئيسية التي يقوم عليها قانون البحار، لكنها تفتقر إلى تعريف قانوني من شأنه أن يضبط مدلولها ومداها، ذلك أنها وردت مرتين فقط في أحكام اتفاقية قانون البحار، وتجسد ذلك عند تناول الملاحة عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية[3]، وعند التنصيص على الحريات التي تُمارس بأعالي البحار[4]. إن خلو الاتفاقيات المنبثقة عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار لعام 1958 واتفاقية قانون البحار من تعريف حرية الملاحة يرتب ضرورة البحث عن ماهية هذا المفهوم في المصادر الأخرى للقانون الدولي للبحار. لقد سبق للقضاء الدولي أن تناول هذا الموضوع، فقد أعادت المحكمة الدائمة للعدل الدولية العمل بتعريف الملاحة الذي اعتمده الاتفاق العام

---

1 Kaye, Stuart, Freedom of Navigation, Surveillance and Security: Legal Issues Surrounding the Collection of Intelligence from Beyond the Littoral, 2005, 93-105. https://ro.uow.edu.au/lawpapers/253, (last accessed June 9th, 2021).

2 Hassan S. Khalilieh, Islamic Law of the Sea, Freedom of Navigation and Passage Rights in Islamic Thought, 2019, Cambridge Press University, University Printing House, Cambridge CB2 8BS, United Kingdom, DOI 10.1017/9781108630702, p.35.

"البحار اللامحدودة لا تنتمي إلى أية دولة أو أمة، ولا يجوز أن تكون خاضعة للتملك لأن الله قد أخضعها (سخرها) تمامًا كما جعل الشمس والقمر "ما في السماوات وما في الأرض" لخدمة البشر والمخلوقات الأخرى" (ترجمتنا).

3 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 37.

4 نفس المرجع، المادة 87.

لبرلين Berlin General Act الذي انبثق عن مؤتمر برلين (15 نوفمبر 1884–26 فيفري 1885) من أجل "تنظيم" استعمار إفريقيا، إذ يعتبر هذا الاتفاق العام بمثابة أول وثيقة قانونية دولية تقر بمفهوم "مناطق النفوذ"، كما أن مادته الأولى تضمن حرية التجارة لكافة الأمم، ويتعين التوضيح في هذا الصدد أن المراد بمصطلح الأمم المستعمل في هذا الاتفاق هو الدول المعترف بها خلال هذه الفترة التي كانت تدخل في تركيبة المجتمع الدولي التي لم تكن تتضمن كافة الدول المستعمرة.

أشارت في هذا السياق المحكمة الدائمة للعدل الدولية إلى أحكام هذا الاتفاق العام في حكمها الخاص بالقضية المتعلقة بالتعويض عن الخسائر والأضرار التي ادعى البريطاني "أوسكار تشين Oscar" Chinn تكبدها نتيجة لبعض التدابير التي اتخذتها الحكومة البلجيكية[1]، وأقرت في المقابل بعدم مسؤولية الحكومة البلجيكية عن أي تعويض لكون التدابير التي اتخذتها لا تتعارض لا مع التزاماتها الدولية المبنية على اتفاقية سان جرمان أونلي ولا مع التزاماتها وفقا للمبادئ العامة للقانون[2]. ألغي هذا الاتفاق لاحقا بموجب المادة 13 لمعاهدة سان جرمان الموقع عليها في 10 سبتمبر 1919 بقصر سان جرمان أونلي Saint Germain En-Laye غرب باريس/فرنسا حول السلم بين الحلفاء والنمسا، والتي كرست بموجب مادتها الخامسة حرية الملاحة لنقل البضائع والأشخاص عبر نهر النيجر وفروعه ومنافذه وعبر كافة الأنهار وفروعها ومنافذها وكذلك البحيرات التي تدخل في نطاق تطبيق المعاهدة[3]. صاغت المحكمة الدائمة للعدل الدولية انطلاقا من أحكام هذه المعاهدة تعريفا لحرية الملاحة، وأشارت بشكل صريح إلى أن:

"According to the conception universally accepted, the freedom of navigation referred to by the Convention comprises freedom of movement for vessels, freedom to enter ports, and to make use of plant and docks, to load and unload goods and to transport goods and passengers"[4]

---

1 راجع المحكمة الدائمة للعدل الدولية، الدورة غير العادية الثالثة والعشرون (XXXIII)، 1934، قضية أوسكار تشين، حكم 12 ديسمبر 1934، قضية التعويض عن الخسائر والأضرار اللاحقة بالمواطن البريطاني أوسكار تشين، جراء بعض التدابير المتخذة من طرف الحكومة البلجيكية، (المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية ضد بلجيكا) متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 9 جوان 2021) https://www.icj-cij. org/public/files/ permanent-court-of-international-justice/ serie_AB/ AB_63/01_ Oscar_ Chinn_Arret. pdf.

2 نفس المرجع، ص. 68.

3 راجع معاهدة سان جرمان أونلي بشأن مراجعة الاتفاق العام لبرلين، 26 فيفري 1885، والاتفاق العام لبروكسل وإعلانه، 2 جويلية 1890 المتعلقين بنهر وحوض الكونغو، المادة 5، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 5 جوان 2021) https://iea.uoregon.edu/treaty-text/4413

4 راجع قضية أوسكار تشين، المحكمة الدائمة للعدل الدولية، ص.83،

يمكن ببساطة إدراك أن المحكمة الدائمة للعدل الدولية تعمقت في تعريفها لحرية الملاحة، كما ضبطت العلاقة بينها وبين حرية التجارة، فأقرت بأن حرية الملاحة تعني أيضا حرية التجارة، لكنها نفت أن تكون حرية التجارة مُلزمة بموجب حرية الملاحة، وأقرت بأن هذه الأخيرة لا تفترض حرية التجارة مسبقا:

"From this point of view, freedom of navigation implies, as far as the business side of maritime or fluvial transport is concerned, freedom of commerce also. But it does not follow that in al1 other respects freedom of navigation entails and presupposes freedom of commerce"[1].

أدى تطور قانون البحار إلى التوسع تدريجيا في نطاق حرية الملاحة وفي مفهومها فتم على هذا النحو الإقرار بحق المرور البريء للسفن الأجنبية بالبحر الإقليمي على أساس حرية الملاحة، ويمثل أهم وسيلة قانونية تضمن حرية التجارة الضرورية لتحقيق التنمية، ويُرجح أن هذا الحق المعترف به للسفن الأجنبية ترسَخ في منتصف القرن التاسع عشر[2]، بينما تم تدوينه للمرة الأولى بموجب نص دولي ملزم في اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة المنبثقة عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار، حيث تم التنصيص عليه بموجب الفقرة الأولى من المادة 14 من الاتفاقية، وهي المادة التي أعيد العمل بها حرفيا بموجب المادة 17 من اتفاقية قانون البحار، ونصت على أنه: "رهنا بمراعاة هذه الاتفاقية، تتمتع سفن جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي". وجاءت الصيغة القانونية لكلا المادتين على نحو يضمن حق المرور البريء للسفن الأجنبية لكافة الدول دون تمييز بين ما إذا كانت ساحلية أو دولا مغلقة، وهو ما يعكس في نظرنا حرصا على دعم التنمية ببعدها الشامل والعادل الذي ينبذ الإقصاء لدواع جغرافية.

واكب التطور المطرد الذي عرفه قانون البحار، والذي يعكسه تدوين قواعده بفضل مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، تأكيد حرية الملاحة كمبدأ، وتم إسقاطه في كافة الأنظمة القانونية التي تبنتها اتفاقية قانون البحار، فعلى سبيل المثال تضمن المادة 36 للاتفاقية حرية الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، وتضمن مادتها 58 حرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بينما حافظت كل من

"وفقًا للمفهوم المقبول عالميًا، تشمل حرية الملاحة المشار إليها في المعاهدة حرية حركة السفن، وحرية دخول الموانئ، والاستفادة من المنشآت والأرصفة، وشحن البضائع وتفريغها، ونقل البضائع والركاب" (ترجمتنا).

1 راجع قضية أوسكار تشين، المحكمة الدائمة للعدل الدولية، مرجع سابق، ص 83.

"من وجهة النظر هذه، تعني حرية الملاحة فيما يتعلق بالجانب التجاري للنقل البحري أو المائي حرية التجارة أيضًا، ولكن هذا لا يعني أنه في جميع النواحي الأخرى تستلزم حرية الملاحة وتفترض مسبقًا حرية التجارة" (ترجمتنا).

2 Daniel Patrick O'Connell, The International Law of the Sea, Volume 1, (1983), Oxford University Press, ISBN: 978-0198253464, p. 275.

المادتين 78 و87 على هذه الحرية بأعالي البحار. ينبغي الإشارة أيضا في هذا السياق إلى حق المرور البريء عبر المياه الأرخبيلية الذي تقره المادة 52 من الاتفاقية، وكذلك حرية المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية الذي تضمنه المادة 38، إذ تعكس هذه الحريات الثلاث نفس المفهوم من جهة أنها تكرس حرية حركة السفن، إلا أن هناك ما يميزها، ويتجلى ذلك في التأثير المختلف الذي قد تمارسه الدول الساحلية على حرية الملاحة.

يُستثنى من حق المرور البريء عبر البحر الإقليمي حق تحليق الطائرات الأجنبية، بينما تم الإقرار بهذا الحق بموجب كل من النظام القانوني للمرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وكذلك المرور البريء عبر المياه الأرخبيلية. تعتبر أعالي البحار الفضاء الذي يتيح ممارسة حرية الملاحة بامتياز، لكون نظامها القانوني لا يسمح بإخضاع أي جزء منها لسيادة أية دولة[1]، ومنه تكتسب الملاحة بأعالي البحار حرية أكبر لعدم خضوع هذه المناطق البحرية لقيود الدول الساحلية، أو الدول الأرخبيلية أو الدول المطلة على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، لكن ذلك لا يعني أن حرية الملاحة التي تمارس بمياه المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تخضع للنظام القانوني لأعالي البحار، عندما يتعلق الأمر بالملاحة، هي نفسها حرية الملاحة بمياه أعالي البحار الواقعة ما وراء الحدود الخارجية للمنطقة الاقتصادية الخالصة.

لأنه إذا كان من حق السفن ممارسة نشاطات ذات طابع اقتصادي وتجاري عند ممارستها للملاحة بأعالي البحار، كتموين السفن بالوقود في عرض البحر Offshore Bunkering، فإن ممارسة مثل هذه النشاطات بمياه المناطق الاقتصادية الخالصة تحت غطاء حرية الملاحة تعد مسألة لم يفصل فيها قانون البحار صراحة، كما أن المحكمة الدولية لقانون البحار لم تغتنم الفرصة للفصل نهائيا في مثل هذه القضايا على نحو يقيم سابقة قضائية يمكن القياس عليها في قضايا أخرى تخص نشاط التموين بالوقود من طرف سفن أجنبية بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، إذ لم تبت في كون حرية الملاحة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة تشمل هذا النشاط التجاري أم لا[2].

في الواقع تتلخص وقائع هذه القضية في طلب سانت فنسنت وجزر غرينادين Saint Vincent and Grenadines من المحكمة الدولية لقانون البحار الإقرار بأن التموين بالوقود في المنطقة الاقتصادية الخالصة بواسطة السفن يعد ممارسة لحرية الملاحة والاستخدامات الأخرى المشروعة دوليا للبحر ذات الصلة بحرية

---

1 راجع اتفاقية أعالي البحار لعام 1958، المادة 2، واتفاقية قانون البحار، المادة 89.

2 راجع قضية "M/V SAIGA"، (سانت فانسون وغرونادين ضد غينيا)، المحكمة الدولية لقانون البحار، قائمة القضايا: رقم 2، حكم 1 جويلية 1999.

الملاحة، طبقا لما هو منصوص عليه بموجب المادتين 56 و58 من اتفاقية قانون البحار. في المقابل تمسكت غينيا بكون التموين بالوقود لا يعد ممارسة لحرية الملاحة أو أي من الاستخدامات المشروعة دوليا للبحار ذات الصلة بحرية الملاحة، على النحو المنصوص عليه في الاتفاقية، بل اعتبرت ذلك نشاطا تجاريا[1]. اعتبرت المحكمة أن المسألة التي يتعين البت فيها تكمن فيما إذا كانت الإجراءات التي اتخذتها غينيا، وعلى وجه الخصوص حجز السفينة "M/V SAIGA"، تتفق مع الأحكام ذات الصلة في الاتفاقية، وتوصلت إلى قرار بشأن هذه المسألة اعتمدته على أساس القانون المطبق على الظروف الخاصة للقضية، دون الاضطرار إلى معالجة المسألة على نطاق أوسع بشأن حقوق الدول الساحلية والدول الأخرى فيما يتعلق بالتموين بالوقود في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ومن ثم لم تُقم المحكمة أساسا لهذه المسألة[2]، ويعتبر موقفها في رأينا تضييعا للفرصة في تبني اجتهاد قضائي يكون حاسما بالنسبة لقضايا مماثلة قد تتم إثارتها مستقبلا، كما أن هذا الموقف يعد في نظرنا هروبا للأمام بدلا من اعتماد معايير واضحة للدلالة عما إذا كانت حرية الملاحة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة تشمل الحق في ممارسة نشاط تموين السفن والآليات الأخرى بالوقود أم لا.

لقد كان موقف المحكمة سببا لإبداء أحد القضاة المشاركين في مجريات الفصل في هذه القضية رأيا مستقلا Dissenting Opinion، فلاحظ القاضي زاو ليهاي Lihai Zhao بأن تموين سفن الصيد بالمنطقة الاقتصادية الخالصة لا يعد ملاحة وفقا للاتفاقية، كما عارض تفسير حرية الملاحة بأنها تشمل التزويد بالوقود، فضلا عن تمسكه بعدم قيام قرائن قانونية لاعتبار التموين بالوقود مجانيا بالمنطقة الاقتصادية الخالصة قياسا على مجانيته بأعالي البحار.

"...bunkering of fishing vessels in the exclusive economic zone is not navigation under the Convention… The view that bunkering is free in the exclusive economic zone because it is free on the high seas is legally not tenable."[3]

---

1 راجع قضية "M/V SAIGA" ، الفقرة 137، ،المرجع السابق، ص. 56.

2 نفس المرجع، الفقرة 138، ص. 57.

3 راجع قضية "M/V SAIGA"، (سانت فانسون وغرونادين ضد غينيا)، المحكمة الدولية لقانون البحار، قائمة القضايا: رقم 2، حكم 1 جويلية 1999، الرأي المستقل للقاضي زاو ليهاي، ص. 114.

" نشاط تموين سفن الصيد بالوقود على مستوى المنطقة الاقتصادية الخالصة لا يعتبر ملاحة بمفهوم اتفاقية قانون البحار.. وأن التفسير القائل بأن حرية الملاحة تشمل التزويد بالوقود وجميع النشاطات والحقوق الأخرى الملحقة به غير صحيح." وأضاف بأن "الرأي القائل بأن التزويد بالوقود مجاني في المنطقة الاقتصادية الخالصة لأنه مجاني في أعالي البحار لا يمكن الدفع به من الناحية القانونية" (ترجمتنا).

أضحت في نفس السياق حرية الملاحة البحرية سببا للتشكيك في قواعد قانون البحار المعاصر المدونة في اتفاقية قانون البحار، ذلك أن تمسك جمهورية الصين الشعبية بالسيادة على أغلبية المياه التي يتكون منها بحر الصين الجنوبي يُعد موقفا رسميا غير مطابق لقانون البحار، حسب محكمة التحكيم التي نظرت في النزاع بين جمهورية الفليبين وجمهورية الصين الشعبية. فسّرت المحكمة التصريح التالي ذكره لوزارة الشؤون الخارجية لجمهورية الصين الشعبية والذي يفيد بأن نشاطات التشييد التي مارستها بلاده ببحر الصين الجنوبي بأنها لا تمس بحرية الملاحة والتحليق التي تتمتع بها جميع الدول ببحر الصين الجنوبي:

"[t]he construction activities... are not targeted at any other country, do not affect the freedom of navigation and overflight enjoyed by all countries in accordance with international law in the South China Sea, nor have they caused or will they cause damage to the marine ecological system and environment in the South China Sea"[1]

واعتبرته المحكمة دليلا كافيا يثبت أن الصين لا تعتبر المناطق البحرية الواقعة داخل الخط ذي النقاط التسعة Nine Dash Line مناطق مماثلة لبحرها الإقليمي أو مياهها الداخلية، واستندت المحكمة في رأيها إلى كون اتفاقية قانون البحار التي تربط طرفي النزاع، عدا حق المرور البريء، لا تنص على حرية الملاحة وحرية التحليق[2]، وهو ما نعتبره تمييزا من المحكمة بين حرية الملاحة وحق المرور البريء الذي يعقد الأمور بحدة، لأن المحكمة لم تقدم تعريفا لحرية الملاحة ولم توفر تفسيرا لما يميزها عن حق المرور البريء، كما لم تبين إذا كان المرور البريء بالبحر الإقليمي يعد ممارسة لحرية الملاحة أم لا، لذا فإن تضارب المواقف بشأن مفهوم ونطاق حرية الملاحة، في إطار مختلف أنظمة قانون البحار، لا يخدم استدامة ممارسة هذه الحرية والحقوق والحريات اللصيقة بها، بما في ذلك حرية التجارة البحرية، وهو ما لا يخدم بالنتيجة أمن البيئة البحرية ما دام التعارض في المواقف يهدد حرية الملاحة والتجارة البحريتين الضروريتين للتنمية الاقتصادية والاجتماعية لكافة شعوب العالم التي سعى المجتمع الدولي إلى تحقيقها عن طريق اتفاقية قانون البحار، ما يعني تجريد التنمية من الاستدامة وتعريض شعوب العالم، ولا سيما المنتمية إلى الدول السائرة في طريق النمو والدول الفقيرة، إلى أزمات الفقر والصراع قد تترتب عن التقليل من حرية الملاحة البحرية وعرقلتها لإضرارها بالتجارة والاقتصاد الدوليين.

---

1 راجع قضية بحر الصين الجنوبي، حكم محكمة التحكيم الدائمة رقم 2013–19، الفقرة 1148، ص. 452، وزارة الشؤون الخارجية لجمهورية الصين الشعبية، الناطق باسم وزارة الشؤون الخارجية هونغ لايس Hong Lei's، مؤتمر صحفي دوري، 27 أفريل 2015، (الملحق 589).

2 راجع قضية بحر الصين الجنوبي، حكم محكمة التحكيم الدائمة رقم 2013–19، الفقرة 213، ص. 91.

الفرع الثاني: جدلية حرية الملاحة وأمن البيئة البحرية

لا يُعد خلو قانون البحار من تعريف جامع ومانع لحرية الملاحة البحرية العائق الوحيد الذي يقوض استدامة استخدام البحار والمحيطات، ذلك أن التحجج المفرط بدواع أمنية Security Considerations وضرورة الحفاظ على النظام العام Good Order ضمن المناطق البحرية الخاضعة للسيادة أو الولاية الوطنية، بل حتى بالإقليم القاري للدولة الساحلية، يعكس تحديا لحرية الملاحة والتجارة. فضلا عن ذلك، تُسبب بعض الحوادث البحرية عرقلة للملاحة، بل قد يترتب عن البعض منها تجميد نشاطات الملاحة والتجارة، ولا سيما عند وقوعها بمناطق عبور بحرية ضيقة، على غرار الممرات والقنوات البحرية التي تقدم خدمات للملاحة البحرية ذات أهمية بالغة يعكسها تموقع البعض منها، باعتبارها شرايين التجارة البحرية العالمية. تتعرض سلامة الملاحة في مناطق العبور البحرية الضيقة إلى تهديدات خارجة عن نطاق الفعل البشري، إذ تتدخل الطبيعة أحيانا لتعيق أو تمنع الملاحة وتسبب خسارة للاقتصاد العالمي، على غرار ما ترتب عن الغلق الجبري الذي تعرضت له قناة السويس خلال الفترة الممتدة من 23 إلى 29 مارس 2021 نتيجة انحراف حاملة الحاويات "إيفر جيفن Ever Given" الحاملة لراية بنما عن مسارها وهي تعبر القناة، ونتج ذلك عن عاصفة رملية أدت إلى الغلق الكلي للقناة، وقُدرت الخسائر التي لحقت بالاقتصاد العالمي نتيجة ذلك بـ7 ملايير جنيه تسترليني يوميا، وهو ما يؤكد المكانة الاستراتيجية للقناة من حيث كونها طريقا تجاريا رئيسيا بين الشرق والغرب يتيح عبور ما يقارب مليون برميل من النفط و8% من الغاز المميع يوميا، بما يمثل 12% من التجارة العالمية التي تعتمد على القناة يوميا[1]. علاوة على ذلك، يمكن أن تتسبب الأوضاع السياسية التي تسود الدول المطلة على هذه الممرات والقنوات في إعاقة الملاحة عبرها، بل قد يتم تعليقها لنفس الأسباب.

تعتمد التنمية الاقتصادية في العالم على الاستخدام المستدام للبحار والمحيطات الذي يتعزز بفضل سيادة قانون البحار واحترامه، ولا سيما ما يتعلق بقواعده المحفزة على مرونة المواصلات البحرية وسيولة الحركة البحرية والمبادلات التجارية. لأجل ذلك وفر قانون البحار المعاصر آليات تضمن هذه السيولة والحرية في الملاحة والدخول إلى الموانئ والمياه الداخلية أو الخروج منها. ولهذا الغرض، يشتمل حق المرور البريء للسفن الأجنبية بالبحر الإقليمي على الحق في التوجه إلى المياه الداخلية أو مغادرتها أو

1 World Finance, The Voice of the Market, How the Suez Canal Blockade Affected Global Trade, March 30, 2021, https://www.worldfinance.com/news/how-the-suez-canal-blockade-affected-global-trade (last accessed April 20th, 2021).

التوقف في المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرتها[1]، كما أن حق المرور العابر بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها، أو العودة منها[2]، ويتمتع حق المرور البريء بالمياه الأرخبيلية بنفس الضمانات. في المقابل لا تعتبر الحماية القانونية المُوفرة للسفن الأجنبية ضمن المياه الداخلية والبحار الإقليمية وعبر المناطق البحرية الأخرى الخاضعة لولاية الدولة الساحلية محصنة تجاه تدخل الدول الساحلية على اختلاف مراكزها، أرخبيلية كانت أو مطلة على مضائق مستخدمة للملاحة البحرية أو على بحر إقليمي، والتعرض لمرور السفن التجارية بهذه المناطق البحرية أو من منعها من الدخول إلى مياهها الداخلية.

في الواقع ترمي قواعد قانون البحار المعاصر إلى تحقيق التوازن بين مصلحة المجتمع الدولي، من خلال تكريس حرية الملاحة والاعتراف للسفن الأجنبية بالإبحار عبر مناطق بحرية تمارس عليها الدول الساحلية سيادتها أو ولايتها القضائية عليها، في المقابل رتبت التزامات على هذه السفن الأجنبية التي يقع عليها التمتع بحرية الملاحة في حدود الشروط والقيود المقررة لذلك. ويمكن أن ترقى هذه القيود إلى حد منع الملاحة ضمن مناطق بحرية معينة، وأحيانا يتم تقييدها بفرض قيود على السفن الأجنبية يتعين عليها الامتثال إلى ما يتم فرضه عليها عند ممارستها للملاحة ضمن المناطق التي تقررت ضمنها القيود.

يُجيز قانون البحار المعاصر تقييد حرية الملاحة في وقت السلم إما لدواع بيئية محضة أو لتعزيز الأمن في البحر، بما في ذلك الأمن القومي والحفاظ على النظام العام لدى الدولة الساحلية. أحيانا ترمي هذه القيود، التي تتقرر في الغالب بناء على اتفاقيات متعددة الأطراف، إلى تعزيز الأمن في البحر في مواجهة تهديدات شاملة للأمن والسلم الدوليين بإشراف أممي، ولا سيما مجلس الأمن لمنظمة الأمم المتحدة، أو وفقا للنصوص والمعايير والقواعد التي يتم الاتفاق عليها دوليا تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية ذات الولاية الحصرية في تنظيم الملاحة البحرية. يُعتبر كل قيد أو اعتراض للملاحة البحرية، مهما كانت طبيعته ودون أدنى شك، مساسا باستدامة استخدام البحار والمحيطات، ويعكس عائقا للتنمية التي تتأثر بالركود الذي ينجم عن توقف التجارة الدولية المُعتمدة على المواصلات البحرية.

يكون المجتمع الدولي أحيانا مضطرا لفرض قيود على حرية الملاحة الدولية فيتم تغليب اعتبارات الأمن والسلم الدوليين على المصالح الاقتصادية المحضة، لكن التجربة تُثبت بأن القيود التي تتقرر في إطار صلاحيات مجلس الأمن للأمم المتحدة تمييزية تستهدف ضبط الأمن في البحر في إطار تدابير الأمن

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 18(1) (ب).

2 نفس المرجع، المادة 39 (2).

الصلب Hard Security التي يتم تبنيها بعيدا عن الاعتبارات البيئية، بل للحفاظ في أغلب الحالات على موازين القوة والسيطرة، إذ لم يسبق لمجلس الأمن أن تدخل في إطار الأمن الناعم Soft Security ليقرر على سبيل المثال تصنيف منطقة بحرية بأنها محمية (MPA). قد يجد هذا الموقف السلبي لمجلس الأمن ما يُفسره، ولا سيما قصور ولايته وعدم شمولها على صلاحيات بيئية، إلا أنه يمكن الرد على هذا الطرح بالنظر إلى كون نظام الأمم المتحدة قد اهتم وتبنى مفهوم أمن البيئة، وهو ما يفسر توسيع مفهوم الأمن والسلم الدوليين الذي يختص مجلس الأمن بضبطهما وبالتصرف لتعزيزهما على نحو يتيح له التصرف بيئيا، لكن في المقابل لا بد أن يتم تأطير قانونا توسيع هذه الولاية لمنع التذرع بالاعتبارات البيئية للتدخل في الشؤون الداخلية للدول.

يحتوي قانون البحار الوضعي على العديد من الأحكام التي تبرر تقييد استمرارية واستدامة استخدام البحار والمحيطات، على غرار منح الصلاحيات للدولة الساحلية لتقييد أو تعليق حق السفن الأجنبية في المرور البريء ببحرها الإقليمي لدواعي حماية بيئتها البحرية والحفاظ عليها[1]، وتعكس هذه الصلاحية المخولة أيضا للدولة الأرخبيلية[2] والدولة المطلة على مضيق يُستعمل للملاحة الدولية[3] حالة انسداد، خصوصا عندما يتعلق الأمر بممارسة الملاحة البحرية في إطار نقل المواد الخطرة، إذ تتسم ممارسة هذا الحق بالغموض. وفي هذا السياق يتعين تأكيد أن حق المرور البريء وحق المرور العابر تتم ممارستهما بغض النظر عن جنسية السفينة الأجنبية، أو نوع البضاعة المحمولة على متنها أو حتى نوع هذه السفينة، وهو ما يعكس إرادة لتدعيم حرية التجارة والملاحة البحريتين، إذ لا يمكن قانونا للدولة الساحلية الاعتراض على ممارسة حق المرور البريء وحق المرور العابر إلا في حالة صيرورة المرور أو العبور حسب الحالة غير بريء.

ومن بين الأسباب التي يتحقق معها المرور أو العبور غير البريء المساس بأمن وسلم الدولة الساحلية ونظامها العام، والذي يتحقق بالتسبب في التلوث العمدي بمنطقة المرور أو العبور طبقا للمادة 19 (2) (ح) من اتفاقية قانون البحار التي تنص على أن: "أي عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية". يؤدي التفسير الضيق لهذه الفقرة إلى إمكانية إدراج الدولة الساحلية وجود بضاعة خطرة على متن السفينة من بين الأسباب التي تقوض حق المرور البريء بالبحر الإقليمي، لكن يُعد هذا التفسير غير ملائم لأن العبرة بوقوع تلوث عمدي ترتكبه السفينة الأجنبية، مما يستبعد قدرة الدولة الساحلية

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 19.

2 نفس المرجع، المادة 54.

3 نفس المرجع، المادة 39 (2) (ب).

على التحجج بأحكام هذه الفقرة حتى في الحالة التي تتسبب فيها السفينة التي تقل بضائع خطرة في تلوث عرضي، لذا فإن القاعدة التي تكرسها هذه الفقرة لا تمنع السفن المحملة بمواد خطرة من المرور البريء[1].

تتمتع مع ذلك الدولة الساحلية بصلاحية تُمكنها من اعتراض المرور البريء والتقليل من ثم من شأن المبدأ المُكرس لحرية الملاحة والحيلولة دون تحقيق غايتها الرئيسية المتمثلة أساسا في التنمية الاقتصادية والاجتماعية العالمية، المتوقفة على التجارة البحرية، إذ يستند الاعتراض المسموح للدولة الساحلية على اعتبارات بيئية، فقد تتحجج تجاه السفن الأجنبية المُستعملة للوقود النووي والمشحونة بالمواد ذات الطبيعة الخطرة بكون مرورها غير بريء لعدم تبليغها المسبق عن مسارها ونوع البضاعة المشحونة على متنها، وذلك تطبيقا لأحكام المادة 23 من اتفاقية قانون البحار التي تفرض على السفن الأجنبية المعنية الالتزام بهذا التبليغ المسبق في إطار مراعاة التدابير الوقائية الخاصة المقررة بموجب اتفاقيات دولية لهذا النوع من السفن. تطبيقا لهذا المبدأ، أُبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية بعد إبرام اتفاقية قانون البحار، والتي تكرس واجب التبليغ القبلي Prior notification في حالة المرور بالبحر الإقليمي[2]، لكن في المقابل يمكن التمسك بحق المرور البريء دون مراعاة هذا الالتزام، لأن المادة 302 من اتفاقية قانون البحار تُكرس حق الدول الأطراف في الامتناع عن تقديم معلومات يكون إفشاؤها متعارضا مع المصالح الأساسية لأمنها.

بالنتيجة تتضارب أحكام الاتفاقية التي يمكن تفسيرها بكونها تعزز الأمن القومي للدول الأطراف فيها، فمن جهة ترتب التزاما على عاتق دولة العلم تفرضه اعتبارات أمن البيئة البحرية، فتكون دولة العلم ملزمة بما تفرضه المادة 23 من الاتفاقية التي تحيل أمر التبليغ القبلي إلى اتفاقيات دولية خاصة، ومن جهة أخرى يتراجع هذا الالتزام أمام المبدأ العام الذي تكرسه المادة 302 للاتفاقية، والذي يتيح لدولة العلم

---

1 R.R. Churchill & A.V. Lowe, Op.cit., p.81.

2 راجع المادة 4 (12) من اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، تم تبنيها من طرف مؤتمر المفوضين في 22 مارس 1989، دخلت حيز التنفيذ في 5 ماي 1992 مصنف الأمم المتحدة للمعاهدات 1673، والاتفاقيات المبرمة لوضع اتفاقية بازل حيز التنفيذ: اتفاقية باماكو بشأن حظر الاستيراد إلى إفريقيا والتحكم في حركتها عبر الحدود، إدارة النفايات الخطرة داخل إفريقيا، الموقع عليها في 30 جانفي 1990، دخلت حيز التنفيذ في 22 أفريل 199، اتفاقية وايغاني لحظر استيراد النفايات الخطرة والمشعة إلى بلدان منتدى المحيط الهادئ الجزرية والتحكم في حركتها عبر الحدود وإدارتها في منطقة جنوب المحيط الهادئ، الموقع عليها في 16 سبتمبر 1995، دخلت حيز التنفيذ في 21 أكتوبر 2001، الاتفاق الإقليمي بشأن نقل النفايات الخطرة عبر الحدود الموقع عليه ببنما في 11 ديسمبر 1992، دخل حيز التنفيذ في 17 نوفمبر 1995، البروتوكول المتعلق بمنع تلوث البحر الأبيض المتوسط من جراء حركة النفايات الخطرة عبر الحدود والتخلص منها، الموقع عليه في أول أكتوبر 1996، دخل حيز التنفيذ في 18 جانفي 2008، اتفاق بين حكومة كندا وحكومة الولايات المتحدة بشأن نقل النفايات الخطرة عبر الحدود، موقع عليه في 28 أكتوبر 1986، دخل حيز التنفيذ في 8 نوفمبر 1986.

الامتناع عن إفشاء مسار سفنها ونوع حمولتها ليس لدواع تتعلق بحرية الملاحة أو لتعزيز استدامة استخدام البحار والمحيطات، وإنما لاعتبارات أمنية محضة تأكدت من خلال أعمال القرصنة والأفعال الإرهابية التي استهدفت العديد من السفن في السنوات الأخيرة. ومنه يتبين التداخل الحاصل بين اعتبارات أمن الملاحة البحرية الصلب المستهدف من خلال أفعال عدوانية، وأمن الملاحة البحرية الناعم الذي ينطوي على تهديدات ضد البيئة البحرية بسبب الطبيعة الخطرة للمواد المنقولة بحرا، وكذلك خطورة نوع الوقود المستخدم لممارسة الملاحة.

يبدو أن التوفيق بين هذه الاعتبارات مسألة عسيرة، ولا سيما في الحالات التي تتمسك فيها دولة العلم بحقها في عدم إفشاء نوع الحمولات المشحونة لأسباب أمنية، ولا سيما ما يفرضه أمنها الاقتصادي في مواجهة الجوسسة التجارية Commercial espionage، ذلك أن الافشاء التلقائي لبيانات معينة كميناء وجهة السفينة، نوع حمولتها أو الوقت المقدر للوصول Estimated Time of Arrival (ETA) يجعل السفن التجارية عرضة للتجسس التجاري من طرف مجهزي السفن المنافسين[1].

أتاح التطور التكنولوجي في هذا السياق استعمال أنظمة آلية لتحديد هوية السفن، ومواقعها، ومسارها، وطبيعة حمولاتها، في إطار تعزيز سلامة وأمن الملاحة البحرية، ولا سيما الوقاية من التصادم في البحر التي فرضت تجهيز كافة السفن التجارية التي تقوم برحلات دولية ذات حمولة تساوي أو تفوق 300 والسفن التجارية التي لا تقوم برحلات دولية ذات حمولة إجمالية تساوي أو تفوق 500 ، وكافة سفن نقل المسافرين، بنظام التعريف التلقائي[2] Automatic Identification System (AIS)، ويساهم هذا النوع من الأنظمة الآلية في التقليل من المخاطر المحدقة بالبيئة البحرية، ذلك أن تفادي التصادم في البحر الذي ترمي إليه القواعد والمعايير التي يتم تبنيها دوليا من طرف المنظمة البحرية الدولية يعزز في نهاية المطاف أمن البيئة البحرية، بما في ذلك بعده الناعم المهتم بالبيئة البحرية. لكن رغم أهمية هذه الأنظمة إلا أن كونها متاحة بيسر للمجموعات الإجرامية الممارسة لأعمال القرصنة أو الإرهاب البحري يجعل دولة العلم أحيانا في وضع حرج، إذ تمتنع سفنها عن تشغيل هذه الأنظمة ولا سيما على مستوى المناطق البحرية الأكثر عرضة للإجرام البحري، نظرا لأن الإبقاء على تشغيلها يسهّل اكتشافها من طرف السفن الإجرامية

1 Arnaud Serry et Laurent Lévêque, « Le système d'identification automatique (AIS) », Netcom [En ligne], 29-1/2 | 2015, mis en ligne le 17 décembre 2015, URL: http://journals.openedition. org/netcom/1943; DOI: https://doi.org/10.4000/ netcom.1943, (consulté le 13 juin 2021).

2 Safety of Life at Sea Convention (SOLAS Convention), Chapter V, Regulation 19.2 Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment, available at: https://www.navcen.uscg.gov/pdf/AIS/SOLAS.V.19.2.1-5.pdf (last accessed June 13th, 2021).

التي بإمكانها الحصول على معلومات عن السفن عبر الترددات العالية جدا Very High Frequency المرتبطة بنظام التعريف التلقائي الذي تتزود به بيُسر تلك السفن الإجرامية. ساند هذا الموقف العديد من المهتمين بشؤون الملاحة البحرية وسبق لبعضهم وأن جادل بأنه:

"Dans ce cas, la solution est de désactiver le système AIS des navires entrant dans les zones à risques telles que le golfe d'Aden qui sont également généralement des zones de fort trafic dans lesquelles le recours à l'AIS est primordial pour réduire les risques de collision"[1]

ينبغي التوضيح أن تقييد حرية الملاحة لا يرمي في جميع الحالات إلى تعزيز مركز الدولة الساحلية على حساب دولة العلم، وإنما يكمن المغزى منه في تحقيق حماية البيئة البحرية العاكسة لأحد مقومات أمن البيئة الذي يعزز الأمن القومي للدول الساحلية، ولا سيما تلك التي تعتمد اقتصادياتها وتنميتها على ما توفره لها البيئة البحرية من خدمات وثروات. غالبا ما تتضرر البيئة البحرية جراء الامتناع عن تقديم إشعار مسبق للدولة الساحلية بشأن البضاعة الخطرة المشحونة على متن السفن، وقد يتفاقم الضرر في حالة تسبب هذه السفن في حوادث ينجم عنها تسرب المواد الخطرة المشحونة على متنها إلى البحر، ذلك أن الإطلاق المناسب والسريع لمخططات مكافحة التلوث البحري للدول الساحلية متوقف على ما تحصل عليه من معلومات من السفن العابرة بالمياه الخاضعة لسيادتها، أو ولايتها الوطنية أو الواقعة في نطاق مسؤوليتها البحرية البيئية.

في المقابل تتعمد بعض الدول الساحلية الاستغلال السلبي لما يجيزه قانون البحار من تقييد لحرية الملاحة، فتغتنم المعلومات التي تحصل عليها لتمتنع عن تقديم المساعدة للسفن الأجنبية المشحونة بمواد خطرة، والتي تكون في حاجة لمساعدة سعيا لدرء المخاطر ونقل الضرر المحتمل من مناطق بحرية تخضع لولايتها إلى أعالي البحار، أو مناطق بحرية خاضعة لولاية دول مجاورة أو محاذية، وهو ما لا يجيزه القانون الدولي للبحار[2].

تثار مسألة توفير ملاذات للسفن المحتاجة إلى المساعدة بحدة، ولا سيما عندما تكون السفن المعنية مشحونة ببضائع خطرة، وتتعقد وضعية هذه السفن من الناحية القانونية لكون القانون الدولي للبحار الساري لم يتبن بعد مفهوم "ملاذات السفن المحتاجة للمساعدة" « Place of refuge for ships in need of assistance » بل اكتفى فقط بالتنصيص على الاستثناء الذي يجيز للسفينة الأجنبية عدم مراعاتها شرطي

1 Arnaud Serry, Laurent Lévêque, Op.cit.

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 195" واجب عدم نقل الضرر أو الأخطار أو تحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر منه".

السرعة وعدم انقطاع مرورها البريء في البحر الإقليمي لدولة ساحلية[1]، إذ أجازت اتفاقية قانون البحار أن يتم اعتبار مرور السفينة الأجنبية بريئا حتى في الحالة التي يشتمل مرورها على التوقف والرسو في حالات معينة، كتوفر قوة قاهرة أو حالة شدة، لكن يتعين لفت الانتباه إلى أن السفينة المحتاجة إلى مساعدة قد لا يكفيها السماح لها بالتوقف والرسو على المخطاف بالبحر الإقليمي، وإنما قد تتطلب حالتها والظروف السائدة التكفل بها وبحمولتها الخطرة من خلال توفير ملاذ ملائم، وهو ما تم إغفاله عند إعداد اتفاقية قانون البحار.

علاوة على ذلك، تبقى مسألة ملاذات السفن المحتاجة إلى مساعدة مطروحة بشدة أمام غياب اجتهاد قضائي دولي بشأنها، ذلك أنه رغم الحوادث الخطيرة التي عرفتها المنظومة البحرية الدولية، ولا سيما خلال العشرية الأولى للقرن الحالي، على غرار واقعتي "Prestige" و"Erika"، بقي القضاء الدولي صامتا حول الموضوع، وقد يعود ذلك في نظرنا إلى عدم لجوء الدول المعنية إليه واكتفائها بعرض قضاياها المتعلقة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالنفط على القضاء الوطني للدول الساحلية المتضررة جراء الواقعتين المشار إليهما، في حين كان بإمكانها عرض النزاع مثلا على المحكمة الدولية لقانون البحار المختصة بالنظر حتى في موضوع التعويض عن الأضرار التي سببتها هاتان الحادثتان. كان من المفروض أن يتم إشراك القضاء الدولي العام في معالجة القضايا المترتبة عن التلوث البحري المعتبر الذي نتج عن هاتين الحادثتين، ويمكن الاعتقاد جزما أن تحقق ذلك يُمثل فرصة للقضاء الدولي العام للفصل في أمر ملاذات السفن المحتاجة إلى المساعدة على ضوء أحكام قانون البحار السارية، وهو ما كان بإمكانه إتاحة الفرصة لبروز اجتهاد قضائي دولي حول هذه المسألة، من شأنه أن يضع حدا للاختلاف في التأويلات والتفسيرات بشأن ممارسة حق المرور البريء في علاقته مع أمن البيئة البحرية.

يعاني قانون البحار الساري عموما من قصور في مسألة التوفيق بين حرية الملاحة والتزامات الدولة الساحلية بشأن التكفل بالسفن الأجنبية المحتاجة لمساعدة؛ ذلك أن أمر مساعدة الأشخاص في حالة خطر بالبحر، إن تم الفصل فيه قطعا[2]، فترتيب التزامات ومسؤوليات بشأن التكفل بالسفن المحتاجة للمساعدة تعزيزا لأمن البيئة البحرية ولحرية الملاحة يعد أمرا لا يزال يكتنفه الغموض، رغم إمكانية الاستناد إلى المبدأ العام الذي يلزم الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها[3]، إلا أن ذلك لا يعد في نظرنا كافيا، فلا بد من

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار ، المادة 18(2) "معنى المرور"، المرجع السابق.

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 98 "واجب تقديم المساعدة".

3 نفس المرجع، المادة 192 " التزام عام" الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

تكريس نص واضح وصريح حول مسألة ملاذات السفن المحتاجة للمساعدة في صلب اتفاقية قانون البحار، على غرار النص الذي يرتب التزاما واضحا بشأن مساعدة الأشخاص الذين يواجهون خطرا بالبحر.

على ضوء ما سبق ذكره، يُلاحظ أن مبادئ قانون البحار من شأنها أن تتصادم وتتعارض على نحو يثير التشكيك فيها، فإذا كان مبدأ حرية الملاحة الذي يتجسد بموجب حقي المرور البريء والمرور العابر وحرية أعالي البحار يهدف إلى تسهيل حركة السفن والتجارة البحرية الدولية والمواصلات البحرية بصورة عامة، الضرورية للتنمية الاقتصادية العالمية المستدامة، إلا أن اعتبارات الأمن القومي تطغى أحيانا على هذه الغايات؛ ذلك أن قانون البحار الساري يتبنى من جهة أخرى مبادئ قد يتم التحجج بها لعرقلة حرية الملاحة، على غرار مبدأ التحوط الذي يمنح الأولوية للطبيعة في حالة عدم اليقين العلمي "In dubio pro natura" أو "If in doubt, decide in favour of the environment"[1] لكن يسود في المقابل جدل حول مسألة اعتبار التحوط مبدأ من مبادئ القانون الدولي للبيئة، وهو ما يمكن ملاحظته في موقف غرفة منازعات قاع البحار للمحكمة الدولية لقانون البحار التي جادلت بأن العمل بمقاربة التحوط بموجب عدد معتبر من الاتفاقيات الدولية وصكوك أخرى، العاكس للمبدأ 15 لإعلان ريو، ترتب عنه توجه نحو جعل هذه المقاربة جزءا من القانون الدولي العرفي :

"The Chamber observes that the precautionary approach has been incorporated into a growing number of international treaties and other instruments, many of which reflect the formulation of Principle 15 of the Rio Declaration. In the view of the Chamber, this has initiated a trend towards making this approach part of customary international law" [2]

لم يتم الجزم بصيرورة هذه المقاربة جزءا من القانون الدولي العرفي، وإنما تم الإقرار بالتوجه نحو ذلك، وفي حالة صيرورة هذه المقاربة مبدأً فإن الحاجة إلى توضيح أدق للالتزامات الواقعة على كل من الدولة الساحلية ودولة العلم فيما يخص حرية الملاحة البحرية ستصبح أمرا لا بد منه لتفادي التعسف في ممارسة الحقوق باسم حرية الملاحة من جهة، والتعسف في عرقلتها استجابةً لمتطلبات أمنية بيئية على

---

1 Lawrence A. Kogan, What Goes Around Comes Around: How UNCLOS Ratification Will Herlad Europe's Precautionary Principle as U.S. Law, 7 Santa Clara Journal of International Law, 23 Issue.1, (2009), available at: http://digitalcommons.law.scu.edu/scujil/vol7/iss1/2 (last accessed May 23rd, 2021).

2 راجع الرأي الاستشاري لغرفة منازعات قاع البحار، للمحكمة الدولية لقانون البحار، مسؤوليات والتزامات الدول المتعلقة بالنشاطات في المنطقة، (2011)، 1 فيفري 2011، الفقرة 135، ص. 47،

" تلاحظ الغرفة أن النهج التحوطي قد تم التنصيص عليه في عدد معتبر من المعاهدات الدولية والصكوك الأخرى، والتي تعكس الكثير منها صياغة المبدأ 15 من إعلان ريو. وترى الغرفة أن ذلك أدى إلى بروز توجه نحو جعل هذا النهج جزءًا من القانون الدولي العرفي" (ترجمتنا).

حساب تنمية عالمية مستدامة يضمنها الاستخدام المستدام للبحار والمحيطات. أضحت هذه الاستدامة مهددة بحرية الملاحة نفسها، لأن الاستعمال الحر للبحار والمحيطات لا يخلو من وجهة نظر الملاحة والتجارة البحرية من آثار سلبية على البيئة البحرية خاصة والنظام المناخي العالمي عموما، ما دامت الإحصائيات تشير إلى أن نسبة انبعاثات الغازات الدفيئة لقطاع النقل البحري قُدر ارتفاعها بنسبة 32% خلال 20 سنة الأخيرة[1]، ومن المتوقع أن ترتفع من 50% إلى 250% بحلول عام 2050 رغم التحسينات المقررة في استهلاك الوقود[2]، ما يجعل أمر استدامة استخدام البيئة البحرية للأغراض التجارية والاقتصادية في إطار التنمية الاقتصادية الشاملة مرهونا ليس فقط بضمان حرية البحار، بل يتعين التكفل أيضا بالبعد البيئي المحض لحرية البحار على نحو يراعي الحفاظ على استدامة ممارسة الملاحة البحرية التجارية بواسطة السفن والطائرات بالقدر الذي يقره قانون البحار من الحرية، مع التقليل من تقييدها لدواع أمنية قومية، وحتمية الاهتمام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من كافة المخلفات السلبية للنقل البحري بمختلف أنواعه.

المطلب الثاني

سلمية الاستخدام والاستغلال المستدامين للبحار والمحيطات

يُعد استخدام البحار والمحيطات في الأغراض السلمية أحد المكونات الخمسة الواسعة للنظام القانوني للبحار والمحيطات الذي تبنته اتفاقية قانون البحار، ويتجلى ذلك فيما نصت عليه الفقرة الرابعة من ديباجاتها[3]. مبدئيا لا يمكن استخدام البحار والمحيطات بصورة مستدامة إلا في ظروف سلمية، حيث يغيب العنف والقوة اللذان يسعى قانون البحار المعاصر إلى الوقاية منهما في إطار صون الأمن والسلم الدوليين. ليس بالغريب أن تساهم اتفاقية قانون البحار والأحكام الأخرى لقانون البحار المعاصر في العمل على احترام أحد المبادئ الرئيسية لميثاق الأمم المتحدة التي أصبحت مبدأً عاماً في القانون الدولي، والذي نصت

---

1 News European Parliament, Emissions from Planes and Ships: Facts and Figures (Infographic), Created: 05-12-2019, updated: 28-04-2021, https://www. europarl.europa. eu/news/en/headlines/society/20191129STO67756/emissions-from-planes-and-ships-facts-and-figures-infographic (last accessed June 5th, 2021).

2 Ibid.

3 راجع اتفاقية قانون البحار، الديباجة، الفقرة الرابعة: "وإذ تسلم باستحسان العمل، عن طريق هذه الاتفاقية، ومع إيلاء المراعاة الواجبة لسيادة كل الدول، على إقامة نظام قانوني للبحار والمحيطات ييسر الاتصالات الدولية ويشجع على استخدام البحار والمحيطات في الأغراض السلمية والانتفاع بمواردها، والانتفاع بمواردها على نحو يتسم بالإنصاف والكفاءة، وصون مواردها الحية، ودراسة وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

عليه المادة 2(4) من الميثاق "يمتنع أعضاء الهيئة جميعاً في علاقاتهم الدولية عن التهديد باستعمال القوة أو استخدامها ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لأية دولة أو على أي وجه آخر لا يتفق ومقاصد الأمم المتحدة".

لقد تم إسقاط هذه الأحكام في المادة 301 من اتفاقية قانون البحار التي نصت: "تمتنع الدول الأطراف في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها، بموجب هذه الاتفاقية، عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي لأية دولة، أو بأي صورة أخرى تتنافى ومبادئ القانون الدولي المتضمنة في ميثاق الأمم المتحدة". يترتب عن تأكيد صون السلم والأمن الدوليين نتيجة مفادها أن قواعد اتفاقية قانون البحار تُطبق فقط على العلاقات الدولية البحرية في وقت السلم، فضلا عن أنها لا تعالج أمور استعمال القوة في البحر، "فالاتفاقية هي اتفاقية وقت السلم، لا تحل محل مجموعة قانون الحرب البحرية والحياد الذي يُطبق أثناء النزاع المسلح في البحر"[1]. إن اعتماد هذا التصور بصورة حصرية يعكس تحليلا قاصرا لأحكام قانون البحار المعاصر، فبالفعل، مبدئيا، لا تخضع الحروب البحرية والنزاعات البحرية العنيفة إلا لأحكام القانون الدولي الإنساني، لكن قد يصبح أمر الاعتماد على قواعد قانون البحار محتوما خلال وقت الحروب والمعارك البحرية، ولا سيما لما يتعلق الأمر بمعالجة المسائل ذات الصلة بأمن البيئة البحرية الذي يعكسه مقوما الحماية والاستدامة. علاوة على ذلك، فإن قانون البحار المعاصر يجيز استعمال القوة في البحر في وقت السلم، على غرار استعمال القوة الضرورية لفرض احترام القوانين والأنظمة البحرية تجاه الوطنيين والأجانب، السفن والطائرات الوطنية والأجنبية على حد سواء، وهو ما يطرح إشكالية الآثار الضارة لمخلفات الأسلحة والذخائر المستعملة في البحر، سواء في وقت السلم على غرار ما يتم إطلاقه من قذائف وصواريخ ومواد كيميائية أو مشعة عند إجراء التجارب والتمارين العسكرية، أو خلال وقت الحروب البحرية التي تعرف استعمالا كثيفا للأسلحة والذخائر الحربية بما فيها الخاضعة لأنظمة قانونية دولية خاصة.

تتوقف استدامة استخدام البحار والمحيطات على السلمية التي تتهدد بفعل العسكرة المفرطة وغير القانونية للبحار والمحيطات، وتتهدد الاستخدامات السلمية للبيئة البحرية جراء انتشار أسلحة الدمار الشامل والفتاكة، وهو ما دفع المتفاوضين خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار إلى تبني مصطلحات

---

1 Brian Wilson, James Kraska (2009) American Security and Law of the Sea, Ocean Development & International Law, 40:3, 268-290, p. 277, DOI: 10.1080/00908320903077001, available at: https://ur.booksc.eu/book/35999080/036643, (last accessed October 12th, 2020).

"… the Convention is a peacetime agreement, it does not displace the body of the law of naval warfare and neutrality that applies during time of armed conflict at sea".

تجعل من قانون البحار قانونا يسعى إلى تخصيص البحار والمحيطات لأهداف سلمية لا غير، فتم اعتماد مصطلح "الأغراض السلمية Peaceful purposes" على شكل مبدأ تم تكراره في العديد من أحكام اتفاقية قانون البحار، للتأكيد على الالتزام باستخدام البيئة البحرية وممارسة النشاطات التي يقرها قانون البحار بمختلف المناطق البحرية لأغراض سلمية فحسب[1].

يبرز أيضا اصطلاح "الاستخدام السلمي Peaceful uses" في صلب الاتفاقية، ومع ذلك تمت المجادلة بأنه "لا يوجد فرق جوهري في الغرض من هذين المصطلحين"[2] (الأغراض السلمية والاستخدام السلمي)، لكن ما يلاحظ هو اختلاف إسقاط هذا المبدأ فيما يتعلق بأعالي البحار عما تم استعماله بالنسبة للمناطق البحرية الأخرى، إذ تم استعمال مصطلح "تخصيص Reservation" (تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية)، وهو ما يدفع إلى الاعتقاد باختلاف وضع أعالي البحار من حيث جعلها سلمية مقارنة بالمناطق البحرية الخاضعة إما لسيادة أو ولاية الدول. يجادل البعض في هذا السياق بأن "أحد الاستخدامات غير المصرح بها على نطاق واسع لأعالي البحار، المعترف بها بموجب المبادئ العامة للقانون الدولي، هو حق الدول في استخدام المنطقة للأغراض العسكرية"[3]. لا يتفق هذا الرأي مبدئيا مع أهداف معاهدة أنتاركتيكا لعام 1959 التي تعد أول نص مدون استعمل مصطلح "الأغراض السلمية"، وذلك على الرغم من أن المعاهدة لم تقدم تعريفا لهذا المصطلح، إلا أن أحكامها التي تمنع كل نشاط ذي طبيعة عسكرية في النطاق الجغرافي المُحدد لتطبيقها تدل على التجريد الكلي للمنطقة من العسكرة Demilitarization.

خلافا لذلك، توحي الممارسات المختلفة للدول، ولا سيما القوى البحرية الكبرى، بأن تخصيص واستخدام البحار والمحيطات للأغراض السلمية، وفقا لما تكرسه اتفاقية قانون البحار، لا يعني بالنسبة لها منع ممارسة الأنشطة العسكرية بالبحر في وقت السلم، إذ تُنذرُ الإعلانات التي أدلت بها العديد من الدول

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 88: تخصيص أعالي البحار للأغراض السلمية، المادة 141: استخدام المنطقة للأغراض السلمية دون غيرها، المادة 155(2): استخدام المنطقة للأغراض السلمية دون غيرها، المادة 242(1): التعاون الدولي في البحث العلمي البحري للأغراض السلمية، المادة 246(3): البحث العلمي البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى الجرف القاري للأغراض السلمية وحدها، المادة 310: استخدام البحار في الأغراض السلمية.

2 Moritaka Hayashi, Military and intelligence gathering activities in the EEZ: definition of key terms, Marine Policy, Vol. 29 (2005) pp. 123–137, available at: https://booksc.org/book/3790246/dbc701 (last accessed May 15th, 2021).

3 Rex Zedalis, Military Uses of Ocean Space and the Developing International Law of the Sea: An Analysis in the Context of Peacetime ASW, 16 San Diego L. Rev. 575, April 1979, Vol.16 No.3, pp.575-664, available at: https://digitalcommons. law.utulsa. edu/fac_pub/index.23. html#year_1979 (last accessed October 15th, 2020).

عند موافقتها على أن تلتزم بأحكام اتفاقية قانون البحار بسعيها لعسكرة البحار والمحيطات على حساب تخصيصها واستخدامها للأغراض السلمية، كما تنطوي هذه الإعلانات على تضارب المواقف بين مؤيد على سبيل المثال لاشتمال حرية الملاحة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة على الحق في إجراء تمارين ومناورات عسكرية، باعتبارها أعالي البحار من منظور ممارسة الملاحة، وبين معارض لذلك ومتمسك بشرط الرضا المسبق للدولة الساحلية.

لا يمكن في جميع الحالات الاختلاف في كون عسكرة البحار والمحيطات، سواء بصورة مؤقتة أو دائمة، عائقا لاستخدام واستغلال البيئة البحرية، لأن المنطقة البحرية التي تحتضن القوات والنشاطات العسكرية تكون محظورة للاستخدام والاستغلال طيلة فترة نشر القوات العسكرية بها، بينما يجيز قانون البحار المعاصر مبدئيا كلا من استخدام البحار والمحيطات واستغلال مواردها. ومنه يتم تعليق العديد من النشاطات المشروعة بالبيئة البحرية التي تحتضن النشاطات العسكرية، على غرار الملاحة والتجارة البحريتين، المواصلات البحرية بما فيها النقل البحري ووضع الكابلات البحرية. فضلا عن ذلك، فإن قضية عسكرة البحار والمحيطات تتعقد من حيث عدم إمكانية تفعيل سلطات الدول، بصفتها دول علم أو دول ميناء أو دولا ساحلية، لتطبيق القواعد القانونية الدولية أو الوطنية حسب الحالة لحماية البيئة البحرية من الاعتداءات والانتهاكات المحتملة التي قد تنجم عن التواجد العسكري بالبحر، وذلك نظرا للحصانة السيادية التي تتمتع بها السفن والطائرات الحربية وطواقمها.

ومنه يتبين أن السلمية المعتبرة شرطا حيويا لاستدامة أمن البيئة البحرية التي تسعى إليها الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار، المُمثلة لغالبية الدول التي يتشكل منها المجتمع الدولي[1]، أمر نسبي، إذ لا يُقصد بها حتما حظر البيئة البحرية للاستخدام العسكري، ذلك أن البحر لا يزال يحتفظ بأحد أهم المقومات الدالة على السيطرة والهيمنة، بل لا تزال القوة البحرية Maritime Power مسألة استراتيجية بالنسبة للأمم البحرية الحالية الواعية بحتمية استيعاب الدروس من التاريخ الذي يشهد بأن التفوق لم يكن سوى للكيانات السياسية المهيمنة على البحر بفضل الأساطيل الحربية، ويتم الاستشهاد في هذا الشأن بالمقولة الشهيرة:

«L'Oracle avait dit: "Défends ta cité par une muraille de bois inexpugnable" Thémistocle lança la construction d'une flotte»[2]

---

1 عدد الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار إلى غاية 27 جويلية 2021 مائة وثمانية وستون (168)، الأمم المتحدة، الموقع الإلكتروني الرسمي "UNTS": https://treaties.un.org/

2 LEGRAND Ph.-E., Histoires. Livre 7. Polymnie., [s. n.], 1951, cité dans Gaëtan Balan, L'engagement de l'Union européenne dans la lutte contre les activités illicites en mer : La construction d'un cadre matériel et institutionnel, Thèse présentée et soutenue à « MSH Ange-Guepin de Nantes », le « 10 décembre 2019» Unité de recherche : Centre de Droit Maritime et Océanique, EA 1165, p. 7.

وهو ما يعني إدراك تيميستوكل Thémistocle (525 ق.م– 45 ق.م) أهمية امتلاك أسطول بحري حربي، استطاع بفضله التغلب على الإمبراطورية الفارسية والدفاع عن اليونان القديمة في بداية القرن الخامس قبل الميلاد. تأكدت أهمية الهيمنة على البحر على مر العصور، وسبق أن تم الإقرار بحتمية السيطرة على البحر عسكريا كشرط للتحكم في التجارة، وهو ما تعكسه مقولة المستكشف البريطاني السير والتر رالي Sir Walter Raleigh (1591–1618) "من يتحكم في البحر يتحكم في التجارة، ومن يتحكم في التجارة العالمية يتحكم في ثروات العالم، ومن ثمَّ يتحكم في العالم ذاته"،

"Whosoever commands the sea commands the trade; whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world and consequently the world itself "[1]

استمرت مصداقية هذا التصور في الوقت المعاصر، وأكدت الحربان العالميتان أن الانتصار كان لصالح القوى المسيطرة بحرا، ولم يخل هذا الانتصار من خلفيات فكرية، لأن الجانب النظري للهيمنة بحرا من خلال القوة البحرية ساهم بشكل رئيسي في تحقيقه، ويعود الفضل بالدرجة الأولى إلى العميد البحري Rear admiral والمؤرخ الأمريكي ألفريد ثاير ماهان Alfred Thayer Mahan (27 سبتمبر 1840– 1 ديسمبر 1914) الذي ترك بصمته في العقيدة البحرية الأمريكية من خلال مؤلفه "The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783 " (أثر القوة البحرية على التاريخ 1660–1783) الذي كان الأكثر تأثيراً في وقته في الاستراتيجية العسكرية والسياسة الخارجية، إذ خلص ماهان إلى حاجة الولايات المتحدة لتطوير قوة بحرية قوية، معتمدا في ذلك على ملاحظته لخمسة عوامل تضافرت لتتوصل بها الإمبراطورية البريطانية إلى تحقيق تفوق بحري، وتحقق ذلك في رأيه بفضل تأمين تجارة خارجية مزدهرة اعتمدت على بحرية تجارية متطورة، وقوات بحرية قوية لحماية السفن التجارية في العالم، فضلا عن قواعد بحرية توفر إمكانية لتموين أو إصلاح السفن، وقدرات لتوفير مواد أولية ضرورية للصناعة، وسوقا استهلاكيا لما تنتجه هذه الصناعة. ومنه تتأكد الاستراتيجية التي تجعل الهيمنة على البحر السبيل للسيطرة على موارده، وهو ما تنبأ به الرئيس الفرنسي الأسبق الجنرال شارل ديغول الذي لاحظ بأن:

1 Sir Walter Raleigh, quoted in Admiral of the Fleet the Lord Hill-Norton. "Maritime Affairs - The Royal and Merchant Navies." Journal of the Royal Society of Arts, vol. 131, no. 5326, 1983, pp. 604–615. JSTOR, www.jstor.org/stable/41373640 (last accessed June 22nd, 2021).

"L'activité des hommes se tournera de plus en plus vers la recherche de l'exploitation de la mer. Et, naturellement, les ambitions des Etats chercheront à la dominer pour en contrôler les ressources"[1]

لن تتحقق السيطرة على البحار والمحيطات اقتصاديا وتجاريا حتما دون السيطرة عليها عسكريا، ولم يتم الإفصاح عن الرغبة في هذه الهيمنة والسيطرة خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، لكن كانت المقاربة الليبيرالية التي سادت مواقف الأمم البحرية، بما فيها القوى البحرية الكبرى، في تصورها لقانون بحار معاصر، تهدف في الواقع إلى تحقيق سيطرتها على البحار والمحيطات وعلى مواردها، مع التستر وراء مبدأ استخدامها لأغراض سلمية الذي أضحى مفهومه فارغا في غياب تعريف له. يتيح هذا الوضع القانوني الاعتقاد بأن مبدأ استخدام البحار والمحيطات لأغراض سلمية يُعد مفهوما سياسيا أكثر منه قانونيا.

لقد أتاح هذا الوضع القانوني المبهم، خلافا للنظام القانوني لمنطقة القارة القطبية الجنوبية الصريح فيما يخص العسكرة، تبني مفاهيم عسكرية بحرية تعكس لامبالاة بمبدأ السلمية المعتمد في استخدام البحار والمحيطات، على غرار "الاستناد البحري Sea Basing"، وهو المفهوم الذي برز في لغة البحرية الأمريكية، والذي يُؤسس لعسكرة مفرطة للبحار والمحيطات، كون الاستراتيجية العسكرية الأمريكية تسعى من ورائه إلى تعويض فقدانها المحتمل للقواعد العسكرية ما وراء البحار، ولا سيما بسبب تغير موازين القوى أو نتيجة التغيرات السياسية التي قد تطرأ على الأنظمة الداخلية للدول المحتضنة لتلك القواعد، وهو ما يمكن إدراكه من التعريف المخصص لهذا المفهوم من طرف الأجهزة الأمريكية المعنية:

"The capability to use the sea in the same way that U.S. forces use overseas regional bases, for deterrence, alliance support, cooperative security, power projection, and other forward operations" [2]

---

1 مجلس الشيوخ الفرنسي، لجنة الشؤون الخارجية، الدفاع والقوات المسلحة، فوج عمل حول عسكرة البحر maritimisation، تقرير إعلامي رقم 674، الدورة غير العادية 2011-2011، مسجل لدى رئاسة مجلس الشيوخ في 17 جويلية 2012، ص. 198، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 22 جوان 2021) https://www.senat.fr/rap/r11-674/r11-6740.html

"سيتم توجيه النشاط البشري باستمرار نحو البحث عن استغلال البحر، ومن الطبيعي أن تكون الدول طموحة في البحث عن الهيمنة عليه للسيطرة على ثرواته" (ترجمتنا).

2 Angredi, Sam J. (2011) "Sea Basing—Concept, Issues, and Recommendations," Naval War College Review: Vol. 64: No. 4, Article 5. p. 29, Available at: https://digital-commons. usnwc.edu/nwc-review/vol64/iss4/5 (last accessed June 22nd, 2021)

" القدرة على استخدام البحر بنفس الطريقة التي تستخدم بها القوات الأمريكية القواعد الإقليمية الخارجية، للردع، ودعم التحالف، والأمن التعاوني، وإبراز القوة، والعمليات الأمامية الأخرى" (ترجمتنا).

يعكس ذلك إمكانية استغناء الولايات المتحدة الأمريكية، من خلال استراتيجية حربية بحرية، عن قواعدها ما وراء البحار، وتفادي تقييد قدرتها على العمل ضد خصومها من طرف دولة ثالثة، ويعكس هذا التصور في نظرنا استخلاص الولايات المتحدة لدروس في هذا المجال، إذ لم يمنع انتماء دول إلى منظمة حلف الناتو وكونها حليفة الولايات المتحدة من رفضها السماح للقوات الأمريكية استعمال أقاليمها لشن حروب ضد دول أخرى، وهو ما وقع خلال حرب الخليج الثانية في عام 2003، إذ رفضت تركيا نشر 62.000 جندي أمريكي على أراضيها في إطار الحرب ضد العراق[1].

يتضح أن الاستناد البحري الذي يعد حلا في مواجهة عدم إمكانية استعمال القواعد الإقليمية ما وراء البحار لا يمكن تجسيده سوى في أعالي البحار، التي تشمل وفقا للموقف الأمريكي مياه المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث تتمتع فيها القوات البحرية بحرية المناورة، وهو ما يعزز الرفع من عسكرة أعالي البحار رغم حث اتفاقية قانون البحار على تخصيصها للأغراض السلمية. يُعد الوجود العسكري بأعالي البحار على نحو مستمر متاحا بفضل التطور الصناعي والتكنولوجي الذي تعرفه القوات البحرية، ويمثل في حد ذاته تهديدا للسلم الذي يهيئ لصراعات عنيفة.

من المؤكد أن الاعتبارات العسكرية طغت على مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، لكن الملاحظ أن تشكيلة العالم الحالي تختلف عن تشكيلته السائدة خلال فترة تلك المفاوضات، إذ تغير مركز الصين من دولة سائرة في طريق النمو إلى دولة متطورة تمتلك أول قوة بحرية في العالم من حيث الكمية، أهلتها لتطالب بإعادة النظر في العديد من مسائل قانون البحار التي تبدو لها غير واضحة، ولا سيما ما يتعلق بالنظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة، فتجادل بأن مبدأ حرية البحار لا يطبق في المنطقة الاقتصادية الخالصة عندما يتعلق الأمر ببعض النشاطات العسكرية[2].

تؤكد الممارسة الدولية أن القوى البارزة لم تعد تقبل تفسير الولايات المتحدة الأمريكية للنظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة، فإلى جانب الصين، ترفض البرازيل والهند وروسيا إجراء تمارين عسكرية أجنبية بمناطقها الاقتصادية تحت غطاء مبدأ حرية أعالي البحار، وتُنذر هذه المواقف المختلفة للقوى

1 Richard Boudreaux, Amberin Zaman, Turkey Rejects U.S. Troop Deployment, Los Angeles Times, March 2nd, 2003, available at: https://www.latimes.com/archives/la-xpm-2003-mar-02-fg-iraq2-story.html (last accessed June 22nd, 2021).

2 China Institute for International Strategic Studies, Ren Xiaofeng and Cheng Xizhong, A Chinese Perspective , 29 Marine Policy 139, 140 (2005), Beijing, China, available at: http://www.navedu.navy.mi.th/stg/databasestory/data/Situation-sea/freedom navigate/A%20Chinese%20Perspective%20military%20in%20EEZ.pdf (last accessed June 22nd, 2021).

البحرية الكبرى باحتمال نشوب صراعات عنيفة نتيجة اختلاف الرؤى حول استخدام البحار والمحيطات، رغم اتفاقها أصلا على المبدأ الفارغ الداعم لاستخدامها لأغراض سلمية، ويوحي ذلك بعدم صلاحية التفسير التقليدي لقواعد قانون البحار وبروز الحاجة لتعاون دولي كثيف قصد التوصل إلى تفسير يحقق إجماعا بشأن المسائل العالقة.

على هذا النحو يتبين أن أمن البيئة البحرية يتأثر ويتهدد باستخدامات البيئة البحرية غير المقترنة بالسلمية المعتبرة شرطا حيويا للإبقاء على استدامة تلك الاستخدامات، التي تتصادم بتداعيات القوة البحرية التي تهدف الدول من خلالها إلى تحقيق أغراض ليست بالضرورة تنموية أو اقتصادية، وإنما لتعزيز القوة والهيمنة البحرية التي يعكسها التفوق العسكري البحري الذي تتعقد تداعياته نتيجة الحصانة السيادية وإفلات القوات العسكرية البحرية من سلطات الرقابة وتنفيذ القانون حتى على حساب سلامة البيئة البحرية.

من جهة أخرى، أضحى أمن البيئة البحرية مهددا في أعالي البحار أكثر من تعرضه للتحديات والتهديد بالمناطق البحرية الأخرى، ويندرج ضمن مفهوم أعالي البحار المنطقة الاقتصادية الخالصة عندما يتعلق الأمر بحرية الملاحة، وذلك رغم أنها تحظى بانفرادها بمبدأ تخصيصها لأغراض سلمية كما تكرسه اتفاقية قانون البحار، الذي لم يراد به في الواقع وفي نظرنا، سوى العمل بموجب هذه الاتفاقية بأحكام معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة الدمار الشامل على قاع البحار والمحيطات وفي باطن أرضها لعام 1971، واقتصار الاستخدام السلمي على حظر هذا النوع من الأسلحة، وإغفال الممارسة الدولية للنشاطات العسكرية البحرية الأخرى التي وإن اتسمت بالسلمية في ظاهرها فهي تنطوي على العدائية والعنف في باطنها، لكون كل نشاط عسكري في الأصل، بما في ذلك نشاط البحث العلمي لأغراض عسكرية، يُعد تحضيرا للمعركة.

الفرع الأول: مفهوم سلمية الاستخدام والأغراض

تصطدم إحدى الغايات السامية لاتفاقية قانون البحار، المتمثلة في السعي إلى جعل البيئة البحرية فضاءً للسلم والتعاون الدولي، بالطموحات العسكرية المحضة التي طغت على مواقف الدول خلال التفاوض حول نص هذه الاتفاقية. يُعد النظام القانوني للبحر الإقليمي والمياه الداخلية واضحا بما فيه الكفاية فيما يخص تمتع الدولة الساحلية بالسيادة التي تخولها الحق في منع السفن الأجنبية من ممارسة نشاطات ذات طبيعة عسكرية عند مرورها ببحرها الإقليمي. يشمل هذا الحق منع العديد من النشاطات ذات طبيعة عسكرية

كالمناورة أو التدريب بأسلحة من أي نوع، جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها، إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها، وإطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله[1].

في المقابل يسود الغموض بالنسبة لممارسة النشاطات العسكرية بالمنطقة الاقتصادية الخالصة من طرف دول الغير، إذ تختلف مواقف الدول حول جواز ذلك من عدمه. برز هذا الاختلاف خلال مرحلة التفاوض ليستمر حتى بعد دخول الاتفاقية حيز التنفيذ، وهو ما ينذر بحالة اللاأمن القانوني التي تهدد الأمن والسلم الدوليين جراء الاختلاف على الغرض الذي يُخصص لاستخدام البيئة البحرية التي تحتضن المنطقة الاقتصادية الخالصة.

يرجع غياب توافق مواقف الدول في هذا الشأن إلى النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة الذي يختلف عن نظامي البحر الإقليمي وأعالي البحار، كما أن الاختلاف قائم أيضا بالنسبة لأعالي البحار فيما يتعلق بمسألة تخصيصها للأغراض السلمية. يرجع أصل استعمال مصطلح "الأغراض السلمية" في قانون البحار إلى قرار الجمعية العامة رقم 2749 المؤرخ في 16 ديسمبر 1970، الذي تبنته خلال دورتها الخامسة والعشرين، لتعلن بموجبه المبادئ المطبقة على قاع البحار والمحيطات وباطنها الواقعة وراء حدود الولاية الوطنية، وهو القرار الذي حقق بامتياز الربط بين التنمية الاقتصادية العالمية بفضل ما توفره المنطقة (قاع البحر وباطنه الواقع ما وراء حدود الولاية الوطنية) من مواد خام، واستدامة استخدامها الذي يعكسه مبدأ تخصيصها للأغراض السلمية.

كان من المنتظر أن تفصل اتفاقية قانون البحار في ماهية "الأغراض السلمية" و"الاستخدامات السلمية" التي أصبح استعمالها شائعا على المستوى الأممي، إلا أن ذلك لم يتحقق، فأخذت المسألة مجرى التعقد بسبب صمت الاتفاقية عن تبني تعريف للمصطلح. ازدادت المسألة تعقيدا بسبب عدم اغتنام الجمعية العامة للأمم المتحدة الفرصة لسد هذا الفراغ عندما ناقشت في عام 1985 تقرير الأمين العام بشأن السباق نحو التسلح البحري، وعلاوة على ذلك جاء تقريرها حول الموضوع ليُشكك في أحكام اتفاقية قانون البحار، ويبرز ذلك من خلال اعتماد التقرير على لفظ "ربما" الذي يقابله لفظ "may" المستعمل في صلب التقرير

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 19(2) (ب)، (ج)، (د)، (هـ)، و(و).

باللغة الإنجليزية، في إشارة إلى أن الاتفاقية ربما تتضمن جوابا بخصوص تحديد مفهوم مصطلح "الأغراض السلمية" الذي كرسته مادتها 301[1].

لم يكن هذا الموقف حاسما بما يضمن اليقين، وهو ما يرتب مشروعية استمرار الدول في الاختلاف حول موضوع ممارسة النشاطات العسكرية في وقت السلم بالمناطق البحرية الواقعة ما وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي، وذلك رغم إقرار الأمين العام للأمم المتحدة بموجب تقريره لعام 1985 بأن " اتفاقية قانون البحار لا تحظر الأنشطة العسكرية التي تتسق مع مبادئ القانون الدولي الواردة في ميثاق الأمم المتحدة، وخصوصا في الفقرة 4 من المادة الثانية من الميثاق وفي المادة الحادية والخمسين منه"[2]. ورغم صراحة هذا الموقف فإنه لا يأخذ بعين الاعتبار الاختلاف السائد بين الدول بخصوص ممارسة النشاطات العسكرية بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، كإجراء التمارين والمناورات، وجمع المعلومات، وهي المواقف المعبر عنها بموجب التصريحات التي أبدتها الدول رسميا عند توقيعها على اتفاقية قانون البحار.

كان من الممكن تفادي هذا الاختلاف من خلال توفير تعريف أوسع لمصطلح "الأغراض السلمية" أو "الاستخدامات السلمية"، على غرار ما عملت به معاهدة أنتاركتيكا لعام 1959 التي تعهدت الدول الأطراف بموجب مادتها الأولى بالامتناع عن تشييد قواعد وتحصينات أو إجراء مناورات عسكرية أو تجريب أسلحة بالمنطقة، ومعاهدة المبادئ المطبقة على نشاطات الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى[3]، والتي منعت مادتها 4 إقامة القواعد والمنشآت والتحصينات العسكرية واختبار أي نوع من الأسلحة وإجراء المناورات العسكرية على الأجرام السماوية. تبنت كذلك معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة الدمار الشامل على قاع البحار والمحيطات وفي باطن أرضها لعام 1971 هذا المنهج الصريح الذي لا يترك مجالا للتأويل، بما أن مادتها الأولى تسرد بالتفصيل النشاطات المحظورة على الدول الأطراف ذات الصلة بموضوع المعاهدة، ومع ذلك، فمن الحكمة الاعتقاد بأن السبب الرئيسي في عدم التزام اتفاقية قانون البحار بالدقة وتحديد قائمة النشاطات العسكرية المحظورة

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الأربعون، القرار A/40/535 دراسة في سباق التسلح البحري، المؤرخ في 17 سبتمبر 1985، البند 68 (ب)، نزع السلاح العام الكامل، تقرير الأمين العام، الفقرة 188، ص 78، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/40/535 (تاريخ الولوج: 22 جوان 2021)

2 نفس المرجع، الفقرة والصفحة.

3 راجع منظمة الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الواحدة والعشرون، القرار 2222، المؤرخ في 19 ديسمبر 1966، معاهدة المبادئ المطبقة على نشاطات الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى، (UNTS 610).

بالبحر، ما عدا تلك التي تتعارض وميثاق الأمم المتحدة، يرجع إلى عدم كونها آلية ترمي للحد من التسلح. لذا فإن التفسير الأممي الذي يزعم مشروعية النشاطات العسكرية بالبحر، مثلما هو وارد في تقرير الأمين العام لعام 1985، يُرتب إلزامية تحديد سلمية النشاط الذي يمارس في البحر بالنظر إلى المادة 2(4) والمادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة، والمراد من هذا التحليل هو الاعتراف على ضوء الممارسة الدولية بعدم تناقض أحكام قانون البحار مع ممارسة نشاطات عسكرية بحرية في وقت السلم، شريطة أن تتم هذه الممارسة وفقا للمبدأين اللذين تكرسهما هاتان المادتان من الميثاق.

يبدو مع ذلك أن المبدأ المكرس بموجب المادة 2(4) من ميثاق الأمم المتحدة، والذي اعتمد عليه تقرير الأمين العام في عام 1985، لا يمكن الاعتماد عليه دائما كمعيار لتحديد سلمية النشاطات الممارسة في البحر من عدمها، ذلك أن التهديد باستعمال القوة أو استخدامها بأعالي البحار قد لا يكون موجها ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لدولة ما، بما فيها سفنها وطائراتها التي تمارس الملاحة بأعالي البحار، لكن تلك القوة التي تتجسد في النشاطات العسكرية قد تمس البيئة البحرية، وهو ما يجهض سلميتها التي اشترطتها المادة 88 من اتفاقية قانون البحار. علاوة على ذلك، يتعذر وفقا لهذا المنطق اعتبار مساس النشاطات العسكرية بالبيئة البحرية على مستوى أعالي البحار وجها آخر من التهديد بالقوة أو استخدامها بما لا يتفق ومقاصد الأمم المتحدة، كما تنص على ذلك المادة 2(4) من الميثاق، وحجة ذلك أن قضايا البيئة لم تكن مطروحة عند تبني ميثاق الأمم المتحدة، فضلا عن كونها تندرج ضمن المسائل التي تُعالج في إطار الأمن الناعم، بينما تؤسس المادة 2(4) للتهديد بالقوة أو استخدامها في إطار الأمن الصلب الذي يعرف إقحاما للعنف، وهو ما لا يتوفر بطبيعة الحال عند التعدي على البيئة البحرية الذي قد يتحقق بسبب النشاطات العسكرية، حتى لو تمت في إطار الشرعية واحترام مبدأ "الأغراض السلمية" أو "الاستخدامات السلمية"، والتي تصبح غير سلمية في نظرنا عند تحقق كل مساس بالبيئة يستحيل معه اتخاذ تدابير ردعية تجاه السفن والطائرات العسكرية، بل حتى السفن الحكومية الأخرى غير المستعملة لأغراض تجارية، بسبب تمتعها بالحصانة السيادية واقتصار خضوعها لقضاء دولة العلم بأعالي البحار.

الفرع الثاني: سلمية استخدام البيئة البحرية والحصانة السيادية

لم يكن مبدأ "الأغراض السلمية" أو "الاستخدامات السلمية" الذي نصت عليه اتفاقية قانون البحار يراد منه منع ممارسة النشاطات العسكرية بالبحر خلال وقت السلم، ويمكن الاستشهاد هنا بما قاله البروفيسور برنار هيربيرت أوكسمان Bernard Herbert Oxman، ممثل الولايات المتحدة في مؤتمر الأمم المتحدة

الثالث لقانون البحار ورئيس فريق اللغة الإنجليزية ضمن لجنة صياغة المؤتمر التي أعدت الاتفاقية، حيث جادل بأن:

"...one of the primary motivations of the major maritime powers in negotiating a new Convention was to protect the broadest possible freedom to conduct military activities at sea"[1].

فأضحى واضحا إمكانية استخدام البيئة البحرية لممارسة نشاطات عسكرية بواسطة السفن والطائرات الحربية التي يقر القانون الدولي العرفي عامة وقانون البحار خصوصا بتمتعها بحصانة سيادية تجعلها في مركز تفلت من كل أشكال الرقابة التي اعتمدتها اتفاقية قانون البحار لتجسيد الأهداف التي سطرتها في ديباجتها. أقرت هذه الاتفاقية صراحة بموجب مادتها 236 عدم تطبيق أحكامها المتعلقة بحماية البيئة البحرية على السفن والطائرات الحربية، وكذلك السفن والطائرات الحكومية الأخرى المجهزة لأغراض غير تجارية. يعكس هذا الاستثناء تضارب المصالح على حساب استدامة استخدام البحار والمحيطات، ذلك أن الاعتبارات البيئية البحرية تتراجع بفعل الاعتراف بالحصانة السيادية لفئة من السفن والطائرات التي لا يمكن أن تخضع لإجراءات الرقابة أو التفتيش أو الحجز، حتى في الحالات التي تتسبب فيها في الاعتداء على البيئة البحرية، وهو ما يحصل في غالب الحالات التي يتم فيها استخدام الذخائر الحربية خلال المناورات والتمارين العسكرية أو عمليات تنفيذ القانون Law Enforcement.

في جميع الحالات تتضرر البيئة البحرية التي تُستخدم فيها الذخائر الحية جراء تسرب مواد سامة بفعل الانفجار إلى مياه البحر، ويعكس ذلك تلوثا بحريا بمواد كيميائية لا يخضع للاتفاقيات الدولية الهادفة إلى حماية البيئة البحرية من التلوث بمواد كيميائية بسبب إقصاء السفن الحربية ونشاطاتها من نطاق تطبيقها[2]. تُعد المادة 95 من اتفاقية قانون البحار القاعدة الأساسية لمبدأ الحصانة الكاملة، وهو المبدأ ذاته المنصوص عليه بموجب المادة 8 (1) من اتفاقية أعالي البحار لعام 1958، بينما تحدد المادة 96 من اتفاقية

---

1 Bernard H. Oxman, The Regime of Warships Under the United Nations Convention on the Law of the Sea, Virginia Journal of international Law. Vol. 24, (1984), pp. 809-863. Available at: https://repository.law.miami.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1401&context=fac_articles (last accessed June 25th, 2021).

" تكمن إحدى الدوافع الأساسية للقوى البحرية الرئيسية للتفاوض بشأن اتفاقية جديدة في ضمان أكبر قدر ممكن من الحرية لممارسة النشاطات العسكرية بالبحر" (ترجمتنا).

2 راجع الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث البحري بالنفط لعام 1954، المادة II الفقرة 1(د)، الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري الناجم عن غمر النفايات ومواد أخرى لعام 1972، المادة VII الفقرة 4، الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث البحري من السفن، المادة 3(3).

قانون البحار، المشتقة من المادة 9 من اتفاقية أعالي البحار، الفئات الواسعة للسفن المستثناة من نطاق تطبيق الاتفاقية.

إن التمتع بالحصانة السيادية لا يعني الإفلات من سلطة القانون، لأن المادة 236 من اتفاقية قانون البحار تلزم دول العلم التي سُجلت لديها السفن الحربية وغيرها من السفن والطائرات العامة بضمان ممارسة هذه الأخيرة نشاطاتها على نحو يتمشى، إلى الحد المعقول والعملي، مع هذه الاتفاقية، لكن هذا الالتزام لا يحقق في نظرنا توازنا بين مصلحة دولة العلم التي تسعى إلى تعزيز أمنها القومي والرفع من قدرات قوتها البحرية للهيمنة والسيطرة عسكريا وتجاريا وجيوسياسيا، والمصلحة الحيوية الشاملة التي يُمثلها أمن البيئة البحرية، ولا سيما صحة البحار والمحيطات، نظرا لكون "الحد المعقول والعملي" مصطلحا يميل إلى النسبية بحيث لا يُتيح تقييم مدى وفاء دولة العلم بالتزام التحقق من احترام قواعد اتفاقية قانون البحار المتعلقة بحماية البيئة البحرية من طرف سفنها وطائرتها المتمتعة بالحصانة السيادية.

كان من الممكن تفادي هذا القصور من خلال التنصيص على التزام دولة العلم بتبليغ الأمين العام للأمم المتحدة بالتدابير التي اتخذتها في إطار وضع أحكام المادة 236 حيز التنفيذ، على غرار النصوص القانونية الوطنية التي يتم تبنيها في إطار حماية البيئة البحرية من الآثار السلبية للنشاطات العسكرية أو النشاطات الأخرى التي تمارسها السفن والطائرات الحكومية غير التجارية، ولا سيما بأعالي البحار. قد يتيح هذا الالتزام لو تم التنصيص عليه الاعتماد على آلية ضغط على دولة العلم لتتحمل الالتزام الواقع على عاتقها بموجب المادة 236 للاتفاقية، كما من شأنها أن تعمل على التقليص من السلطة الواسعة والمفرطة الممنوحة لدولة العلم المترتبة عن إمكانيتها التذرع بالحصانة السيادية على حساب أمن البيئة البحرية.

ومنه يرمي كل إجراء يندرج في إطار تقييد الحصانة السيادية لدولة العلم إلى تفعيل آليات تضمن تحمل المجتمع الدولي مسؤولية تعزيز أمن البيئة البحرية في وقت السلم، لأن الوضع يختلف تماما في وقت الحرب، إذ تراعي الأطراف المتحاربة اعتبارات أمن البيئة البحرية طبقا لقواعد القانون الدولي المطبق على النزاعات المسلحة، وعلاوة على ذلك لا بد من ذكر أن التفسير الواسع لمفهوم الأمن والسلم الدوليين المذكورين في ميثاق الأمم المتحدة من شأنه أن يتيح لمجلس الأمن التصرف عندما يتهدد أمن البيئة البحرية جراء التذرع المفرط بالحصانة السيادية من طرف دولة العلم، غير أن ذلك يعكس توسيعا في الولاية القانونية لمجلس الأمن الذي تتوقف فعاليته على تفعيل المقاربة الشاملة لإصلاح نظام عمل الأمم المتحدة، المُتسم بتموقع القوى البحرية الكبرى في مركز قوة بفضل حق الفيتو الذي يُمكّنها من إبطال وإجهاض أية تدابير أممية ترمي إلى صون وتعزيز أمن البيئة البحرية في الحالة التي تُتخذ تجاه أساطيلها الحربية.

بناء على ما سبق، يمكن القول إن قواعد قانون البحار في حالتها الحالية تضمن استدامة استخدام البحار والمحيطات، إلا أن هذه الاستدامة مهددة أحيانا نتيجة اللبس الذي يشوب أحكام القانون الساري، على غرار الأحكام المكرسة لمصطلح "الأغراض السلمية" أو "الاستخدامات السلمية" الذي لا يحقق في نهاية المطاف سلمية استخدام البحار والمحيطات، لكون تطبيقاته تتيح المجال لإبراز مظاهر القوة والسيطرة في البحر التي تعكس اللاسلمية من حيث المبدأ، ما دام الغرض من النشاطات العسكرية في البحر يكمن في الهيمنة وتحقيق التفوق في القوة، على حساب أمن البيئة البحرية الذي يضعف أمام حصانة الأساطيل الحربية وغياب آليات قانونية تضمن خضوعها لقواعد القانون الدولي للبيئة البحرية.

المبحث الثاني

استدامة استغلال وإدارة المشاعات البحرية العالمية

لم تكن اتفاقية قانون البحار وافية عند التوقيع عليها في عام 1982، بحيث وجد المجتمع الدولي نفسه مرغما على إبرام اتفاقين كان أولهما يهدف إلى إقناع الدول المتقدمة صناعيا وتكنولوجيا بالتصديق عليها بعد إعادة النظر في نظام استكشاف واستغلال الموارد المعدنية للمنطقة[1]، بينما وضع الاتفاق الثاني قواعد لتنظيم استغلال أرصدة الأسماك المتداخلة المناطق والكثيرة الارتحال[2]. رغم ذلك يظل النظام القانوني للمناطق البحرية غير الخاضعة لا للسيادة ولا للولاية الوطنية للدول ضعيفا فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية لهذه المناطق. تأكدت هذه الحالة بتبني مقاربة الإرث المشترك للإنسانية في التعامل مع الموارد البحرية المعدنية لهذه المناطق، بحيث طغت الخلفيات الاقتصادية والتنموية على الجهود التي كانت ترمي إلى تبني هذه المقاربة التي لم تهتم بالبعد البيئي البحري عند بروزها، وسبب ذلك يكمن في عدم إمكانية تحقيق التوافق عمليا بين نظام استغلال المشاعات العالمية ونظام حمايتها، نظرا لخضوع هذه الأخيرة لمنطق الانتفاع بها من طرف الجميع وعدم امتلاكها من أي كان.

خلافا للوضع القانوني المطبق على الثروات المعدنية للمنطقة[3]، تنفرد القارة القطبية الجنوبية بنظام قانوني خاص يهدف في ظاهره إلى حماية بيئتها، لكنه يتميز بكونه نتاج اتفاق بين عدد من دول تمتلك

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثامنة والأربعون، القرار A/RES/263/48، المؤرخ في 17 أوت 1994، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/48/263 .263/48

2 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/CONF/.164/37، المؤرخ في 8 سبتمبر 1995، متاح على الرابط: (تاريخ الولوج 26 جوان 2021) https://undocs.org/ar/A/CONF.164/37

3 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 1(1) "تعني "المنطقة" قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية".

الوسائل والتكنولوجيا الضرورية لاستكشاف هذه المنطقة، بينما تجد الدول غير الأطراف في المعاهدة نفسها مرغمة على الموافقة على هذا النظام في حالة رغبتها في ممارسة أحد النشاطات التي يجيزها. يعكس هذا النظام ما يمكن اعتباره التزاما عن طريق الإذعان، إذ يتم الانضمام إلى ما تم الاتفاق عليه من طرف الغير دون أن يكون للطرف الراغب في الانضمام الحق في إبداء شروط أو مناقشة ما تم الاتفاق عليه. ومنه يتميز النظام القانوني الدولي المطبق على استغلال الموارد البحرية للمناطق غير الخاضعة للولاية الوطنية بازدواجية يعكسها نظام عام يسري على المنطقة ونظام خاص يطبق على القارة القطبية الجنوبية (أنتاركتيكا)، ويختلفان جوهريا، بحيث يخدم نظام أنتاركتيكا أمن البيئة البحرية للمنطقة التي يطبق عليها، بينما يسعى نظام المنطقة إلى الاستغلال الاقتصادي والتجاري لمواردها المعدنية (المطلب الأول).

تم تبني كلا النظامين في مراحل لم تكن فيها التحديات البيئية الشاملة محل اهتمام المجتمع الدولي الذي أصبح ملزما في الوقت الحالي بالتعامل معها في سبيل مواجهة التهديدات الشاملة التي يتعرض لها أمن البيئة البحرية. مبدئيا لا يقبل استغلال الموارد البحرية المعدنية اقترانه بالاستدامة نظرا لطبيعة هذه الموارد التي لا تتجدد، في حين يخضع استغلالها لنظام التضامن الدولي الذي يتجسد بفضل اعتبارها إرثا مشتركا للإنسانية العاكس للرغبة في تحقيق التقدم الاقتصادي والاجتماعي لجميع شعوب العالم. خلافا لذلك، يتوقف نظام استغلال الموارد البحرية الحية بالمناطق التي تفلت من سيادة وولاية الدول على الاستدامة التي تتحقق من خلال مراعاة حقوق الأجيال المستقبلية في موارد البحر البيولوجية، وهو ما سعت إليه اتفاقية قانون البحار التي لم تكتف بالتنصيص على الالتزام بحفظ وإدارة الموارد الحية لأعالي البحار، وإنما عملت على تحقيق التوازن بين مصالح الدولة الساحلية ومصالح دولة العلم، من خلال الاعتراف بحقوق سيادية للدولة الساحلية على الثروات البحرية الحية بمنطقتها الاقتصادية الخالصة، مع تقييدها بحق الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا في المشاركة في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية[1].

يعكس ذلك جهودا تسعى لتحقيق مصالحة بين مقاربة المدرسة الليبيرالية المُدافعة عن مصالح دولة العلم، ومقاربة المدرسة العقلانية المدعمة لمصالح الدولة الساحلية، بينما أضحى نظام استغلال الموارد البيولوجية لأعالي البحار قاصرا بسبب الموارد الجينية لأعالي البحار التي لم يتم التفاوض بشأنها بموجب مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (المطلب الثاني).

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 69 والمادة 70.

المطلب الأول

استغلال وحفظ الموارد البحرية المعدنية المشتركة

خلت اتفاقيات قانون البحار المنبثقة عن مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار لعام 1958 من الإشارة إلى مصطلح الاستدامة، ويعود ذلك إلى عدم تبلور قواعد القانون الدولي للتنمية المستدامة خلال تلك الفترة، والتي لم تبرز إلى الوجود سوى في أواخر السبعينات من القرن العشرين، لكن رغم الاهتمام الذي حظي به هذا المصطلح بعد بروزه واقتحامه القانون الدولي، لم يتم الاعتماد عليه عند سن قواعد اتفاقية قانون البحار المطبقة على استغلال الثروات المعدنية لقاع البحار وباطنها للمناطق الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية والتي لم تستعمله إطلاقا. يعود ذلك في نظرنا إلى استحالة التوفيق بين استغلال موارد قابلة للنفاد وغير متجددة وتحقيق استدامة هذا الاستغلال. ومن ثم يجد تجاهل قانون البحار الالتزام بالاستدامة في استغلال الموارد المعدنية ما يفسره من الناحية العملية، لكن ذلك يُعد خروجا عن أحد المبادئ التي تفرض المساواة بين الأجيال التي يتعين عليها التصرف في الموارد الطبيعية بصورة مستدامة لتتوارثها فيما بينها. يعكس ذلك التزام كل جيل بالحفاظ على جودة الكوكب حتى لا ترثه الأجيال القادمة في حالة أسوأ[1].

كان تكتل الدول السائرة في طريق النمو خلال مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار يرمي إلى اعتماد نظام قانوني للبحار والمحيطات يكون داعما لنظام اقتصادي دولي جديد، وتجسد ذلك بموجب أحكام الجزء الحادي عشر (XI) لاتفاقية قانون البحار المتعلق بالنظام المطبق على المنطقة[2]، والذي اعتبرته الدول الصناعية مجحفا، ما أدى إلى عزوفها عن التصديق على الاتفاقية، ليتضح على هذا النحو الصراع الناعم بين الدول السائرة في طريق النمو والدول الصناعية حول نظام استغلال موارد المنطقة الذي ابتكر شخصا جديدا من أشخاص القانون الدولي المتمثل في الإنسانية، المتمتعة بجميع الحقوق المتعلقة بموارد المنطقة التي اكتسبت طبيعة الإرث المشترك للإنسانية[3].

---

1 David LUFF, An Overview of International Law of Sustainable Development and a Confrontation Between WTO Rules and Sustainable Development, Revue Belge de Droit International 1996/1, Éditions BRUYLANT, Bruxelles, p.94, available at : http://rbdi.bruylant.be/public/modele/rbdi/content/files/RBDI%201996/RBDI%201996-1/Etudes/RBDI%201996.1%20-%20pp.%2090%20%C3%A0%20144%20-%20David%20Luff.pdf (last accessed June 27th, 2021).

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المواد 133-191.

3 نفس المرجع، المادة 136.

في المقابل لا يعد النظام المطبق على المنطقة الإطار القانوني الدولي الوحيد المتعلق بالمشاعات العالمية البحرية، وإنما سبقته معاهدة أنتاركتيكا لعام 1959 المعدلة التي تبنت نظاما يخصص منطقة القطب الجنوبي للنشاطات السلمية، ويضع حدا لتنافس الدول ويجمد نزاعاتها الإقليمية حول المناطق المنتمية للقطب الجنوبي، ليتجسد نظام قانوني مزدوج من شأنه أن يثير عدم انسجام أحكام اتفاقيات متتابعة متعلقة بنفس الموضوع، خاصة بالنسبة للدول المنتمية إلى كل من اتفاقية قانون البحار ومعاهدة أنتاركتيكا لعام 1959 المعدلة، ولا سيما ما يتعلق بنشاطات التعدين التي تم إقصاؤها من قائمة النشاطات المسموح بها بموجب هذه المعاهدة، والتي منعها صراحة بروتوكول مدريد[1] لعام 1991 المعدل لمعاهدة أنتاركتيكا، بينما تعتبر اتفاقية قانون البحار الموارد المعدنية لقاع البحار وباطنها ما وراء حدود الولاية الوطنية إرثا مشتركا للإنسانية قابلا للاستكشاف والاستغلال، ما يوحي بعدم تطابق النظامين القانونيين في ظل ارتفاع وتيرة ذوبان جليد القطب الجنوبي بفعل تغير المناخ، والذي قد يؤدي إلى التشكيك في هذين النظامين القانونيين، وإلى تهافت الدول نحو استغلال الموارد المعدنية التي تزخر بها المنطقة بعد تعريها بفعل ذوبان الجليد الذي يكسوها، ما قد يكون سببا في تولد نزاعات دولية حول استغلال موارد طبيعية من جهة، ونزاعات بيئية بحرية من جهة أخرى.

الفرع الأول: الإرث المشترك للإنسانية

استعملت اتفاقية قانون البحار مصطلح "التراث المشترك للإنسانية"، وهو ترجمة لما أطلق عليه "Common Heritage of Mankind" باللغة الإنجليزية و"Patrimoine commun de l'humanité" باللغة الفرنسية. تبدو الصياغة العربية للمصطلح غير موفقة إلى حد ما، لأن لفظ "التراث" لا يؤدي في نظرنا المعنى المراد بالمصطلح، ذلك أن التراث قد يكون ماديا أو معنويا، في حين لا تطبق أحكام الجزء الحادي عشر (XI) من الاتفاقية إلا على ما هو مادي، أي الموارد المعدنية للمنطقة، بما في ذلك المواد السائلة كالبترول أو الغازية، كما أن الأشياء الأثرية والتاريخية التي توجد بالمنطقة والتي حفظها هذا الجزء من الاتفاقية لصالح الإنسانية[2] تعتبر ماديات.

---

1 راجع بروتوكول حماية البيئة الملحق بمعاهدة أنتاركتيكا، المبرم بمدريد في 4 أكتوبر 1991، دخل حيز التنفيذ في 14 جانفي 1998، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الوثيقة A/60/222، المؤرخة في 11 أوت 2005، مسألة أنتاركتيكا، تقرير الأمين العام، الفقرة 9، ص.6، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 27 جوان 2021) https://undocs.org/ar/A/60/222

2 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 149.

تفترض الترجمة السليمة للفظ "Heritage" الاعتماد بالأحرى على لفظ " الإرث" القريب إلى معاني القرآن الكريم التي تجعل الإنسان خليفة الله عز وجل على الأرض، مصداقا لقوله تعالى: "**وَإِذْ قَالَ رَبُّكَ لِلْمَلَائِكَةِ إِنِّي جَاعِلٌ فِي الْأَرْضِ خَلِيفَةً قَالُوا أَتَجْعَلُ فِيهَا مَن يُفْسِدُ فِيهَا وَيَسْفِكُ الدِّمَاءَ وَنَحْنُ نُسَبِّحُ بِحَمْدِكَ وَنُقَدِّسُ لَكَ قَالَ إِنِّي أَعْلَمُ مَا لَا تَعْلَمُونَ**" (البقرة، 30)، كما أن اعتماد لفظ "الإرث" يعد في نظرنا لفظاً أكثر ملائمة لتجسيده لعملية توارث الأجيال للموارد التي تقرر أن تُحفظ للإنسانية جمعاء، ويجد هذا التحليل ما يبرره في نصوص القانون الدولي للبيئة ذلك أن تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية لعام 1987 (تقرير برونتلاند) اعتمد على مصطلح "الإرث المشترك للبشرية" عند تناولها وضع القارة القطبية الجنوبية (أنتاركتيكا).

ينسب أغلبية فقهاء القانون الدولي صياغة مصطلح "الإرث المشترك للإنسانية" إلى أرفيد باردو Arvid Pardo سفير دولة مالطا لدى منظمة الأمم المتحدة، الذي اعتُبر "أب مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار"، والذي استعمل هذا المصطلح في خطابه الشهير أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الثانية والعشرين لعام 1967، ونادى من خلاله المجتمع الدولي إلى اعتبار الثروات المعدنية لقاع البحار وباطنها ما وراء حدود الولاية الوطنية (المنطقة) إرثا مشتركا للإنسانية، لكن يرى توليو تريفاس Tullio Trèves، أستاذ القانون الدولي وقاض سابق لدى المحكمة الدولية لقانون البحار، أن مصطلح "الإرث المشترك للإنسانية" لم يكن من ابتكار السفير المالطي بل كان مستعملا من قبل، وكل ما في الأمر يكمن في قيامه بالترويج له[1]. يجد هذا الموقف ما يُدعمه في الخطاب الرسمي الأمريكي الذي اعتمد على مصطلح "الإرث" بدلا من لفظ "التراث" وذلك قبل أن يتم يتم تكريس هذا الأخير والعمل به بالمحافل الدولية، واعتماده لصياغة احدى المبادئ الأساسية لقانون البحار المعاصر التي تحفظ موارد قاع البحار وباطنها ما وراء حدود الولاية الوطنية لصالح البشرية واعتبارها "تراثا" مشتركا للإنسانية. يتضح ذلك جليا في خطاب الرئيس السادس والثلاثون (36) للولايات المتحدة الأمريكية " ليندون باينس جونسون Lyndon Baines Johnson" (27 أوت 1908–22 جانفي 1973) الذي استعمل بمناسبة تدشين سفينة أوقيانوغرافية في عام 1966 لفظ "Legacy" والذي يعني "الإرث" في اللغة العربية، و"Héritage" في اللغة الفرنسية. يُتيح التحليل المنطقي لهذا الخطاب نفي أبوية "أرفيد باردو" لمصطلح الإرث (التراث) المشترك للإنسانية لكون خطاب الرئيس

1 Tullio Trèves, The Law of the Sea, Tirtieth Anniversary of UNCLOS, Part I Introduction, The Formation of the Contemporary Law of the Sea: The Codification Era, Audiovisual Library of International Law, Lecture Series, Codification Division, Office of Legal Affairs, United Nations 2021, available at: https://legal.un.org/avl/ls/Treves_LS.html# (last accessed June 28th, 2021).

الأمريكي سابقا لخطاب الدبلوماسي المالطي، فضلا عن اشارته ضمنيا إلى تخصيص أعماق البحار وقاع المحيطات لأغراض سلمية وهو ما يمكن ادراكه من خلال دعوته إلى عدم السماح بخلق نوع جديد من التنافس الاستعماري بين الدول البحرية لحصاد الثروة المعدنية لقاع وباطن أعالي البحار، مؤكدا:

"… Under no circumstances, we believe, must we ever allow the prospects of rich harvest and mineral wealth to create a new form of colonial competition among the maritime nations. We must be careful to avoid a race to grab and hold the lands under the high seas. We must ensure that the deep seas and the ocean bottom are, and remain, the legacy of all human beings."[1]

يرى جانب من الفقه علاوة على ذلك بأن العمل بمفهوم "الإرث المشترك للإنسانية" بموجب قانون البحار سبقه استعمال مفهوم "عدم تملك الفضاء الدولي ما وراء الولاية الوطنية Non-appropriation of international space beyond national jurisdiction المكرس قبل بروز مفهوم "الإرث المشترك للإنسانية في عام 1967[2].

تزامن خطاب أرفيد باردو مع الجهود الدولية الرامية إلى تبني نظام اقتصادي دولي جديد، وعلاوة على ذلك كان استعمال مصطلح "الإرث المشترك للإنسانية" سابقا لولوج مبدأ الاستدامة في قاموس القانون الدولي الاقتصادي، لذا ليس من الغريب أن يكون مبدأ الإرث المشترك للإنسانية خاليا من الخلفية التي ترمي إلى حفظ حقوق الأجيال المستقبلية من الموارد البحرية المعدنية لقاع البحار وباطنها ما وراء حدود الولاية الوطنية، وهو ما يعاب عليه لكونه يقتصر على الدفاع عن حقوق لصالح الإنسانية في استكشاف واستغلال الثروات المعدنية لهذه المنطقة، دون مراعاة مدى استدامة هذا الاستغلال الذي يؤدي لا محالة مع مرور الوقت إلى نضوب الثروات المعدنية البحرية للمنطقة لكونها موارد غير متجددة.

بالنتيجة يتضح أن مفهوم الإرث المشترك للإنسانية الذي أصبح مبدأ من مبادئ قانون البحار المعاصر يرمي إلى تحقيق أغراض تجارية واقتصادية باسم الإنسانية، فهو لا يعدو أن يكون مجرد حيلة

---

1 مقتطف من خطاب الرئيس الأمريكي السابق " ليندون باينس جونسون Lyndon Baines Johnson" بمناسبة تدشين سفينة أوقيانوغرافية تابعة للإدارة الوطنية الأمريكية مُجهزة لدراسة المحيطات والغلاف الجوي، مقتبس من:

Buttigieg Jean, (2012) The Common Heritage of Mankind From the Law of the Sea to the Human Genome and Cyberspace, University of Malta, Symposia Melitensia, Vol.8, pp. 81-92, p.84.

" نعتقد أنه لا ينبغي لنا مهما كانت الظروف أن نسمح للحصاد الغني المحتمل للثروة المعدنية بأن تولد شكلا جديدا من التنافس الاستعماري بين الأمم البحرية، وعلينا أن نحرص على تجنب سباق الاستيلاء والاستحواذ على أراضي أعالي البحار، وعلينا أن نكفل أن تكون البحار العميقة وقاع المحيطات إرث لكافة البشر" (ترجمتنا)

2 Kemal Baslar, The Concept of the Common Heritage of Mankind in International Law, 1998, Kluwer Law International, P.O. Box 85889, 2508 CN The Hague, The Netherlands, ISBN 90-4110505-0, p.86.

قانونية لمواجهة التطور الصناعي والتكنولوجي للدول المتقدمة التي بإمكانها التفرد بالانتفاع بالموارد المعدنية لأعالي البحار، على حساب الدول السائرة في طريق النمو المفتقرة للتكنولوجيا التي تؤهلها للمشاركة في استغلال هذه الموارد. يعد افتقار مبدأ الإرث المشترك للإنسانية لعنصر الاستدامة أمرا واضحا، بحيث أقر الأستاذ دانكان فرانش Dancan French بعدم إمكانية تطبيق مفهوم التنمية المستدامة على المجالات المشتركة، مستدلا باقتصار المفهوم التقني للاستخدام المستدام للموارد الطبيعية على مناطق تقع بالإقليم القاري للدولة أو تخضع لولايتها القضائية، كما دعم موقفه بعدم إشارة جدول أعمال القرن 21 إلى قاع البحار العميقة عندما تناول مسألة التنمية المستدامة:

"...the generic idea of 'development', in contrast to the perhaps more technical notion of sustainable utilisation of natural resources, has generally been conceptually restricted to areas within a State's territory, or at least its jurisdiction, … the 1987 World Commission's report, Our Common Future, which initiated the current sustainable development discourse, mentioned the deep seabed, 36 the 1992 inter-governmental plan of action, Agenda 21, did not "[1].

تم التنصيص على مبدأ الإرث المشترك للإنسانية في كثير من النصوص الدولية، على غرار تقرير برونتلاند لعام 1987 "مستقبلنا المشترك" الذي ذكره 4 مرات، وكان أول ما ذُكر به يكمن في اعتباره مبدأً منصوصاً عليه بموجب اتفاقية قانون البحار، ليعتبره التقرير "معلماً بارزًا في مجال التعاون الدولي"

"A concept that represents a milestone in the realm of international cooperation"[2]

وأشارت إليه أيضا رابطة القانون الدولي International Law Association في إعلانها بشأن مبادئ القانون الدولي للتنمية المستدامة المنبثق عن مؤتمرها السبعين الذي نظمته بنيودلهي/الهند في الفترة الممتدة من 2 إلى 6 أفريل 2002، بحيث عدَدت بموجب هذا الإعلان المشاعات العالمية التي تعتبر إرثا مشتركا

---

1 Duncan French, From the Depths: Rich Pickings of Principles of Sustainable Development and General International Law on the Ocean Floor - the Seabed Disputes Chamber's 2011 Advisory Opinion, The International Journal of Marine and Coastal Law 26 (2011) 525–568, Martinus Nijhoff Publishers, available at : http://eprints.lincoln.ac.uk/id/eprint/5142/1/FrenchESTU_026_04_525-568.pdf (last accessed June 29th, 2021).

"... بخلاف الاستخدام المستدام للموارد الطبيعية المعتبر فكرة يغلب عليها الطابع التقني، اقتصرت الفكرة العامة لـ "التنمية" بشكل عام من الناحية المفاهيمية على مناطق تقع داخل أراضي الدولة، أو على الأقل تخضع لولايتها.. أشار تقرير اللجنة العالمية لعام 1987، مستقبلنا المشترك، المؤسس لخطاب التنمية المستدامة الحالي، إلى قاع البحار العميقة، بينما لم تذكرها خطة العمل الحكومية الدولية لعام 1992 لجدول أعمال القرن 21" (ترجمتنا).

2 تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية، مستقبلنا المشترك، الفصل العاشر، إدارة المشاعات، 2. إدارة المحيطات، 5.2. قانون البحار، الفقرة 53.

للإنسانية، فجاء إحصاؤها لها كما يلي: "وتعتبر موارد الفضاء الخارجي والأجسام السماوية وقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية تراثا مشتركا للإنسانية"[1].

وخلافا لذلك، لم يبرز هذا المبدأ في نص اتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992، التي اكتفت بالإعلان عن مسؤولية الدول في الحفاظ على تنوعها البيولوجي والاستخدام المستدام لمواردها البيولوجية[2]، وهو ما اعتبره المختص في القانون الدولي للبيئة ألكسندر شارل كيس Alexandre Charles Kiss تخليا عن فكرة الإرث المشترك للإنسانية التي اقترحها الفقه لإدارة التنوع البيولوجي[3]. اقترن من جانب آخر مبدأ "الإرث المشترك للإنسانية" في صيغته التي أعدها سفير دولة مالطا "أرفيد باردو" بمصطلح "الأغراض السلمية"، إذ جاء عنوان مداخلته أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 1 نوفمبر 1967[4] جامعا بين مبدأ "الإرث المشترك للإنسانية" ومصطلح "الأغراض السلمية"، وتكمن الخلفية الرئيسية في تعزيز مبدأ الإرث المشترك للإنسانية بتخصيص ما أصبح يُعرف لاحقا "بالمنطقة" للأغراض السلمية في التخوف من العسكرة المتنامية لقاع البحر وباطنه ما وراء حدود الولاية الوطنية[5]، ولا يُعد ذلك غريبا، لكون الفترة التي ألقي فيها الخطاب متميزة بالتوتر والسباق نحو التسلح بسبب الحرب الباردة، ما أثر في لغة الخطابات الرسمية التي كانت تراعي السياق الأمني السائد.

على هذا النحو تم الحرص بأن تُخصص المنطقة للأغراض السلمية، لكن في المقابل لم يتم تعزيز مبدأ الإرث المشترك للإنسانية على نحو يتيح اقترانه بعناصر التنمية المستدامة، ولا سيما حماية البيئة،

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الوثيقة A/57/329، المؤرخة في 31 أوت 2002، إعلان نيودلهي بشأن مبادئ القانون الدولي المتعلقة بالتنمية المستدامة، المُعتمدة من طرف رابطة القانون الدولي، الدورة السبعين، نيودلهي 2-6 أفريل 2002.

2 راجع اتفاقية التنوع البيولوجي لعام 1992، الديباجة، الحيثية الخامسة.

3 Alexandre Charles Kiss, Intérêt commun de l'humanité et développement durable, Colloque de Strasbourg, 24-26 juin 1991, cité dans Alexandre Charles Kiss, Stéphane Doumbé-Billé, Conférence des Nations Unies sur l'Environnement (Rio De Janeiro-juin 1992), In : Annuaire français de droit international, volume 38, 1992. pp. 823-843, doi : http://doi.org/103406/afdi.1992.3097. (last accessed June 30th, 2021).

4 United States Congressional Record, Washington DC 1967, Vol. 113, p, H 12681, A/C.1/PV.1515, United Nations, General Assembly, Twenty-second Session, First Committee, 1515th Meeting, New York, Wednesday 1 November 1967, Agenda Item 92: Examination of the Question of the Reservation Exclusively for Peaceful Purposes of the Seabed and the Ocean Floor, and the Subsoil Thereof, Underlying the High Seas Beyond the Limits of present National jurisdiction and the Use of Their Resources in the Interest of Mankind, available at: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/pardo_ga1967.pdf (last accessed June 30th, 2021).

5 Ibid, para.5, p.1.

وهو ما لاحظته رابطة القانون الدولي التي جادلت بموجب إعلان سيول Seoul لعام 1986 "بشأن مبدأ الإرث المشترك للإنسانية"، واعتبرت أن مفهوم الإرث المشترك للإنسانية اكتسب طبيعة القاعدة الآمرة Jus Cogens[1]. وخلافا لذلك يرى كريستوفر كلايتون جوينار Christopher Clayton Joyner (16 ماي 1948– 10 سبتمبر 2011) أن الإرث المشترك للإنسانية لا يعتبر قاعدة عرفية، كما أنه لم يرق إلى مصاف القواعد الآمرة:

"The Common Heritage of Mankind is neither the product of 'instant custom' nor jus cogens. Rather it is merely a philosophical notion with the potential to emerge and crystillise as a leagl norm"[2]

لكن هذا الرأي مردود عليه، لأن المادة 311(6) من اتفاقية قانون البحار جعلت مبدأ الإرث المشترك للإنسانية غير قابل للتعديل، وألزمت الدول المتعاقدة بالامتناع عن الاتفاق على ما يخالفه[3].

في نفس السياق، جادلت رابطة القانون الدولي بأن "تخصيص المنطقة للأغراض السلمية" لا يعتبر مبدأً فرعياً لمبدأ "الإرث المشترك للإنسانية"، وإنما يمثل في حد ذاته مبدأً آمراً مستقلاً an independent undisputed Jus Cogens وفريدا من نوعه Sui Generis Principle[4]، ما يعني في نظرنا أن تخصيص المنطقة للأغراض السلمية يعكس اهتماما بالبعد البيئي للتنمية المستدامة التي يتوقف عليها تحقق أمن البيئة البحرية ما دامت التنمية المنشودة مشروطة بمراعاتها لحماية البيئة والحفاظ عليها.

ومع ذلك، لم يمنع تخصيص المنطقة للأغراض السلمية[5] الدول، ولا سيما القوى البحرية الكبرى، من عسكرة أعالي البحار وتمسكها بالحق في ممارسة النشاطات العسكرية، ليس فقط في المنطقة بل حتى في المناطق الاقتصادية الخالصة للدول الغير.

---

1 Seokwoo Lee and Jeong Woo Kim, Applying the Principle of the Common Heritage of Mankind An East Asian Perspective, Koninklijke Brill NV, Leiden, 2018 | DOI:10.1163/9789004373334_003

2 Joyner C. Christopher, Legal Implications of the Concept of the Common Heritage of Mankind, The International and Comparative Law Quarterly, vol. 35, no. 1, 1986, pp. 190–199. JSTOR, www.jstor.org/stable/759101, (last accessed July 17th, 2021).

" الإرث المشترك للإنسانية ليس نتاج "العرف الفوري" ولا القواعد الآمرة، بل هو مجرد فكرة فلسفية لها القدرة على البروز والتبلور كمعيار قانوني" (ترجمتنا).

3 " توافق الدول الأطراف على أن لا تُدخل تعديلات على المبدأ الأساسي المتعلق بالتراث المشترك للإنسانية والمبين في المادة 136، وعلى أنها لا تكون طرفا في أي اتفاق ينتقص من هذا المبدأ".

4 Kemal Baslar, p.106.

5 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 141 استخدام المنطقة للأغراض السلمية دون غيرها "تكون المنطقة مفتوحة لاستخدامها للأغراض السلمية دون غير من قبل جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، دون تمييز ودون إخلال بالأحكام الأخرى لهذا الجزء".

رغم ارتقاء مفهوم الإرث المشترك للإنسانية إلى مصاف المبادئ العامة الآمرة لقانون البحار واقترانه بمبدأ تخصيص هذا الإرث للأغراض السلمية لا غير، فإن النظام القانوني المطبق على المنطقة المُتجسد في الجزء الحادي عشر (XI) من اتفاقية قانون البحار واتفاق عام 1994 المتعلق بتنفيذه لا يراعي كافة أبعاد التنمية المستدامة، لكونه لم يحفظ حقوق أجيال "الإنسانية" القادمة من عائدات استغلال الموارد المعدنية للمنطقة، فقد كان بإمكان واضعي Drafters هذا الجزء الحادي عشر التفكير في اعتماد آليات قانونية ومؤسسية يؤول لها الاختصاص في حفظ حقوق الأجيال المستقبلية من تلك العائدات.

ونتيجة لهذا القصور، يصح القول بأن الابتكار الذي ميز مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، ولا سيما فيما يتعلق بالمفاهيم على غرار "الإرث المشترك للإنسانية"، يحتاج إلى مراجعة تمليها اعتبارات أمن البيئة البحرية الذي سيتهدد لا محالة في المستقبل بفعل نضوب الموارد المعدنية للمنطقة غير المتجددة، والتي ستعرف إقبالا متزايدا نتيجة نضوب الموارد المعدنية القارية، فضلا عن التهديد الذي سيتعرض له نتيجة عدم حفظ حقوق الأجيال القادمة من الثروات المعدنية للمنطقة.

يمكن افتراض ضرورة الاعتماد على مبدأ الإرث المشترك للإنسانية لمواجهة التهديدات البيئية الشاملة، على غرار تغير المناخ الذي يؤثر في البحار والمحيطات ويتأثر بالظواهر التي تحدث فيها، وقد يكون اعتبار "المناخ" إرثا مشتركا للإنسانية إحدى الآليات التي من شأنها أن تساهم في القضاء أو التخفيف من آثار تغير المناخ، وسيحتاج ذلك لا محالة إلى إعادة النظر في العديد من الاتفاقيات الدولية، ولا سيما اتفاقية الأمم المتحدة لتغير المناخ واتفاقية قانون البحار، لكن في جميع الحالات يتوقف تحقيق الأهداف المتوخاة من نصوص هذه الاتفاقيات الدولية على تجسيد إرادة حقيقية للدول في وضعها حيز التنفيذ بحسن نية[1]، بدلا من الاكتفاء بالتحلي بإرادة سياسية مجردة.

الفرع الثاني: القارة القطبية الجنوبية

تأكدت فرضية وجود القارة القطبية الجنوبية خلال القرن السابع عشر ميلادي، ومع ذلك لم يتم استغلال مواردها البيولوجية إلا بحلول المنتصف الثاني من القرن التاسع عشر ميلادي الذي شهد صيد الحيتان على نطاق واسع بالمياه المحيطة بها[2]. عرف النصف الأول من القرن العشرين تهافت الدول للمطالبة بحقوق سيادية على أقاليم تابعة للقارة القطبية الجنوبية، واتسمت مطالب كل من المملكة المتحدة،

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 300.

2 Shusterich M. Kurt, The Antarctic Treaty System: History, Substance, and Speculation. International Journal, vol. 39, no. 4, 1984, pp. 800–827, JSTOR, www.jstor.org/stable/40202297, last accessed July 16th, 2021.

الأرجنتين، والشيلي بالتداخل، وفي جميع الحالات كانت هذه المطالب تخص المناطق الواقعة جنوب خط العرض الجنوبي 60°، بينما لم يتم إبداء مطالب بشأن 15% من القارة القطبية الجنوبية، بسبب الاعتقاد بأنها تشكل قطاعا تابعا للولايات المتحدة الأمريكية[1].

في ظل فشل محاولات فض النزاعات الإقليمية بين الدول المعنية، دعت الولايات المتحدة، وبالضبط في 2 ماي 1958، إلى إبرام معاهدة متعددة الأطراف تُؤسس لمُنظمة تتولى تسيير القارة القطبية الجنوبية، واقترحت أن يتم بموجب هذه المعاهدة تجميد الوضع القانوني السائد بالمنطقة، وذلك طوال مدة سريانها، على أن يتم التنصيص بعدم المساس بالمطالب الإقليمية للدول المعنية التي لن تتأثر خلال سريان المعاهدة، فضلا عن اعتماد تدابير فعالة تضمن استخدام القارة القطبية الجنوبية للأغراض السلمية فقط[2].

تحقق المسعى الأمريكي بإبرام معاهدة القارة القطبية الجنوبية التي يشار إليها بمعاهدة أنتاركتيكا، وتم ذلك بواشنطن في 1 ديسمبر 1959. جسد التوقيع على المعاهدة أول نص دولي مكرس للحد من التسلح تم إبرامه خلال الحرب الباردة، حيث توصلت الدول المتعاقدة إلى تجنب تدويل قضايا السيادة على القارة القطبية الجنوبية، فأثبتت المعاهدة نجاح المفاوضات في خضم الحرب الباردة، وعكست الاستعداد المبكر لكلا القوتين العظميين لاعتبار القارة القطبية الجنوبية حالة خاصة في السياسة الدولية. ومن ثمَّ أضحى أمن البيئة أول مجال مهَّد لتخفيف التوتر بين هاتين القوتين، وتجلى ذلك في أحكام معاهدة أنتاركتيكا التي نصت على حظر كافة التدابير ذات الطابع العسكري بالقارة القطبية الجنوبية، كما شددت ديباجة المعاهدة على الإقرار بأن مصلحة البشرية جمعاء تكمن في أن تكون هذه القارة مخصصة على الدوام للنشاطات السلمية وألا تصبح مسرحا أو موضوعا للخلاف الدولي.

في الواقع تندرج معاهدة أنتاركتيكا في إطار ما يُطلق عليه بنظام معاهدة أنتاركتيكا Antarctica System الذي يجمع بين هذه المعاهدة واتفاقيات أخرى وتوصيات وتدابير تبنتها الدول المتعاقدة، يهدف مجملها إلى حماية جانب معين من بيئة القارة القطبية الجنوبية على غرار بيئتها البحرية وعناصرها[3]. وحقق

---

1 Ibid.

2 Department of State, National Security Council Report NSC 5804/1, Statement of U.S. Policy on Antarctica, Washington, March 8, 1958, para. 12, foreign relations of the United States, 1958–1960, United Nations and General International matters, volume II, available at: https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1958-60v02/d269 (last accessed July 16th, 2021).

3 يتألف نظام معاهدة أنتاركتيكا من المعاهدة الأم، اتفاقية حفظ الفقمة في أنتاركتيكا المبرمة بلندن في 1 جوان 1972، دخلت حيز التنفيذ في 11 مارس 1978، (UNTS 1080)، اتفاقية حفظ الموارد البحرية الحية بأنتاركتيكا، المبرمة بكانبيرا/أستراليا في 20 ماي 1980، دخلت حيز التنفيذ في 7 أفريل 1982، (UNTS 1329).

هذا النظام توافقا في المواقف بين الدول الأطراف فيما يتعلق باستخدامات القارة القطبية الجنوبية، لكنه لم يحقق الإجماع دوليا لرفضه من عدة دول، وهو ما أقره تقرير برونتلاند لعام 1987 الذي منح صياغة لمواقف الدول المُعارضة لهذا النظام، واختصر الوضع القانوني للقارة القطبية الجنوبية مشيرا إلى أنه: " ليس هناك اتفاق عام حول ما إذا كانت أنتاركتيكا تشكل جزءً من المناطق الدولية المشتركة. فعلى سبيل المثال، هناك سبع دول لها مطالبات إقليمية فيها، وعلاوة على ذلك، فان هناك العديد من البلدان النامية التي ترفض الفكرة التي تدعو إلى أن تقوم على إدارة ما تعتبره هذه البلدان "ارثا مشتركا للبشرية" بعض البلدان وحدها ودون البلدان الأخرى، وينظر العديد من هذه البلدان إلى نظام معاهدة أنتاركتيكا باعتباره حكرا على البلدان الغنية والمتقدمة تكنولوجيا، ويعترض بعض البلدان النامية على الطابع الافتصادي لنظام المعاهدة، إذ تعتبر أن بعض البلدان قد أعطت لنفسها الحق في تحديد مستقبل القارة"[1]

كما أشار التقرير من جانب آخر إلى أن اشتراط إبداء اهتمام ملموس بالقارة القطبية الجنوبية، من خلال إجراء بحث علمي معتبر فيها لقبول انضمام دول أخرى إلى نظام أنتاركتيكا بصفة طرف مستشار، ولَد شعورا لدى الدول السائرة في طريق النمو التي تفتقر إلى الموارد اللازمة لإجراء البحث العلمي بالقارة القطبية الجنوبية بكون هذا الشرط يستبعِد بصورة فعلية معظم دول العالم من هذا النظام[2]. استمرت معارضة الدول غير المعتبرة أطرافا أو أطرافا استشارية في معاهدة أنتاركتيكا لعام 1959 للأنظمة القانونية التي تتبناها الدول المنتمية إلى نظام أنتاركتيكا، وتجلى ذلك في الرسالة المؤرخة في 8 جوان 1988 للقائم بالأعمال بالنيابة للبعثة الدائمة لماليزيا لدى الأمم المتحدة الموجهة إلى الأمين العام للأمم المتحدة نيابةً عن ممثلي 19 دولة[3]، عبر بموجبها عن أسف بالغ وقلق شديد بشأن اعتماد الأطراف الاستشارية في معاهدة أنتاركتيكا في 2 جوان 1988 اتفاقيةَ والينغتون Wellington التي تتعلق بإقامة نظام للتعدين بالقارة القطبية الجنوبية، واعتبر ذلك تجاهلا تاما لقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 42/46 المؤرخ في 30 نوفمبر 1987، الذي كرر تأكيد وجوب المراعاة التامة لمصالح المجتمع الدولي بموجب أي نظام محتمل للتعدين

---

1 راجع تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية: مستقبلنا المشترك، الفصل العاشر، إدارة المشاعات، ثالثا. أنتاركتيكا: نحو تعاون عالمي، الفقرة 87.

2 نفس المرجع، الفقرة 85.

3 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثالثة والأربعون، القرار رقم A/43/396 المؤرخ في 9 جوان 1988، مسألة أنتاركتيكا، المرفق، الصفحة 2، تتمثل الدول التي ناب عنها ممثل البعثة الدائمة لماليزيا لدى الأمم المتحدة في كل من: أنتيغوا وبربودا، إندونيسيا، أوغندا، باكستان، بروني دار السلام، بنغلاديش، رواندا، زامبيا، زيمبابوي، سيريلانكا، السودان، عمان، غانا، الكاميرون، الكونغو، كينيا، ماليزيا، النيبال، ونيجيريا.

في أنتاركتيكا، كما اعتبر إبرام اتفاقية والينغتون عدم مبالاة بطلب الجمعية العامة الذي يهدف إلى تبني وقف اختياري للمفاوضات الرامية إلى إقامة نظام للتعدين إلى أن يتسنى لجميع أعضاء المجتمع الدولي المشاركة في هذه المفاوضات مشاركة كاملة[1].

عدَلت الدول الاستشارية في نظام أنتاركتيكا عن موقفها لاحقا نظرا لعدم تطابق مواقفها بشأن نظام التعدين، بحيث كان الموقف الذي تبنته كل من فرنسا وبلجيكا وإيطاليا وأستراليا متأثرا بفلسفة أمن البيئة البحرية العقلانية، فكانت متشددة في الحرص على حماية بيئة القارة القطبية الجنوبية. وفي المقابل، ناهضت كل من الولايات المتحدة والأرجنتين والأورغواي والمملكة المتحدة هذا الموقف المتشدد، وهو ما يعكس مناهضة المقاربة الليبرالية لأمن البيئة البحرية للمقاربة العقلانية، لكن انتصرت هذه الأخيرة في نهاية المطاف، ولا سيما عقب انضمام كل من ألمانيا واليابان إلى التيار المتشدد في حماية البيئة، ما أدى إلى إبرام بروتوكول مدريد لمعاهدة أنتاركتيكا لعام 1959 الذي عيَن أنتاركتيكا محميةً طبيعيةً مكرسة للسلم والعلم[2].

على ضوء ما سبق، يتضح أن نظام أنتاركتيكا الذي تنفرد به فئة قليلة من الدول يعبر عن إرادتها في الاستحواذ على القارة القطبية الجنوبية، كما يترجم تنازلا ظاهريا عن المطالب الإقليمية للدول المعنية مقابل تجريد القارة من العسكرة والتسلح اللذين أرهقا المجتمع الدولي خلال الحرب الباردة. ويُعد هذا التفرد في اعتماد نظام قانوني يُطبق على جزء مهم من المعمورة متصادما مع نظام الإرث المشترك للإنسانية لاتفاقية قانون البحار، باعتبار المناطق البحرية للقارة القطبية الجنوبية تقع ما وراء حدود الولاية الوطنية للدول المطلة على المحيطات المتصلة بهذه القارة، وتخضع من ثمَّ لأحكام الجزء الحادي عشر (XI) لهذه الاتفاقية الذي تم تبنيه، في حين استُبعدت ضمنيا القارة القطبية الجنوبية من مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لدواع مرتبطة بعدم الزيادة في تعقيد التفاوض الذي كان في الأصل متسما بالصعوبة، وهو ما ارتاحت له كلتا القوتين البحريتين العظميين (الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي)[3].

---

1 نفس المرجع والصفحة.

2 بروتوكول حماية البيئة الملحق بمعاهدة أنتاركتيكا (بروتوكول مدريد)، المادة 2، انضمت إليه كل من رومانيا وكندا وجمهورية التشيك وفي جوان 2005 أصبحت 32 دولة أطرافا في البروتوكول، بما في ذلك الأطراف الاستشارية وأربعة دول أطراف غير استشارية هي (اليونان، ورومانيا، وكندا، وجمهورية التشيك)، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الستون، تقرير الأمين العام، مسألة أنتاركتيكا، الوثيقة رقم A/60/222، المؤرخة في 11 أوت 2005، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 17 جويلية 2021) https://undocs.org/ar/A/60/222

3 Shusterich, M. Kurt, Op.cit.

أدى حظر نشاطات التعدين بالقارة القطبية الجنوبية، بموجب نظام أنتاركتيكا، إلى بروز إشكالية قانونية تكمن في وضع الدول الأطراف في معاهدة أنتاركتيكا والمعتبرة في نفس الوقت أطرافا في اتفاقية قانون البحار، ولا سيما فيما يتعلق بممارسة نشاطات التعدين بمياه القارة القطبية الجنوبية التي تُجيزها اتفاقية قانون البحار التي تُطبق أحكامها هي الأخرى على مياه القارة القطبية الجنوبية، ولا سيما في جزئها الحادي عشر (XI) واتفاق عام 1994 المتعلق بتطبيق هذا الجزء. تتوقف حلحلة هذا الإشكال بالرجوع إلى القواعد العامة للقانون الدولي المطبقة على تنفيذ المعاهدات المتتابعة التي تتعلق بموضوع واحد[1]، وهي القواعد التي تم تأكيدها بموجب أحكام المادة 311(2) من اتفاقية قانون البحار التي تنص صراحة بأن اتفاقية قانون البحار "لا تغير من حقوق الدول الأطراف والتزاماتها الناشئة عن اتفاقات أخرى تتماشى مع هذه الاتفاقية، ولا تؤثر على تمتع دول أطراف أخرى بحقوقها أو على وفائها بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية".

يعد الوضع القانوني للقارة القطبية الجنوبية معقدا، لكون التقسيم الأفقي للمناطق البحرية الذي اعتمدته اتفاقية قانون البحار لا يمكن تطبيقه على مياه هذه القارة، لاعتبارات تتعلق باستحالة اعتماد خطوط الأساس التي تقاس انطلاقا منها مختلف المناطق البحرية، نتيجة التغير الذي تحدثه وضعية الجليد الآيل للذوبان، فضلا عن كون الإقرار باتساق حقوق والتزامات الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار مع الحقوق والالتزامات الناشئة بموجب اتفاقيات أخرى مرتبطة بالقارة القطبية الجنوبية مسألة معقدة، وقد لا يتحقق إلا بموجب قرارات قضائية أو أحكام محاكم التحكيم الدولية. ورغم ذلك، يبدو من الوهلة الأولى أن أحكام نظام أنتاركتيكا لا تتماشى مع أحكام الجزء الحادي عشر (XI) من اتفاقية قانون البحار المنقح باتفاق عام 1994، بحيث لا تجيز نشاطات التعدين بمياه القارة القطبية الجنوبية، بينما قد تندرج مساحة معتبرة من مياه هذه القارة ضمن ما يُدعى بالإرث المشترك للإنسانية الذي يخضع لنظام قانوني يجيز التعدين.

يوحي هذا الوضع القانوني غير المستقر لمياه القارة القطبية الجنوبية، الناتج عن استبعادها من مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، بإمكانية تولُّد نزاعات في المستقبل حول استكشاف واستغلال مواردها المعدنية، ولا سيما بالمناطق التي يزول عنها الجليد بفعل آثار تغير المناخ، فضلا عن احتمال رفع التجميد عن المطالب السيادية التي يتداخل بعضها، والتي تمسكت بها الدول المتنازعة قبل إبرام معاهدة أنتاركتيكا عام 1959.

---

1 راجع اتفاقية فيينا حول قانون المعاهدات، المادة 30.

يتضح جليا أن الحظر المؤقت لنشاطات التعدين بالقارة القطبية الجنوبية بموجب بروتوكول مدريد لعام 1991 يخضع لاعتبارات سياسية، ولا يمكن الافتراض قطعا بأنه كان مجرد نتاج تغلب المنطق العقلاني على المنطق الليبيرالي في حماية البيئة البحرية، وعليه يبدو أن إعادة النظر في كل من النظامين القانونيين المطبقين على القارة القطبية الجنوبية (نظام أنتاركتيكا ونظام قانون البحار) غير وارد في الوقت الحالي بسبب المواقف المتباينة للدول، ولكن قد يصبح أمرا محتوما في المستقبل في سبيل الوقاية من صراعات عنيفة مقوضة لأمن البيئة البحرية بوجه خاص، والأمن الدولي عامة، في ظل تغير تركيبة المجتمع الدولي وتكتلاته الاستراتيجية مقارنة بما كان عليه في فترة التفاوض بشأن كل من معاهدة أنتاركتيكا واتفاقية قانون البحار.

المطلب الثاني

الاستغلال المستدام للموارد البحرية البيولوجية المشتركة

اعتمد قانون البحار على مقاربة الوقاية في استغلال الثروات البحرية البيولوجية أو الحية، سواء بأعالي البحار أو على مستوى المناطق الاقتصادية الخالصة، لدرء مخاطر الاستنفاد والآثار السلبية للاستغلال غير المسؤول على الأنواع والأنظمة الحيوية التي تؤويها البيئة البحرية. كانت هذه القضايا محل اهتمام العديد من النصوص الدولية المعنية بالبيئة البحرية التي اعتمدت آليات للوقاية مُكملة للوقاية التي يوفرها قانون البحار المعاصر. واعتمد قانون البحار على اشتراك الجميع في استغلال الموارد البيولوجية للبحار والمحيطات، وتكمن الغاية من ذلك في تحقيق الانتفاع بهذه الموارد على نحو يتسم بالإنصاف الضروري لضبط العلاقات الدولية البحرية، والوقاية من النزاعات حول هذه الموارد، لكن من المؤكد أن صون أمن البيئة البحرية يتوقف على جعل هذا الاستغلال مستداما.

اهتم قانون البحار المعاصر بمسألة استدامة استغلال الثروات البحرية البيولوجية، فرتب التزاما دوليا على كل من الدولة الساحلية ودولة العلم لحفظ هذه الموارد التي انفردت حصريا في اقترانها بمصطلح الاستدامة الذي تم التنصيص عليه مرتين في صلب اتفاقية قانون البحار[1]، كما أن تدابير حفظ هذه الموارد بأعالي البحار التي تم تبنيها بموجب مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار لعام 1958 اشترطت ممارسة نشاطات صيد الأسماك واستغلال مصائد أعالي البحار على نحو مستدام[2].

---

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 61(3) والمادة 119(1) (أ).

2 راجع اتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية لأعالي البحار، المادة 2.

يعكس الاعتماد على الاستدامة في استغلال الموارد البحرية بعدا بيئيا بامتياز، وقد سبق أن أكدت ذلك محكمة التحكيم الدولية عند نظرها في قضية بحر الصين الجنوبي في عام 2016، والتي لاحظت بأن الصيد بواسطة السيانيد Cyanide والمتفجرات يُعد من بين أكثر طرق الصيد تدميراً، وأن كلتا الطريقتين تعكسان صيدا غير مسؤول وغير مستدام، واستدلت المحكمة على ذلك بمدونة منظمة الأغذية والزراعة لقواعد السلوك بشأن الصيد الرشيد[1].

أدى زحف الولاية الوطنية على حساب حريات أعالي البحار إلى الاعتراف للدولة الساحلية بحقوق سيادية على الثروات البحرية البيولوجية التي تعلو قاع البحر وباطنه بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، بغرض استكشافها واستغلالها[2]. وحرصا على مراعاة التوفيق بين مصالح الدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، اعتمد قانون البحار المعاصر على مقاربة الاستغلال المشترك للثروات الطبيعية الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، وتجسد ذلك من خلال الاعتراف للدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا بالمشاركة على أساس منصف في استغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية للدول الساحلية[3]. ويعكس إشراك الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا في استغلال الثروات البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة جانبا من أمن البيئة البحرية، يعكسه الاعتماد على الوضع الجغرافي للدول غير الساحلية والمتضررة جغرافيا في توزيع الثروات وتحقيق التنمية.

حافظ قانون البحار المعاصر على الحريات التقليدية لأعالي البحار، بما فيها حرية الصيد التي تفترض حق جميع الدول، مهما كان وضعها (الدول الساحلية، الدول غير الساحلية، والدول المتضررة جغرافيا)، في ممارسة نشاطات الصيد بالمياه الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية، لكنه وضع ضوابط لممارسة هذه الحرية أملتها اعتبارات بيئية ترمي إلى الحفاظ على مخزونات وأرصدة الأسماك بما يضمن استدامتها والوقاية من نضوبها.

الفرع الأول: التقاسم المستدام لموارد المنطقة الاقتصادية الخالصة البيولوجية

تضمنت اتفاقية قانون البحار أحكاما تعالج التأثيرات السلبية لصيد الأسماك واستغلال الموارد البيولوجية البحرية بصفة عامة على البيئة البحرية، والتي تم الوقوف عليها في الشق الأول من هذه الدراسة، على غرار نضوب أو استنزاف الأرصدة السمكية بسبب الصيد الجائر والصيد المفرط، والصيد البحري غير

1 راجع قضية بحر الصين الجنوبي، حكم محكمة التحكيم الدائمة 19-2013، الفقرة 970، ص. 386.
2 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 56(1) (أ).
3 نفس المرجع، المادة 69، والمادة 70.

القانوني وغير المُبلغ عنه وغير المُنظم، والمساس بالموائل البحرية بسبب التلوث البحري. علاوة على ذلك، سعت أحكام أخرى من الاتفاقية إلى تحقيق توازن في المصالح بين الدول، وكان ذلك نتيجةً للاعتراف للدولة الساحلية بحقوق سيادية على الثروات البيولوجية البحرية ما وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي، أي المنطقة الاقتصادية الخالصة، والذي أدى إلى تقليص النطاق الإقليمي للحرية التقليدية للصيد بأعالي البحار، فتم حفظ حقوق للدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا على مستوى المناطق الاقتصادية الخالصة، ولكن في نفس الوقت اعتُمدت آليات قانونية تضع قيودا على ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها السيادية على الثروات البيولوجية بمنطقتها الاقتصادية الخالصة، كما أن تقاسمها لهذه الثروات مع الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا يخضع لشروط لا بد من توفرها لتجسيد ذلك التقاسم، وتكمن الغاية من ذلك في الحفاظ على استدامة الموارد المعنية بما يضمن توفرها للأجيال الحاضرة والقادمة، والوقاية من النزاعات التي قد تتولد عن استنزافها أو استغلالها غير المنصف.

اعتنى قانون البحار باستدامة الموارد البحرية البيولوجية في وقت مبكر، وجسد ذلك قبل احتضان القانون الدولي لمفهوم التنمية المستدامة. وأدى توظيف مفهوم التنمية المستدامة في الخطابات الرسمية على المستوى الدولي واعتماده في العديد من النصوص القانونية الدولية، وذلك منذ بروزه علنا وبشكل رسمي في الاستراتيجية العالمية لحفظ الطبيعة التي أعدها الاتحاد الدولي لحفظ الطبيعة والموارد الطبيعية عام 1980، إلى اعتماده من طرف المتفاوضين في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، وتم تبني الاستدامة لحفظ مخزونات وأرصدة الأسماك في كل من المنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار[1]، لكن يعاب على ترجمة لفظ Sustainable إلى كل من اللغتين العربية والفرنسية عدم الالتزام بالصيغة الشائعة للفظ "الاستدامة"، فتم استعمال لفظ "الدوام" في النص العربي، وكرس النص الفرنسي لفظ "Constant" المُستعمل في اتفاقية عام 1958 لصيد الأسماك وحفظ الموارد الحية لأعالي البحار.

سعت اتفاقية قانون البحار إلى التخفيف أو القضاء على الآثار السلبية التي تلحق بالبيئة البحرية جراء نشاطات الصيد بالمنطقة الاقتصادية الخالصة. ولأجل تجنب استنزاف أرصدة الأسماك ألزمت كل من الفقرتين الثانية والثالثة من المادة 61 من الاتفاقية الدولة الساحلية بأن تضمن، من خلال تدابير الحفظ والإدارة الملائمة، الحفاظ على الموارد البيولوجية في منطقتها الاقتصادية الخالصة، ومنع تعريضها إلى خطر الاستغلال المفرط، كما ألزمت الدولة الساحلية أن تراعي في تبني تلك التدابير تجديد أرصدة الأنواع

1 راجع اتفاقية قانون البحار، المادة 61، والمادة 119.

المصطادة إلى مستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للاستدامة (MSY) Maximum Sustainable Yield.

يفيد مصطلح "أقصى غلة قابلة للاستدامة"Yield الذي اعتُمد لأول مرة في مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار في عام 1958، " التوازن بين أكبر كمية من الصيد القابل للاستغلال والقدرة على إعادة تجميع المخزون السمكي"[1].

يرتبط هذا المفهوم ارتباطًا وثيقًا بجوهر التنمية المستدامة نفسها، إذ يتعين تحقيق التنمية لضمان التقدم في الوقت الحاضر، لكن دون أن تكون التدابير المتخذة على حساب مصلحة الأجيال القادمة، ولا سيما عندما يتعلق الأمر باستخدام البيئة أو الموارد الطبيعية. وأكدت العديد من الاتفاقيات الإقليمية والدولية مبدأ الصيد المستدام الذي تتبناه اتفاقية قانون البحار على النحو الذي تم النظر فيه أعلاه، ومع ذلك تسود في الواقع ممارسات الصيد الجائر، إذ تستحوذ 53 دولة على صيد 96% من مصائد الأسماك العالمية[2]، وفقا لإحصاء الكميات المصطادة في عام 2009.

يعكس هذا الوضع عدم الإنصاف في الانتفاع بموارد البحار والمحيطات الذي جعلته اتفاقية قانون البحار أحد أهدافها السامية مثلما تبرزه ديباجتها، كما أنه يُعد إخلالاً بحقوق الدول السائرة في طريق النمو ما دامت غالبية أساطيل الصيد العالمية المزودة بالتكنولوجيا المتطورة تنتمي إلى الدول المتقدمة، وهو ما يشكل خروجا عما تقرره أحكام اتفاقية قانون البحار التي تمنح الأولوية للدول السائرة في طريق النمو للتقاسم المستدام للموارد البيولوجية بالمناطق الاقتصادية الخالصة، ولا سيما في الحالة التي تعجز فيها الدولة الساحلية عن جني كمية الصيد المسموح بها بأكملها[3] Total Allowable Catch (TAC)، ويُجسد ذلك دون أدنى شك رغبة تكتل الدول السائرة في طريق النمو، في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، في إقامة نظام اقتصادي دولي جديد يكون أكثر إنصافا، وهي الإرادة التي راعتها اتفاقية قانون البحار بموجب أحكام ديباجتها التي أقرت بأن بلوغ الأهداف المنتظرة من تبني نظام قانوني للبحار والمحيطات "سيساهم

1 Alberstadt Rachel, (2014), Has the Status of "Maximum Sustainable Yield" Become an International Customary Rule? Beijing Law Review, 5, 264-271. http://dx.doi.org/10.4236/blr. 2014.54025, p.265.

2 Pitcher T., Kalikoski D., Pramod G., Short K. (2009), Not Honouring the Code, Nature, Vol. 457, pp. 658-659, availabale at: https://www. researchgate. net/ publication/23980874_Not_ honouring_the_code (last accessed July 18th, 2021).

3 راجع اتفاقية قانون البحار، المواد 62، 69، و70.

في تحقيق نظام اقتصادي دولي عادل ومنصف، يراعي مصالح واحتياجات الإنسانية جمعاء، ولا سيما المصالح والاحتياجات الخاصة للبلدان النامية، ساحلية كانت أم غير ساحلية"[1].

لم تتحقق هذه الغاية رغم مرور 40 سنة على الاتفاق للعمل على تجسيدها، ذلك أن المجتمع الدولي دخل عقب الحرب الباردة في مرحلة العولمة النيوليبيرالية وبلغت الرأسمالية أوج مراحلها. وعلاوة على ذلك، أضحت الأهداف التي سعت إليها الدول السائرة في طريق النمو خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار ذات نتائج عكسية، لأن الدول المتقدمة هي المستفيدة بالدرجة الأولى من نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة الذي يحفظ حقوقا على الثروات البيولوجية لصالح الدول السائرة في طريق النمو، والدول غير الساحلية، والدول المتضررة جغرافيا، والسبب في ذلك يكمن في أن الدول المتقدمة، على رأسها كل من فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية، تحوز أكبر نسبة من مساحة المناطق الاقتصادية الخالصة للمعمورة. يترتب عن ذلك استحالة تقاسم هذه الدول المتقدمة الموارد البيولوجية البحرية لمناطقها الاقتصادية الخالصة مع غيرها من الدول، بسبب امتلاكها الإمكانيات التكنولوجية والصناعية التي تمكنها من جني كمية الصيد المسموح بها التي يقع عليها التزام تحديدها. ومن ثمَّ يُستنتج بأن النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة يُراعي ضرورة تحقيق التوازن بين مصالح الدولة الساحلية التي تعززت بفضل تمديد نطاق ولايتها القضائية ومصالح الدول الأخرى، لكن واقعيا يصُب تجسيد تقاسم الثروات البيولوجية لهذه المنطقة في مصلحة الدول المتقدمة التي تحوز الإمكانيات اللازمة، بما في ذلك نتائج البحوث العلمية، لصيد الكميات المسموح بها على مستوى المناطق الاقتصادية الخالصة الخاضعة لولايتها، وكذلك المناطق الخاضعة للولاية القضائية للدول الفقيرة والدول السائرة في طريق النمو.

الفرع الثاني: الاستغلال المستدام لموارد أعالي البحار البيولوجية

يُجسد نشاط الصيد بالمناطق البحرية الواقعة ما وراء حدود الولاية الوطنية إحدى الحريات التقليدية المُعترف بها دوليا منذ بروز قانون البحار الكلاسيكي، الذي يقتصر تقسيمه الأفقي للبحار والمحيطات على البحر الإقليمي وأعالي البحار. لا يزال قانون البحار مُعتمدا على مبدأ ازدواجية هذا النظام التقليدي المتعلق بالصيد الذي خضع لتعديلات مع مرور الوقت ترمي إلى حفظ Conservation الموارد البيولوجية البحرية. تعكس الاتفاقيات الدولية المبرمة لحفظ الموارد الحية بأعالي البحار هذه التعديلات، ويتجلى ذلك خاصة

1 راجع اتفاقية قانون البحار، الديباجة، الفقرة 5.

في تفويض لجان دولية للتشريع في مجال الصيد بأعالي البحار، وإخضاع سفن الأطراف المتعاقدة إلى القواعد التي تضعها هذه اللجان.

اعتمد المجتمع الدولي على الاستدامة في استغلال الموارد البيولوجية بأعالي البحار قبل اعتمادها في قطاعات أخرى، إذ تُعد الاتفاقية الدولية لتنظيم صيد الحيتان لعام 1946، السارية على المياه الخاضعة لولاية الأطراف المتعاقدة وأعالي البحار، رائدة في تكريس مفهوم التنمية المستدامة، وتجسد ذلك في وقت لم يكن المفهوم مستعملا لا في الخطابات الرسمية بالمحافل الدولية ولا في لغة النصوص الدولية الملزمة أو المرنة المعنية بالحفاظ على الموارد الطبيعية، بحيث وفقت ديباجة الاتفاقية في الدلالة على المعنى الشائع للمفهوم الذي تم تعميمه لاحقا:

"Recognizing the interest of the nations of the world in safeguarding for future generations the great natural resources represented by the whale stocks"[1]

كانت أعالي البحار أول فضاء بحري اعتُمدت بشأنه الاستدامة في استغلال الموارد البيولوجية البحرية، وهو ما تعكسه اتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية لأعالي البحار لعام 1958 التي تبنت مفهوم الاستدامة بموجب مادتها الثانية، والتي استعملت عبارة Optimum Sustainable Yield، إذ يبرز جليا مصطلح الاستدامة في الصيغة الإنجليزية لهذا النص كما يشير إليه لفظ "Sustainable"، ويُقابله لفظ "Constant" في النص المحرر باللغة الفرنسية، والذي لا يُؤدي في نظرنا المعنى المراد، نظرا لأن لفظ "Constant" يعني الثبات وعدم التغير، وهو ما لا يتحقق في استغلال الموارد البيولوجية البحرية التي لا يمكن أن تبقى أرصدتها ثابتة مهما كانت الآليات المعتمدة في استغلالها العقلاني.

حافظت اتفاقية قانون البحار في وقت لاحق على الحرية في ممارسة الصيد بأعالي البحار، لكنها قيدت هذه الحرية من خلال تقليص مساحة ما يمكن اعتباره أعالي البحار، بسبب تبني نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهكذا فإن الحرية التقليدية للصيد بأعالي البحار، مثلما نصت عليه اتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية لأعالي البحار لعام 1958، لم تعد نفسها بمفهوم اتفاقية قانون البحار، فإذا كانت اتفاقية 1958 تنص على قواعد تُطبق على أعالي البحار الواقعة ما وراء الحدود الخارجية للبحر

1 راجع الاتفاقية الدولية لتنظيم صيد الحيتان، المبرمة بواشنطن في 2 ديسمبر 1946، الديباجة، الفقرة الثانية: "إدراكًا لمصلحة أمم العالم في الحفاظ على الموارد الطبيعية المعتبرة التي تُمثلها أرصدة الحيتان لفائدة الأجيال القادمة" (ترجمتنا)، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 17 جويلية 2021) https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspxobjid=0800000280150135

الإقليمي، فإن الأمر لم يعد نفسه بمفهوم اتفاقية قانون البحار التي ضمنت الحق في الصيد بمناطق تقع ما وراء الحدود الخارجية للمنطقة الاقتصادية الخالصة التي يمكن أن يبلغ عرضها 200 ميل بحري[1].

أدت ترجمة إرادة الدول في حفظ أرصدة الموارد البيولوجية لأعالي البحار من النضوب في شكل نصوص قانونية إلى تقييد الحرية التقليدية للصيد بأعالي البحار، وهكذا كرست اتفاقية قانون البحار أحكاما مماثلة لتلك الأحكام المطبقة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، والهادفة إلى حماية البيئة البحرية من الآثار السلبية للاستغلال المفرط للثروات البحرية الحية بأعالي البحار. لأجل ذلك رتبت المادتان 117 و118 من اتفاقية قانون البحار التزاما على الدول التي تُمارس رعاياها الصيد بأعالي البحار، يتعلق باتخاذ التدابير اللازمة لحفظ موارد الصيد بهذه المنطقة بصورة منفردة أو بالتعاون مع دول أخرى، كما تفرض المادة 119 (1) (أ) اتخاذ تدابير مماثلة لحفظ أو تجديد أرصدة الأنواع التي تم جنيها بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام (MSY)، وذلك وفقا لما تُتيحُه العوامل البيئية والاقتصادية ذات الصلة.

يتحقق الصيد البحري المستدام والعقلاني بالعناية التي يجب إيلاؤها لسلامة الموائل البحرية Marine Habitats، وفي هذا السياق قد تؤدي القراءة السطحية لأحكام اتفاقية قانون البحار المطبقة على استغلال الموارد الحية البحرية إلى الاعتقاد بأنه لم يتم الاهتمام بمدى تأثير نشاطات الصيد عليها، لكن بالرجوع إلى أحكام الجزء الثاني عشر (XII) من الاتفاقية سيتبين أنه تم تأطير قانونا حماية البيئة البحرية من الآثار السلبية التي قد تلحق بموائلها جراء نشاطات الصيد البحري، إذ تدعو المادة 194(5) إلى اتخاذ تدابير ضرورية لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو السريعة التأثر، وكذلك موائل الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال، وغيرها من أشكال الحياة البحرية والحفاظ عليها.

لقد أكدت محكمة التحكيم الدولية هذا التحليل في حكمها المتعلق بقضية بحر الصين الجنوبي، وهو الموقف ذاته الذي تبنته في قضية منطقة تشاغوس Chagos البحرية المحمية[2]، إذ لاحظت بأن صياغة المادة 194(5) تؤكد أن الجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار:

---

1 Oda Shigeru, Fisheries under the United Nations Convention on the Law of the Sea, The American Journal of International Law, vol. 77, no. 4, 1983, pp. 739–755. JSTOR, www.jstor.org/stable/2202532. (last accessed July 22nd, 2021).

2 راجع قضية منطقة تشاغوس Chagos البحرية المحمية، (جمهورية موريشيوس ضد المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية)، محكمة التحكيم الدائمة، قرار التحكيم رقم 03–2011، حكم في الموضوع، 18 مارس 2015، مسجل في 18 مارس 2015. متاح على الرابط: (تاريخ الولوج 20 جويلية 2021) https://pca-cpa.org/en/cases/11/

Part XII is “not limited to measures aimed strictly at controlling marine pollution,” which while “certainly an important aspect of environmental protection . . . is by no means the only one.”[1]

وأقرت المحكمة في هذا السياق بأنه:

“The Tribunal has no doubt from the scientific evidence before it that the marine environments where the allegedly harmful activities took place in the present dispute constitute “rare or fragile ecosystems.” They are also the habitats of “depleted, threatened or endangered species,” including the giant clam, the hawksbill turtle and certain species of coral and fish.”[2]

مع ذلك، يرى جانب من الفقه أن هذا الأمر يعكس جدلا حول إمكانية اعتبار هذه الأحكام من الجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار مطبقة على الصيد البحري، ودعم هذا الرأي موقفه من جهة بكون المادة 194 جاءت تحت عنوان "تدابير منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه"، مما يتيح الاعتقاد بأن الالتزام الوارد في الفقرة 5 من هذه المادة يتعلق بحماية النظم البيئية والموائل من التلوث، لكن من جهة أخرى لم تُذكر الأسماك أو مصايد الأسماك في أي مكان في الجزء الثاني عشر لاتفاقية قانون البحار[3].

يعد هذا التحليل في نظرنا قاصراً لكونه لم يأخذ بعين الاعتبار المقاربة الشاملة التي تبنتها اتفاقية قانون البحار في تعاملها مع المسائل المرتبطة بالبحار والمحيطات، والتي اعتبرتها وثيقة الترابط مما يلزم النظر فيها ككل[4]، فضلا عن أن الاعتقاد بوجود هذا الجدل من شأنه أن يتسبب في تجزئة قانون البحار Fragmentation of the Law of the Sea، بينما سعت هذه المقاربة الشاملة إلى تفادي ذلك.

---

1 راجع قضية بحر الصين الجنوبي، محكمة التحكيم الدائمة، القضية رقم 2013–19، الفقرة 945، ص. 376،

" الجزء الثاني عشر لا يقتصر على التدابير التي تهدف بشكل صارم إلى السيطرة على التلوث البحري، والذي يعتبر "بالتأكيد جانبا مهما من جوانب حماية البيئة.. إلا أنه ليس الوحيد بأي حال من الأحوال" (ترجمتنا)

2 نفس المرجع، ونفس الفقرة والصفحة،

"ليس لدى المحكمة أي شك من الأدلة العلمية المعروضة عليها بأن البيئات البحرية حيث تمت ممارسة النشاطات الضارة المدعى بها في النزاع الحالي تشكل "نظمًا بيئية نادرة أو هشة". كما تعتبر موائل الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال، بما في ذلك المحار العملاق وسلحفاة منقار الصقر وأنواع معينة من المرجان والأسماك"

3 Robin CHURCHILL, Fisheries and their Impact on the Marine Environment: UNCLOS and Beyond, Proceedings of the International Conference “30 Years After the Signature of the United Nations Convention on the Law of the Sea: The Protection of the Environment and the Future of the Law of the Sea”, Faculty of Law, University of Porto, 15-17 November 2012, Coimbra Editora, S.A. Ladeira da Paula, 10 3040-574, Coimbra, ISBN 978-972-32-0000-0, pp.23-52, available at: 311582565_30_YEARS_AFTER_THE_SIGNATURE_OF_THE_UNITED_NATIONS_CONVENTION_ON_THE_LAW_OF_THE_SEA_the_protection_of_the_environment_and_the_future_of_the_Law_of_the_Sea (last accessed July 21st, 2021).

4 راجع اتفاقية قانون البحار، الديباجة، الفقرة الثالثة.

إن اعتناء قانون البحار في صيغته المعاصرة بمسألة استدامة استغلال الموارد البيولوجية البحرية، والتي أحاطها بأحكام قانونية وفيرة، يعزز دون أدنى شك أمن البيئة البحرية الذي يتأثر بفعل نقص هذه الموارد أو نضوبها، لكن تبدو هذه الآليات القانونية المعتمدة غير كافية لضمان الاستدامة المستهدفة، ويتوقف نيلها على وفاء الدول الأطراف في الاتفاقيات الدولية المتعددة الأطراف خاصة بالتزاماتها الدولية، ولا سيما ما يتعلق بتحديد كمية الصيد المسموح بجنيها (TAC)، المعتبرة أحد الشروط التي يتجسد بها حق الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيا في تقاسم الثروات البيولوجية للمناطق الاقتصادية الخالصة، فضلا عن ضرورة تفعيل الدول الساحلية ودول العلم لآليات الرقابة وإدارة المصائد البحرية، من خلال سن القوانين الوطنية ذات الصلة والعمل على احترامها، على غرار التنصيص على منع استيراد منتوج الصيد غير القانوني وغير المبلغ عنه وغير المنظم، في جميع الحالات.

تبقى استدامة وعقلانية استغلال الموارد البيولوجية البحرية غير ناجعة نتيجة القصور الذي يُميز قانون البحار المعاصر، والذي يترجمه نظام الولاية الحصرية لدولة العلم بأعالي البحار، إذ تتطلب مواجهة جرائم الصيد المنظمة بأعالي البحار، والمعتبرة جرائم بيئية، التخلي عن مبدأ حصر تخويل الصلاحيات لدولة العلم، وجعل مسألة المساس بالبيئة البحرية في أعالي البحار بفعل الصيد غير المستدام قضية أمن بيئة بحرية يتطلب التكفل بآثارها السلبية تأهيل كافة الدول للتدخل، بغض النظر عن جنسية السفن المخالفة، ودون الاستناد إلى اتفاقيات دولية تمنح الحق للدول الأطراف في التدخل ووضع حد للانتهاكات التي ترتكبها السفن الحاملة لرايات الدول المتعاقدة.

يمكن أن يتجسد ذلك من خلال إعادة النظر في قانون البحار المعاصر بشكل يجعل الولاية العامة Universal Jurisdiction مبدأً يؤهل كافة الدول للتدخل في حالة الإخلال باستدامة استغلال الموارد البحرية البيولوجية بأعالي البحار، وفقا لنفس الأحكام التي تم تأهيلها بموجبها لمكافحة القرصنة البحرية. ويعد ذلك أمرا حيويا لأن الصيد البحري غير المستدام لا يقل خطورة عن الأنواع الأخرى من الجرائم المنظمة العابرة للأوطان التي تتخذ من أعالي البحار بيئة ملائمة لها.

خلاصة الباب الثاني

أكدت عناصر الباب الثاني للدراسة أن حماية البيئة البحرية لا يمكن أن توفر وحدها أمنا بيئيا ما لم تكن مشمولة باستدامة استخداماتها واستغلال مواردها، ويجسد ذلك كما رأينا المقومان الأساسيان المعتمد عليهما لتعريف أمن البيئة البحرية والمعتبران متلازمان بحيث تتوقف الحماية الملائمة للبيئة البحرية على الأخذ بعين الاعتبار شرط استدامة استخداماتها واستغلال ثرواتها والعكس صحيح.

بناءً على ذلك، يتسنى التمسك بأن عدم احترام قواعد القانون الدولي للبيئة البحرية يؤدي إلى تهديد السلم والأمن الدوليين، بحيث تجد هذه الفرضية ما يبررها في كون الدور المحوري للبحار والمحيطات يكمن في توازن الأنظمة الإيكولوجية الشاملة، إلا أن خرق هذه القواعد لم يرتب لحد الآن إدانة على المستوى الدولي على نحو يُفهم منه بقيام علاقة بين حماية البيئة بمختلف مكوناتها بما فيها البحرية والأمن والسلم الدوليين، إذ تفتقر قرارات مجلس الأمن والأجهزة الأممية الأخرى فضلا عن القرارات والأحكام القضائية الدولية إلى إدانة خرق القانون الدولي للبيئة، وعلى نقيض ذلك ساد الاعتراف دوليا بأن انتهاك حقوق الإنسان ينطوي في حد ذاته على تهديد للأمن والسلم الدوليين (قرار مجلس الأمن رقم 688 المؤرخ في 5 أفريل 1991)، وهو ما يتعين العمل به لمواجهة خرق قواعد القانون الدولي للبيئة عامة وقواعد القانون الدولي للبيئة البحرية خاصة، لكون التهديدات الشاملة ذات الطبيعة البيئية الآنية والمستقبلية المترابطة تهدد الأمن والسلم الدوليين، من حيث إنها تحدد مصير بقاء الإنسان على الأرض، كما أن ذلك سيحقق ارتقاء قواعد القانون الدولي لحماية البيئة إلى مصاف القواعد ذات الحجية تجاه الكافة Erga Omnes

يعد قانون البحار رائدا في السعي نحو تحقيق أمن بيئي بحيث تأكد ذلك في تكريسه لمفهوم الاستدامة في التعامل مع موارد البيئة البحرية ولا سيما الحية منها، إذ تحقق ذلك ولو بصورة ضمنية في منتصف الأربعينات من القرن الماضي عند اعتماد الاتفاقية الدولية لتنظيم صيد الحيتان لعام 1946، كما أن لقانون البحار الفضل في تحقيق التنمية عالميا بفضل تكريسه لأهم مبدأ عام دافع عنه التيار الليبيرالي والمتمثل في مبدأ حرية البحار الداعم للتجارة الدولية والاقتصاد العالمي ويعد بالتالي أساسا لقانون البحار للتنمية المستدامة.

من جانب آخر، يتبنى قانون البحار المعاصر مبدأ سلمية استخدام البحار والمحيطات الذي يُمثل في رأينا ضمانة هامة في دعم استدامة هذا الاستخدام، بما أن السلمية في حد ذاتها عاكسة للبعد الاجتماعي للتنمية المستدامة، كونها ترمي إلى تحقيق التماسك بين أشخاص المجتمع الدولي ولا سيما البحري، وتعتبر عاملا أساسيا في تحقيق التقدم الاقتصادي والاجتماعي لشعوب العالم وفقا لما تسعى إليه ديباجة اتفاقية قانون البحار. على هذا النحو يتبين بأنه لا تنمية مستدامة في بيئة بحرية يسود فيها الاختلاف والتنازع المُهدِّدين لأمن البيئة البحرية، ما يفسر جعل كل من حماية البيئة البحرية واستدامة استخدامها عاملين مصيريين في عملية بناء هذا الأخير.

الخـــــــاتمة

الخاتمة

أتاحت الدراسة المنجزة تسليط الضوء على العديد من أوجه القصور التي يتميز بها النظام القانوني الدولي للبحار المهتم بقضايا أمن البيئة البحرية، ولاسيما ما يتعلق بالتهديدات التي يتعرض لها الأمن الدولي، المتولدة عن آثار النشاط البشري على البيئة البحرية الذي يترجمه استخدام البيئة البحرية واستغلال مواردها. مكنت النتائج التي تم التوصل إليها من الإجابة على التساؤلات المطروحة فضلا عن أنها تؤكد احدى الفرضيات المسلم بها في مستهل الدراسة وهي الفرضية التي تتشكل وتتضح معالمها عقب الادراك الملائم لنقاط قوة وضعف قواعد قانون البحار المعاصر ذات علاقة بأمن البيئة البحرية.

خلُص تحليل النصوص التي تمت معالجتها إلى جملة من النتائج التي تم التوصل إليها ومنها سعينا إلى اقتراحات نعتبرها ضرورية ومفيدة لإثراء هذه الأطروحة، فبينت تأرجح قانون البحار المعاصر بين الملائمة التي تُميز قواعده للتعامل مع قضايا أمن البيئة البحرية، وهو ما يعد تكريسا للأمن البيئي بموجب نظام قانوني دولي يُتيح مواجهة التحديات والتهديدات البيئية البحرية التي قد تتعقد وتتفاقم بفعل غياب القواعد القانونية التي لا بد أن تدعم تشكيل هذا النظام، وبين حالة قصور تترجمها انعدام أحكام قانونية موضوعية وإجرائية، المعتبرة ضرورية لتمكين المجتمع الدولي من التكفل بقضايا بيئية بحرية دولية، يوصف بعضها بأنها شاملة، ما يتطلب تفعيل أحكام المادة 15 من القانون الأساسي للجنة القانون الدولي سواء لإعداد نصوص دولية حول مواضيع أمن البيئة البحرية التي لم ينظمها بعد قانون البحار الساري والتي لم يتطور بشأنها بصورة كافية القانون في ممارسات الدول أو لصياغة بأكثر دقة ومنهجية ممارسات دولية وآراء الفقه الدولي وسوابق تتعلق بمواضيع أمن البيئة البحرية وذلك في شكل قواعد قانونية[1].

تظل اتفاقية قانون البحار دون شك إنجازًا رئيسيًا يُعتمد عليه في مواجهة القضايا البيئية البحرية المتسمة بالخطورة، كما أنها تُمثل الأساس للإدارة العالمية للمحيطات ما دامت تعترف إلى حد كبير بالحاجة إلى مقاربة منسقة ومتكاملة لإدارة المحيطات[2]. رغم ذلك، يؤدي النظر في نفس الوقت في وضع الاتفاقية إلى الوقوف على قصورها من حيث إنها تفتقر إلى أحكام أو آليات فعالة لضمان النظر في جميع مشاكل

---

1 راجع الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثانية، القرار A/RES/147(II)، المؤرخ في 21 نوفمبر 1947، القانون الأساسي للجنة القانون الدولي.

2 راجع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الديباجة، الفقرة الثالثة: "وإذ تعي أن مشاكل حيز المحيطات وثيقة الترابط ويلزم النظر فيها ككل".

البحار والمحيطات ككل بشكل عام، والجوانب ذات الصلة بأمن البيئة البحرية على وجه خاص. علاوة على ذلك، يتعين إدراك أن العديد من المُعضلات التي تهدد أمن المحيطات في القرن الواحد والعشرين، كتغير المناخ وارتفاع مستوى سطح البحر، لم تكن مطروحة خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، ومن ثم لن يبدو غريبا خلوُّ اتفاقية قانون البحار من أحكام تعالج مباشرة هذه القضايا البيئية.

لا يعتبر غياب التنصيص الصريح على أمن البيئة البحرية بموجب قواعد قانون البحار المعاصر إشكالية تحول دون التكفل بما يهدد البيئة البحرية، لأنه وفي المقابل تم تكريس صراحة مقومات أمن البيئة البحرية بحيث حظيت البيئة البحرية بحماية قانونية معتبرة ويتجلى ذلك من خلال الجزء الثني عشر (XII) من اتفاقية قانون البحار الذي يعكس في الواقع تأثراً بالفكر المدافع عن ادراج البيئة في السياسات والاستراتيجيات الأمنية الدولية واعتبارها موضوعا مرجعيا للأمن. إضافة إلى ذلك، فان استدامة استغلال الموارد البحرية التي تُمثل وجها آخر لعملة أمن البيئة البحرية تم تكريسها بصورة صريحة إلى حد ما وهو ما تُبينه بعض الأحكام المتعلقة بالحفاظ على الموارد البحرية الحية، بينما تفرض اعتبارات أمن البيئة البحرية حتمية استدامة دور البحار والمحيطات في تحقيق توازن النظام الإيكولوجي العالمي، والذي يبرز بامتياز في امتصاص البحار والمحيطات للغازات الدفيئة الناشئة عن النشاط البشري.

أتاحت دراسة مختلف الأنظمة القانونية الفرعية للبحار والمحيطات المترتبة عن التقسيم الأفقي لهذه الأخيرة الوقوف على أوجه قصور كل نظام على حدة فيما يتعلق بالتأطير القانوني للقضايا البيئية البحرية المؤثرة على الأمن ببعده الدولي والإقليمي والقومي. يتبين من الدراسة أن هذا القصور كان مقصودا أحيانا، أملته ضرورة الصفقة الشاملة Package Deal التي حفزت واضعي اتفاقية قانون البحار الذين تعمدوا بترك بعض المسائل دون تنصيص قانوني واضح وصريح بسبب غياب الاجماع بشأنها. يتبين في هذا السياق أن بعض القواعد المدونة في اتفاقية قانون البحار لا تستقطب اجماع الدول الأطراف بشأنها، بحيث يسود الاختلاف حول العديد من أحكام هذه الاتفاقية والتي لا تجيز للدول الأطراف ابداء تحفظات بشأنها، يؤدي الاختلاف في التفسير وتطبيق الاتفاقية إلى استحالة تفادي نزاعات تكون مرنة عند بروزها، وقد تتطور إلى صراعات عنيفة خاصة في الحالات التي يُقحم موضوع النزاع نشاطات ذات طبيعة سيادية ولا سيما النشاطات العسكرية البحرية في وقت السلم.

لا يُستبعد وقوع نزاعات دولية في المستقبل حول استخدامات البحار والمحيطات، ولا سيما المنطقة الاقتصادية الخالصة التي يسود خلاف بشأن نظامها القانوني فيما يتعلق بممارسة النشاطات العسكرية، ويتعزز هذا الافتراض بطبيعة النظام القانوني لهذه المنطقة المعتبر معاصرا، بحيث يتطلب وقتا ليحظى بتوافق الدول واتساق تفسيرها لأحكامه، فضلا عن ذلك، فان الوقاية من صراعات دولية مرهونة بالدور الذي يؤديه كل من القضاء والتحكيم الدوليين في فض النزاعات المرنة بطرق سلمية قبل تحولها إلى صراعات عنيفة، وهي النزاعات التي لا يمكن تفاديها بسبب إقرار اتفاقية قانون للبحار بوجود حقوق متبقية Residual Rights لم يتم تعدادها وحصرها والتي يمكن للدولة الساحلية والدول الغير أن تتمتع بها في المناطق الاقتصادية الخالصة المعلن عنها.

يبقى النظام القانوني لأعالي البحار الأكثر قصورا في تناوله للقضايا البيئية ذات علاقة بالأمن الدولي مقارنة بالأنظمة القانونية الخاصة بالمناطق البحرية الأخرى، ويعود السبب الرئيسي في ذلك إلى غياب سلطة دولية ذات اختصاص شامل تتولى حماية بيئة أعالي البحار، فضلا عن تراكم إشكاليات إدارتها الناتج عن التصرفات الانفرادية للدول واختلاف مواقفها وتفسيراتها للقانون الساري. لم يرق التدوين والتطور المطرد لقانون البحار المعاصر إلى المستوى الذي يكفل توفير حماية كافية للبيئة البحرية لأعالي البحار من كل أشكال الاعتداء، ذلك أن اتفاقية قانون البحار، على الرغم من تخويلها صلاحيات لدولة الميناء في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، أعادت العمل بالاختصاص الشامل لدولة العلم، وجردت هذه الأخيرة من سلطة التدخل لمكافحة الجرائم البيئية، وتم ذلك دون مراعاة العبء الواقع على أعالي البحار في الحفاظ على توازن أنظمة الحياة على كوكبنا الذي تزداد حدة المساس به نتيجة التعامل مع بيئة أعالي البحار على أنها فضاءً يملكه الجميع ولا يملكه أحد في نفس الوقت.

سيستمر الوضع الغير ملائم للنظام القانوني لأعالي البحار إذا لم تُتخذ التدابير الضرورية لتوفير حماية كافية لهذا الفضاء البيئي الشاسع والتي لا يمكن أن تتجسد سوى بإعادة النظر في نظام الولاية الحصرية لدولة العلم وتخويل كافة الدول بغض النظر عن وضعها ولاية قضائية عامة Universal Jurisdiction تُمكنها من محاربة الاجرام البيئي في أعالي البحار، ولا يعد ذلك أمرا عسيرا على المجتمع الدولي ما دام أنه سبق وأن استنجد بالقانون الدولي العرفي لمواجهة قصور النظام القانوني لأعالي البحار وخول الدولة الساحلية حق التدخل لحماية مصالحها جراء التلوث أو التهديد بالتلوث بالنفط الوشيك الوقوع بأعالي البحار وفقا لمبدأ حالة الضرورة والدفاع الاستباقي.

تبقى الحماية القانونية للبيئة البحرية التي كرسها قانون البحار على أساس التقسيم الأفقي للبحار والمحيطات ضعيفة بسبب القصور الذي يكتسيها، والذي يترجمه نظام حماية بيئة أعالي البحار المُعتمد على المقاربة الليبيرالية في الأساس وجعل المقاربة العقلانية أو الوسطية التي تعول على الدولة الساحلية استثناءً. علاوة على ذلك، تتعقد وضعية هذا القصور بسبب غياب اتفاق دولي متعدد الأطراف يتكفل بالتلوث البحري من مصادر البر، حيث يكتفي النظام القانوني الساري بالتنصيص على مبادئ عامة تحتاج إلى نص قانوني دولي يتولى الأمور المفصلة للمسألة، كما أنه يتعين في كثير من الحالات الاعتماد على العموميات التي تقترحها المبادئ العامة للقانون الدولي للبيئة البحرية للتعامل مع أنواع معينة من التلوث البحري، على غرار الضوضاء التحت المائية، ولا سيما التي تسببها السفن الحربية بواسطة أجهزة التصنت وسبر أعماق البحار، إذ يعاني القانون الدولي بصورة عامة وقانون البحار خاصة من ثغرة في هذا المجال.

يعاني الإطار المؤسسي الإداري المعني بالبيئة البحرية من قصور شأنه في ذلك شأن القصور الذي يميز القانون الدولي الذي أضحى عاجزا على ضبط العلاقات الدولية نتيجة نظام التمييز بين الدول الذي تعتمد عليه منظومة الأمم المتحدة في تسيير شؤون المجتمع الدولي، المؤسس على اللاعدالة وعدم التكافؤ، ما رتب ضرورة التخلي عن منطق الهيمنة والتموقع في مراكز القوة ضمن الأجهزة الأممية المتناقض والمهدد للأمن والسلم الدوليين. يتطلب هذا الوضع إصلاحات عميقة في نظام عمل الأمم المتحدة يتيح ميلاد سلطة دولية رئيسية تتولى أمور البيئة الشاملة بما فيها البحرية، تكون مزودة بصلاحيات ضرورية لتجاوز العقبات التي حالت دون تمكين الأجهزة الأممية الحالية المعنية بالبيئة ولا سيما برنامج الأمم المتحدة للبيئة والجمعية العامة للبيئة المفتقرتين للاستقلال في القرار واتخاذ تدابير تجاه الدول المتخلفة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية البيئية.

لا ينطبق وضع الاطار المؤسسي الإداري الدولي المعني بالبيئة على النظام القضائي الدولي للبيئة بما في ذلك الأجهزة القضائية ومحاكم التحكيم الدولية المختصة بالنظر في الشؤون البيئية البحرية، ذلك أن تصور اعتماد محكمة دولية لحماية البيئية البحرية والحفاظ عليها، قد تمليه اعتبارات أمن البيئة البحرية، لكن تحقيق ذلك في الواقع لن يزيد الأمور سوى تعقيدا، لكونه سيؤدي إلى تجزئة قانون البحار، بينما يعد النظام القانوني لتسوية النزاعات البحرية الدولية بما فيها البيئية، الذي يتبناه الجزء الخامس عشر (XV) من اتفاقية قانون البحار كاف من حيث كمية ونوعية الهيئات القضائية ومحاكم التحكيم المعتمدة. غير أن الأمر يتطلب في المقابل إعادة النظر في إجراءات التقاضي أو التحكيم أمام هذه الأجهزة لوضع حد لتذرع الدول

المتخاصمة بعدم اختصاصها عند اخطارها. يستدعي الأمر تخلي هذه الأجهزة ولا سيما محكمة العدل الدولية من اعتبار القضايا البيئية مسائل عرضية يتم النظر إليها بمناسبة البت في قضايا رئيسية لا علاقة لها بالبيئة.

يستمر الجزء الثاني عشر (XII) من اتفاقية قانون البحار في احتفاظه بخاصية اعتباره أهم إنجاز في القانون الدولي للبحار المعاصر المهتم بالبيئة، ومع ذلك لا يمكن الاكتفاء بما نصت عليه هذه الاتفاقية لتوفير حماية شاملة وملائمة للبيئة البحرية والحفاظ عليها، بل يستدعي أمر التكفل الملائم قانونا بالتحديات الشاملة والمعاصرة البيئية التي تتأثر بها البيئة البحرية الاعتماد على الأحكام الأخرى التي توفرها المصادر المتنوعة لقانون البحار، وهو ما أقرته الاتفاقية نفسها بموجب ديباجتها التي نصت: "وإذ تؤكد أن قواعد ومبادئ القانون الدولي المطبق عموما ستظل تحكم المسائل التي لا تُنظمها الاتفاقية.

يُعد الابتكار الذي ميز قانون البحار المعاصر، والذي يتجلى خاصة من خلال اعتماد مفاهيم جديدة على غرار "الإرث المشترك للإنسانية"، محتاجاً إلى مراجعة تمليها اعتبارات أمن البيئة البحرية، الذي سيتهدد لا محالة في المستقبل بفعل نضوب الموارد المعدنية للمنطقة غير المتجددة والتي يعتمد استغلالها على هذا المفهوم، ذلك أن هذه الموارد ستعرف إقبالا متزايدا نتيجة نضوب الموارد المعدنية القارية، فضلا عن أن نظامها القانوني من شأنها أن يكون مصدر تهديد لأمن البيئة البحرية بسبب عدم حفظه لحقوق الأجيال القادمة من الثروات المعدنية لقاع البحار وباطنها ما وراء حدود الولاية الوطنية.

يمكن في نفس السياق افتراض ضرورة الاعتماد على مبدأ الإرث المشترك للإنسانية لمواجهة التهديدات البيئية الشاملة، على غرار تغير المناخ الذي يؤثر في البحار والمحيطات ويتأثر بالظواهر التي تحدث فيها، ويتسنى على هذا النحو إدراج "المناخ" في مصاف المشاعات العالمية واعتباره بالنتيجة إرثا مشتركا للإنسانية، ما يتيح ميلاد آلية قانونية من شأنها أن تساهم في التخفيف من آثار هذه المعضلة البيئية الشاملة المؤثرة على البيئة بما في ذلك الوسط البحري، وسيتطلب ذلك لا محالة إعادة النظر في العديد من الاتفاقيات الدولية، ولا سيما اتفاقية الأمم المتحدة لتغير المناخ واتفاقية قانون البحار، لكن يتوقف في جميع الحالات تحقيق الأهداف المتوخاة من نصوص هذه الاتفاقيات الدولية على تجسيد إرادة حقيقية للدول في وضعها حيز التنفيذ بحسن نية، بدلا من الاكتفاء بالتحلي بإرادة سياسية مجردة.

بينت الدراسة أن اتفاقية قانون البحار التي تُمثل آخر مرحلة تدوين لقواعد هذا الفرع الهام من فروع القانون الدولي العام كرَست الأمن البيئي بسعيها إلى إرساء نظام قانون دولي يحمي البيئة البحرية من كافة أشكال الاعتداء، وبالاعتماد على استدامة استخدامات البحار والمحيطات واستغلال مواردها، فضلا عن الاصرار على ضرورة العمل بمبدأ سلمية الاستخدام وسلمية الأغراض. ومع ذلك، تحمل الاتفاقية في طياتها العديد من النزاعات التي ترتسم معالمها في التصريحات التي أدلتها الدول الأطراف بخصوص أحكامها، والتي غالبا ما تتناقض، وهو ما جعلها أداة ضمنية لإبراز نزاعات دولية ومواقف متعارضة جوهريا بشأن العديد من أحكامها، ما يعرقل ارتقاؤها إلى مصاف القواعد العرفية الدولية التي تلزم الجميع، كما أن هذا الوضع يعكس تحديا للنظام القانوني الدولي للبحار والمحيطات الذي يبدو في رأينا أنه كان بحاجة إلى إعادة النظر في العديد من أحكامه منذ تبلورها في شكل قواعد مكتوبة، وقبل دخولها حيز التنفيذ.

يعد هذا الطرح بمثابة دعم لفرضية مراجعة الشاملة لأحكام اتفاقية قانون البحار خدمةً لأمن الأفراد، والمجتمعات، والدول، والمجتمع الدولي بأسره، والذي أضحى عرضةً للمساس أكثر من أي وقت مضى بسبب التهديدات البيئية ولاسيما الشاملة منها. ومع ذلك، لن تكون أية جهود ترمي إلى إعادة النظر في مختلف أنظمة قانون البحار فعالة وجادة إلا ببذلها في إطار مسعى شامل يهدف إلى إعادة اصلاح منظومة الأمم المتحدة على نحو تتحقق معه التوازنات الدولية الضرورية لمواجهة تحديات القرن الواحد والعشرين ولا سيما البيئية منها. ويعد ذلك أمرا محتوما أمام التغير الجوهري الذي طرأ على تركيبة المجتمع الدولي الحالي، المعتبرة فريدة إذ لم يسبق لها أن عرفت تعدد أطرافها الفاعلة، المتأرجحة بين قوى عالمية، وقوى إقليمية، وأخرى مغلوب على أمرها.

أسفرت الدراسة على تأكيد أن الأمن البيئي يُعد مفهوم غير قانوني كما أكدت ملائمة عنوانها الذي يترجم في حد ذاته إشكالية سعت إلى البحث عن التكريس القانوني لمصطلح مُسيس في احدى الفروع الهامة للقانون الدولي العام ألا وهو قانون البحار، إذ لا يزال الأمن البيئي عموما وأمن البيئة البحرية خاصة مجردا من أية طبيعة قانونية وذلك رغم تكريس الصكوك الدولية بما في ذلك اتفاقية قانون البحار لمقوماته التي لا تخلو بدورها من أبعاد سياسية تتمسك بها الأطراف الفاعلة للمجتمع الدولي لتحقيق مصالح ضيقة على حساب مصلحة الإنسانية جمعاء، على غرار كل من استدامة استخدامات البيئة البحرية واستغلال مواردها، وحمايتها، واستخدامها لأغراض سلمية التي تعكس مصطلحات تفتقر إلى تعاريف قانونية كان لزاما على النص الذي يكرسها توفيرها، وتُعد في هذا السياق جملة من المقترحات التي مكنت الدراسة من التوصل

إليها مصيرية في عملية تعزيز الأمن الدولي والوقاية من الصراعات والأزمات التي تكون البيئة البحرية عاملا رئيسيا لها ولأجل ذلك، يعتبر الاعداد لمؤتمر الأمم المتحدة الرابع لقانون البحار مسألة لا مفر منها وهو ما يمليه وضع المجتمع الدولي الحالي الذي يتسم بتعدد أطرافه الفاعلة المسيطرة على زمام إدارة وحكامة الشؤون الدولية، وتفشي التحالفات الإقليمية في سبيل الحفاظ على الهيمنة على غرار التحالف الأمريكي البريطاني الأمني الأخير الرامي إلى تمكين أستراليا من اكتساب تكنولوجيا الغواصات ذات الدفع النووي في مواجهة نفوذ الصين في بحر الصين الجنوبي المتنازع عليه.

لعل الدخول في مفاوضات مباشرة بين القوى البحرية الكبرى بشأن قانون البحار الذي ينظم العلاقات الدولية البحرية سيمكن المجتمع الدولي من تفادي تحول العديد من الأزمات الدولية من طبيعتها المرنة إلى صراعات عنيفة، ولكن يتعين ألا يكون هذا المسعى بمثابة الغاية المطلقة بل يجب أن يعكس احدى أوجه مقاربة الإصلاحات الشاملة لمنظومة الأمم المتحدة التي لا يمكن التغاضي عنها ولا سيما بالنظر إلى التحولات الجيوسياسية الحالية التي تميز المجتمع الدولي والتي تتميز بتفكيك تركيبة المجتمع الدولي المُنذرة بخطورة على الأمن والسلم الدوليين. مبدئيا لا يمكن انكار قدرة قواعد ومبادئ قانون البحار الساري على مواصلة توفيرها لإطار فعال لإدارة أو حكامة شؤن بحار ومحيطات العالم، لكن في المقابل سيمكن دون أدنى شك التفاوض بشأن قانون بحار جديد من رفع القصور الذي يعيبه، المهيأ لظروف مناسبة لنشوب النزاعات ولا سيما ما يتعلق بالاستخدامات المختلفة للبيئة البحرية واستغلال مواردها، إذ يتعين لزاما تبني حلولا مناسبة لمبادئ قانون البحار التي يُحتمل أن تتضارب مستقبلا على غرار كل من مبدأ الارث المشترك للإنسانية وحرية أعالي البحار، فضلا عن أن محدودية قواعد قانون البحار الساري في توفير حلولا للمعضلات البيئية الشاملة ولا سيما تغير المناخ بحيث يمكن الاعتماد على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المساعدة على معالجة هذه المشكلة، لكنها لا يمكن أن تعكس سوى جزء من الحل، إذ يمكن أن توفر على سبيل المثال إطارًا جزئيًا لإدارة بعض الأسباب، كإطلاق الغازات الدفيئة[1]، كما أنها توفر إطارًا لإدارة بعض عواقب تغير المناخ، مثل إدارة جهود الصيد في ضوء الأنماط المتغيرة لتوزيع مصايد الأسماك، أو تطوير تخصيب البحار بالحديد وعزل الكربون تحت سطح البحر ومع ذلك، يفتقر قانون البحار المعاصر إلى الوضوح فيمل يخص كيفية تطبيق أحكامه على قضايا ذات الصلة كارتفاع مستوى سطح البحر وخطوط الأساس المتنقلة.

1 راجع المادة 194(3)، والمادة 212 من اتفاقية قانون البحار.

فضلا عما تم التوصل إليه من نتائج تم سردها آنفا، أتاحت الدراسة الوقوف على أن مرونة قواعد قانون البحار المعاصر سمحت بالعمل بمبدأ الضرورة والدفاع الاستباقي Self Help Principle لحماية أمن ومصالح الدولة الساحلية انطلاقا من أعالي البحار، وهو المبدأ الذي من شأنه أن يوفر حلولا بديلة لمواجهة التحديات البيئية الشاملة المعاصرة، ويعد هذا الطرح أهم اختبار للقانون الدولي عامة وقانون البحار على وجه الخصوص، بحيث يبقى التساؤل مطروحا عن مدى إمكانية تمسك الدول، ولا سيما المتضررة من مخلفات التهديدات البيئية الشاملة، بمبدأ حالة الضرورة والدفاع الاستباقي للتدخل لحماية مصالحها الوطنية من هذا النوع من التهديدات التي تهم المجتمع الدولي بأسره، والتي يأتي على رأسها آثار تغير المناخ على البيئة البحرية، بما في ذلك ارتفاع مستوى سطح البحر، تحمض مياه البحر وارتفاع درجة ملوحتها وحرارتها.

تتوقف الإجابة عن هذه الإشكالية على إنجاز دراسة مستقلة تتولى النظر في مسألة الدفع بحالة الضرورة والدفاع الاستباقي لحماية المصالح القومية تارة ومواجهة التحديات الشاملة المؤثرة على أمن البيئة البحرية المعاصرة تارة أخرى.

الملاحـــق

الملحق الأول

الدلالات الأكاديمية للأمن البيئي[1]

جامعة الأمم المتحدة / مشروع الألفية [2]	الأمن البيئي هو السلامة العامة النسبية من الأخطار البيئية الناتجة عن العمليات الطبيعية أو البشرية بسبب الجهل أو الحوادث أو سوء الإدارة أو التصميم الناشئ ضمن أو عبر الحدود الوطنية.
بارنات جون Barnett Jon (1997) 'الأمن البيئي: ماذا الآن؟، ملتقى، دائرة العلاقات الدولية، جامعة كيلي Keele University، 4 ديسمبر 1997.	الأمن البيئي هو حالة ديناميكيات الإنسان والبيئة التي تشمل استعادة البيئة المتضررة من الأعمال العسكرية، وتحسين ندرة الموارد، والتدهور البيئي، والتهديدات البيولوجية التي يمكن أن تؤدي إلى اضطراب اجتماعي وصراع.
بالوك د.أ Belluck DA، هول ر.ن، Hull RN، آلكورن ج Alcorn J، و لينكوف. إ (2006)، الأمن البيئي، البنى التحتية الحيوية وتقييم المخاطر: تعاريف والتوجهات الراهنة. مقتبس من طبعات مورال. ب .Morel B و لينكوف. إ الأمن البيئي والإدارة البيئية، ص 3-16، Dortrecht : Springer	يفيد ضماننا للأمن البيئي الحماية من التدهور البيئي من أجل الحفاظ على الموارد البشرية والمادية والطبيعية أو حمايتها على مستويات تتراوح من العالمية إلى المحلية.
جامعة الأمم المتحدة/مشروع الألفية	يشير مصطلح الأمن البيئي إلى مجموعة من الاهتمامات التي يمكن تنظيمها في ثلاث فئات عامة: 1. مخاوف بشأن التأثير السلبي للأنشطة البشرية على البيئة.

1 التعاريف المدرجة في الملحق تعكس ترجمتنا لتعاريف الأمن البيئي المقتبسة من المراجع المشار إليه في الخانة اليمنى للجدول.

2 مشروع الألفية لجامعة الأمم المتحدة، Mellinium Project/United Nations University مؤسسة فكرية Think Tank تتولى نشر تقرير بشأن حالة المستقبل. انضمت في عام 2001 إلى المجلس الأمريكي لجامعة الأمم المتحدة وأصبحت بحلول عام 2007 جزءًا من الاتحاد العالمي لرابطات الأمم المتحدة World Federation of United Nations Associations، لتصبح بحلول عام 2014 هيئة فكرية مستقلة.

	2. مخاوف بشأن الآثار المباشرة وغير المباشرة لمختلف أشكال التغير البيئي (خاصة الندرة والتدهور) التي قد تكون طبيعية أو من صنع الإنسان على الأمن الوطني والإقليمي. 3. مخاوف بشأن انعدام الأمن الذي يعاني منه الأفراد والجماعات (من المجتمعات الصغيرة إلى البشرية) بسبب التغير البيئي مثل ندرة المياه وتلوث الهواء والاحتباس الحراري وما إلى ذلك. يمكن أن نستنتج من خلال الجمع بين هذه المخاطر أن حالة الأمن البيئي هي الحالة التي تتفاعل فيها النظم الاجتماعية مع النظم البيئية بطرق مستدامة، ويتمتع جميع الأفراد بوصول عادل ومعقول إلى السلع البيئية، وتوجد آليات لمعالجة الأزمات والصراعات البيئية.
جامعة الأمم المتحدة/ مشروع الألفية	الأمن البيئي هو الحفاظ على المحيط المادي للمجتمع لاحتياجاته دون التقليل من المخزون الطبيعي.
'الأمن البيئي لروسيا'، الموضوع 2، مجلس الأمن لفيديرالية روسيا، موسكو، 1996، ص.55	الأمن البيئي هو حماية البيئة الطبيعية والمصالح الحيوية للمواطنين والمجتمع والدولة من التأثيرات الداخلية والخارجية والعمليات والاتجاهات السلبية في التنمية التي تهدد صحة الإنسان والتنوع البيولوجي والأداء المستدام للنظم الإيكولوجية وبقاء الجنس البشري. الأمن البيئي جزء لا يتجزأ من الأمن القومي لروسيا.
وزارة الدفاع الأمريكية (1996).	يتكون الأمن البيئي من الاستعادة والامتثال والحفظ ومنع التلوث وتكنولوجيا الأمن البيئي والأنشطة الدولية.
'بخصوص مبادئ الأمن البيئي في دول الكومنولث'، 4 ديسمبر 1997	الأمن البيئي هو حالة حماية المصالح الحيوية للفرد والمجتمع والبيئة الطبيعية من التهديدات الناتجة عن التأثيرات البشرية والطبيعية على البيئة.
برامج العلوم لمنظمة حلف الشمال الأطلسي 1997.	المشاكل العلمية المتعلقة بالأمن البيئي بما في ذلك استرجاع المواقع العسكرية الملوثة والمشاكل البيئية الإقليمية والكوارث طبيعية كانت أومن صنع الإنسان؛ تحظى تقنيات التنظيف الميسورة التكلفة بأهمية خاصة.
مشروع الألفية Mellinium Project, Global Future Studies & Reserach[1]	**الأمن البيئي:** مع تزايد عدد السكان والاقتصادات التي تزيد من استنزاف الموارد الطبيعية وتتسبب في تدهور البيئة، من المتوقع أن تزداد التوترات الاجتماعية، مما يؤدي إلى تفاعلات معقدة من النزاعات العرقية والدينية القديمة، والاضطرابات المدنية، واحتجاجات السكان الأصليين، والإرهاب، والجريمة .يمكن توقع زيادة

1 مقتبس على حاله من الصفحة الرئيسية لموقع مشروع الألفية، Mellinium Project, Global Future Studies & Reserach، المتاح على الرابط: (تاريخ الولوج: 15 مارس 2020) https://www.millennium-project.org/challenge-10/

	الهجرات في المناطق المحلية حيث تسوء الظروف السياسية والبيئية والاقتصادية، والتي بدورها يمكن أن تخلق صراعات جديدة. يمكن للآثار المستقبلية لتغير المناخ أن تخلق ما يصل إلى 400 مليون مهاجر بحلول عام 2050، مما قد يزيد من ظروف الصراع. تقدر الأمم المتحدة أن 40 % من النزاعات الداخلية على مدى الستين عامًا الماضية كانت متعلقة بالموارد الطبيعية. على الرغم من أن درجة تأثيرات تغير المناخ غير مؤكدة، سيكون من الحكمة الاستعداد للتكيف مع زيادة الفيضانات في المناطق الرطبة، وزيادة حالات الجفاف في المناطق الجافة، تدفقات الأنهار المتساقطة التي يغذيها الجليد الجبلي، وتوغلات مياه البحر في مناطق المياه العذبة. النزاعات المتعلقة بالموارد الطبيعية و / أو التدهور البيئي من المرجح أن تعود إلى العنف أو تصبح "إعادة حروب" بمقدار الضعف في غضون خمس سنوات؛ ومن ثم، يجب أن تعالج اتفاقيات السلام هذه الظروف البيئية مع تفكيك هياكل العنف وإقامة هياكل السلام. نظرًا لأن النزاع والتدهور البيئي يفاقمان بعضهما البعض، يمكن أن يتسع طيفهما وشدتهما ما لم يتم التعامل معهما معًا كنظام. نتيجة لذلك، يهيمن الأمن البيئي بشكل متزايد على جداول الأعمال الوطنية والدولية، مما يؤدي إلى تغيير النماذج الدفاعية والجيوسياسية. يتم إيلاء اهتمام متزايد للأمن البيئي والاستراتيجيات الأمنية غير التقليدية الأخرى لمعالجة الأسباب الجذرية للاضطرابات وحماية الأفراد والدول ذات السيادة. سيتعين على الجيوش التركيز على الظروف الاجتماعية والبيئية بالإضافة إلى ساحات القتال والجنود، مما يفرض تحديد أولويات مالية جديدة. يتزايد تركيز مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة على العلاقة بين البيئة والأمن والتنمية، حيث تحث العديد من البلدان على معالجة تغير المناخ باعتباره تهديدًا للأمن العالمي، مع قضايا تتراوح من فقدان سبل العيش والاستغلال غير القانوني للمعادن إلى آثار تغير المناخ على السيادة الوطنية. ومع ذلك، ذكرت لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة أنها لا تنوي فرض قيود أكثر صرامة على المتحاربين لحماية البيئة.

الملحق الثاني

التعاريف الأممية للتنمية المستدامة[1]

"Sustainable development has been defined as development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs"	"التنمية التي تلبي احتياجات الحاضر دون المساس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتهم الخاصة"
"Sustainable development calls for concerted efforts towards building an inclusive, sustainable and resilient future for people and planet"	" تتطلب التنمية المستدامة بذل جهود متضافرة من أجل بناء مستقبل شامل ومستدام وقادر على الصمود للناس والكوكب"
"For sustainable development to be achieved, it is crucial to harmonize three core elements: economic growth, social inclusion and environmental protection. These elements are interconnected and all are crucial for the well-being of individuals and societies."	" لتحقيق التنمية المستدامة، من الأهمية بمكان تنسيق ثلاثة عناصر أساسية: النمو الاقتصادي والاندماج الاجتماعي وحماية البيئة. هذه العناصر مترابطة وكلها ضرورية لرفاهية الأفراد والمجتمعات"
"Eradicating poverty in all its forms and dimensions is an indispensable requirement for sustainable development. To this end, there must be promotion of sustainable, inclusive and equitable economic growth, creating greater opportunities for all, reducing inequalities, raising basic standards of living, fostering equitable social development and inclusion, and promoting integrated and sustainable management of natural resources and ecosystems".	القضاء على الفقر بجميع أشكاله وأبعاده شرط لا غنى عنه للتنمية المستدامة وتحقيقا لهذه الغاية، يجب تعزيز النمو الاقتصادي المستدام والشامل والمنصف، وخلق فرص أكبر للجميع، والحد من أوجه عدم المساواة، ورفع مستويات المعيشة الأساسية، وتعزيز التنمية الاجتماعية العادلة والإدماج، وتعزيز الإدارة المتكاملة والمستدامة للموارد الطبيعية والنظم الإيكولوجية".

1 راجع الأمم المتحدة، أهداف التنمية المستدامة، جدول أعمال التنمية المستدامة، الأسئلة المتكررة، ما المقصود بالتنمية المستدامة؟ (التعاريف المبينة باللغة الوطنية تعكس ترجمتنا انطلاقا من صيغتها الأصلية المدونة باللغة الإنجليزية)، متاحة على الرابط: (تاريخ الولوج: 4 جوان 2021) https://www.un.org/sustainabledevelopment/development-agenda-retired/

الملحق الثالث

تصريحات وإعلانات الدول ذات صلة بالأمن والبيئة البحرية عند التوقيع، التصديق، أو الانضمام إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أو في مرحلة لاحقة لهذه الاجراءات[1]

الجمهورية الجزائرية	**22 ماي 2018** **تصريح بموجب المادة 287:** "عملاً بالمادة 287، الفقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تعلن حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية بموجب هذا التصريح أنها تختار المحكمة الدولية لقانون البحار كوسيلة لتسوية النزاعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقية ". **تصريح بموجب المادة 298** "وفقا لأحكام المادة 298 من اتفاقية قانون البحار، لا تقبل حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية أي من الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر، القسم 2، فيما يتعلق بالنزاعات التالية: (أ) (1) المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق المواد 15 و74 و83 المتعلقة بتعيين الحدود البحرية، أو تلك التي تشمل على خلجان أو حقوق تاريخية، شريطة أن تكون الدولة التي أصدرت مثل هذا التصريح، في حالة بروز مثل هذا النزاع في وقت لاحق لدخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق خلال فترة زمنية معقولة بموجب مفاوضات بين الأطراف، وبناءً على طلب أي طرف في النزاع، وافقت على تقديم المسألة للتوفيق بموجب المرفق الخامس، الفرع 2، وأن يتم التنصيص كذلك على أن أي نزاع يشمل بالضرورة النظر المتزامن في أي نزاع لم يتم تسويته بشأن السيادة أو الحقوق الأخرى على الاقليم القاري أو الأراضي الجزرية يجب استبعاده من هذا التقديم، (2) بعد أن تقدم لجنة التوفيق تقريرها، الذي يجب أن يذكر الأسباب التي استند إليها، يتفاوض الطرفان على اتفاق على أساس ذلك التقرير، إذا لم تؤد هذه المفاوضات إلى اتفاق، يتعين على الطرفين، بناء على اتفاق متبادل، عرض المسألة وفقا لإحدى الإجراءات المنصوص عليها في الفرع 2، ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك،

1 تصريحات واعلانات مترجمة ومقتبسة بتصرف من الموقع الالكتروني الرسمي للأمم المتحدة لمصنف المعاهدات United Nations Treaty Collection، الرابط: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en

	(3) لا تطبق هذه الفقرة الفرعية على أي نزاع حول الحدود البحرية يتم تسويته نهائيًا عن طريق ترتيب بين الطرفين، أو على أي نزاع من هذا القبيل يتم تسويته وفقًا لاتفاق ثنائي أو متعدد الأطراف ملزم لتلك الأطراف، (ب) النزاعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية، بما في ذلك الأنشطة العسكرية التي تقوم بها السفن الحكومية والطائرات المُستعملة في أغراض غير تجارية، والنزاعات المتعلقة بأنشطة تطبيق القانون فيما يتعلق بممارسة الحقوق السيادية أو الولاية القضائية المستبعدة من اختصاص محكمة أو هيئة قضائية بموجب المادة 297، الفقرة 2 أو 3، (ج) النزاعات التي يمارس مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بشأنها الوظائف الموكلة إليه بموجب ميثاق الأمم المتحدة، ما لم يقرر مجلس الأمن رفع المسألة من جدول أعماله أو دعا الأطراف إلى تسويتها بالوسائل المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ".
جمهورية الأرجنتين	توافق حكومة الأرجنتين على الأحكام المتعلقة بالوقاية من تلوث البيئة البحرية الواردة في الجزء الثاني عشر من الاتفاقية، لكنها ترى بأنه على إثر الأحداث اللاحقة لاعتماد هذا الصك الدولي، يتعين العمل تعزيز واتمام تدابير المنع، والسيطرة عليها وتخفيض إلى أدنى حد ممكن تلوث البحر بالمواد الضارة والتي يحتمل أن تكون خطرة والمواد المشعة عالية النشاط.
جمهورية بنغلاداش	ترى بنغلاديش أن الحصانة السيادية على النحو الذي وردت به في المادة 236 لا تعفي الدولة من الالتزام معنويا كان أو غير ذلك، بقبول المسؤولية والتبعة عن التعويض والتخفيف فيما يتعلق بالضرر الناجم عن تلوث البيئة البحرية الذي تسببه أية سفينة حربية، السفن الحربية المساعدة، سفن أخرى أو الطائرات التي تملكها أو تشغلها الدولة وتُستخدم في خدمات حكومية غير تجارية.
جمهورية الرأس الأخضر	**التصريح عند التوقيع والمصادق عليه عند التصديق** "توقع حكومة جمهورية الرأس الأخضر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بالتفاهمات التالية: أولا –تعترف هذه الاتفاقية بحق الدول الساحلية في اتخاذ تدابير لحماية مصالحها الأمنية، بما في ذلك الحق في اعتماد قوانين وأنظمة تتعلق بالمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية عبر مياهها الإقليمية أو مياهها الأرخبيلية. يتوافق هذا الحق بشكل كامل مع المادتين 19 و25 من الاتفاقية، كما ورد بوضوح في الإعلان الصادر عن رئيس مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار في الجلسة العامة للمؤتمر في 26 أبريل 1982. رابعا–تخضع أنظمة الاستخدامات أو الأنشطة التي لم تنص عليها الاتفاقية صراحة والمتعلقة بالحقوق السيادية والولاية القضائية للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية

	الخالصة ضمن اختصاص هذه الدولة، شريطة ألا تعيق التمتع بحريات المواصلات الدولية المعترف بها للدول الأخرى. خامساً – التمتع بحريات المواصلات الدولية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وفقا لمفهومها والأحكام الأخرى ذات الصلة في الاتفاقية، يستبعد أي استخدام غير سلمي دون موافقة الدولة الساحلية، مثل التمارين بالأسلحة أو غيرها من الأنشطة التي قد تؤثر على حقوق أو مصالح الدولة الساحلية، كما أنه يستبعد التهديد باستخدام القوة أو استخدامها ضد سلامة أراضي الدولة الساحلية أو استقلالها السياسي أو سلامتها أو أمنها. سادسا –لا تخول هذه الاتفاقية أي دولة بناء أو تشغيل أو استخدام منشآت أو تركيبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى، سواء تلك المنصوص عليها في الاتفاقية أو تلك التي لها طبيعة أخرى، دون موافقة الدولة الساحلية. سابعا –وفقًا لجميع الأحكام ذات الصلة في الاتفاقية، حيث يوجد نفس المخزون أو المخزونات من الأنواع المرتبطة ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة وفي منطقة تقع خارج المنطقة ومجاورة لها، تكون الدول التي تمارس صيد هذه الأرصدة في المنطقة المجاورة ملزمة بالدخول في ترتيبات مع الدولة الساحلية بشأن التدابير اللازمة للحفاظ على هذه الأرصدة أو الأرصدة من الأنواع المرتبطة".
جمهورية الاكوادور	**تصريح** ثالثا –تمارس الإكوادور ولايتها السيادية واختصاصاتها، دون تحديد أو تقييد من أي نوع، في المياه الداخلية و12 ميلًا بحريًا من البحر الإقليمي، مقاسة من خطوط الأساس. تضمن الاكوادور حق الدول الساحلية وغير الساحلية في المرور البريء المتواصل والسريع لسفنها، مع الالتزام بالامتثال لأحكام الدولة الإكوادورية، وشريطة ألا يضر هذا المرور بالسلم أو بحسن نظام أو أمن الدولة، الثامن عشر –تعلن دولة الإكوادور، وفقًا للمادتين 5 و416 من دستور الجمهورية، أن مناطقها البحرية تشكل منطقة سلم، وبالتالي، لا يجوز إجراء أية تمارين أو مناورات عسكرية من أي نوع، ولا أية أنشطة بحرية تهدد أو يمكن أن تهدد السلم والأمن، دون موافقتها الصريحة. علاوة على ذلك، تعلن بموجب هذا التصريح أنه تشترط إخطارا مسبقا وتصريح للعبور عبر فضاءاتها البحرية للسفن التي تشتغل بالطاقة النووية أو التي تنقل المواد المشعة أو السامة أو الخطرة أو الضارة.
	تمارس جمهورية مصر العربية ولايتها بالمنطقة الاقتصادية الخالصة وفق الإجراءات المنصوص عليها في الاتفاقية فيما يتعلق باقامة واستخدام الجزر الاصطناعية والمنشآت

جمهورية مصر العربية	والتركيبات والبحوث العلمية البحرية وحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها والحقوق والواجبات الأخرى المنصوص عليها في الاتفاقية. **إعلان بشأن المرور عبر مضيق تيران وخليج العقبة** تندرج أحكام معاهدة السلام لعام 1979 بين مصر وإسرائيل بشأن المرور عبر مضيق تيران وخليج العقبة في إطار النظام العام للمياه التي تشكل المضائق المشار إليها في الجزء الثالث من الاتفاقية، حيث نصت على أنه: يجب ألا يؤثر النظام العام على الوضع القانوني للمياه التي تشكل المضائق ويجب أن يتضمن التزامات معينة فيما يتعلق بالأمن والحفاظ على النظام في الدولة المجاورة للمضيق.
الاتحاد الأوروبي	نصوص الاتحاد الأوروبي المطبقة في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها والمرتبطة بصورة مباشرة بالمواضيع التي تتناولها الاتفاقية: * قرار المجلس الصادر في 3 ديسمبر 1981، بشأن انشاء نظام معلومات للاتحاد الأوروبي للتحكم في التلوث الناتج عن تصريف النفط في البحر والحد منه (EEC/971/81) (الجريدة الرسمية رقم 355 L، 10.12.1981، ص.52.) * اللائحة التوجيهية للمجلس المؤرخة في 4 ماي 1976، المتعلقة بطرح بعض المواد الخطرة في الوسط المائي للاتحاد (EEC / 464/76) (الجريدة الرسمية رقم 129 L، 18.5.1976، ص.23). * اللائحة التوجيهية للمجلس المؤرخة في 16 جوان 1975، المتعلقة بالتخلص من ببقايا النفط (EEC / 439/75) (الجريدة الرسمية رقم 194 L، 25.7.1975، ص.23) * اللائحة التوجيهية للمجلس المؤرخة في 30 أكتوبر 1979 المتعلقة بالجودة المفروضة لمياه المحار (EEC / 923/79) (الجريدة الرسمية رقم 281 L، 10.11.1979، ص.47). * اللائحة التوجيهية للمجلس المؤرخة في 22 مارس 1981 المتعلقة بالقيم القصوى وأهداف الجودة لتصريف الزئبق للصناعة المترتب عن التحليل الكهربائي للكلور القلوي (EEC / 176/82) (الجريدة الرسمية رقم 81 L، 27.3.1982، ص.29). * اللائحة التوجيهية للمجلس المؤرخة في 26 سبتمبر 1983، المتعلقة بالقيم القصوى وأهداف الجودة لتصريف الكاديوم (EEC / 513/83) (الجريدة الرسمية رقم 291 L، 24.10.1983، ص. 1 وما يليها). * اللائحة التوجيهية للمجلس المؤرخة في 8 مارس 1984، المتعلقة بالقيم القصوى وأهداف الجودة لتصريف الزئبق من طرف قطاعات أخرى غير صناعة التحليل الكهربائي للكلور القلوي (EEC / 156/84) (الجريدة الرسمية رقم 74 L، 17.3.1984، ص.49 وما يليها).

الجمهورية الفرنسية	**عند التوقيع على الاتفاقية** أحكام الاتفاقية المتعلقة بنظام المناطق البحرية المختلفة والنظام القانوني لاستخدامات البيئة البحرية وحمايتها تؤكد وتعزز القواعد العامة لقانون البحار، وبالتالي تخول الجمهورية الفرنسية عدم الاعتراف بالتمسك تجاهها بأية قوانين أو أنظمة أجنبية مخالفة لتلك القواعد العامة. 2. تبين أحكام الاتفاقية المتعلقة بمنطقة قاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية أوجه قصور وعيوب كبيرة فيما يتعلق باستكشاف واستغلال المنطقة المذكورة، الأمر الذي سيتطلب تصحيحه من خلال اعتماد اللجنة التحضيرية لمشروع القواعد والأنظمة والإجراءات لضمان إنشاء وأداء فعال للسلطة الدولية لقاع البحار. وتحقيقا لهذه الغاية، يتعين بذل جميع الجهود في إطار اللجنة التحضيرية للتوصل إلى اتفاق عام بشأن أية مسألة جوهرية، وفقا للإجراء المنصوص عليه في المادة 37 من النظام الداخلي لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار. 3. استنادا إلى المادة 140، لا يجوز تفسير توقيع فرنسا على الاتفاقية بأنه يفيد ضمنيا أي تغيير في موقفها فيما يتعلق بقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة 1514 (د -15). 4. لا تحول أحكام الفقرة 2 من المادة 230 من الاتفاقية دون اتخاذ تدابير مؤقتة أو وقائية ضد الأطراف المسؤولة عن تشغيل السفن الأجنبية، مثل توقيف السفينة، كما يتعين ألا تمنع فرض عقوبات غير العقوبات المالية على أي فعل متعمد وخطير يسبب التلوث. **عند التصديق على الاتفاقية** 2-ترفض فرنسا الإعلانات أو التحفظات التي تتعارض مع أحكام الاتفاقية، كما ترفض فرنسا التدابير الانفرادية أو التدابير الناتجة عن اتفاق بين الدول والتي قد يكون لها آثار تتعارض مع أحكام الاتفاقية. 3 -استنادا إلى أحكام الفقرة 1 من المادة 298، لا تقبل فرنسا أيًا من الإجراءات المنصوص عليها في الباب الخامس عشر، القسم 2، فيما يتعلق بالنزاعات التالية: النزاعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق المواد 15 و74 و83 المتعلقة بترسيم الحدود البحرية، أو تلك المتعلقة بالخلجان أو الحقوق التاريخية، النزاعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية، بما في ذلك الأنشطة العسكرية التي تقوم بها السفن الحكومية والطائرات المستخدمة في أغراض غير تجارية، والنزاعات المتعلقة بأنشطة تنفيذ القانون فيما يتعلق بممارسة الحقوق السيادية أو الولاية القضائية المستبعدة من اختصاص محكمة أو هيئة تحكيم بموجب المادة 297 الفقرة 2 أو 3.

	النزاعات التي يمارس بشأنها مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة الوظائف الموكلة إليه بموجب ميثاق الأمم المتحدة، ما لم يقرر مجلس الأمن شطبها من جدول أعماله أو يدعو الأطراف إلى تسويتها بالوسائل المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
جمهورية ألمانيا الاتحادية	في حالة عدم وجود أي وسيلة سلمية أخرى، تقر حكومة جمهورية ألمانيا الاتحادية بموجب هذا اعتبارًا من اليوم بصلاحية التحكيم الخاص لأي نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق اتفاقية قانون البحار المتعلقة بمصايد الأسماك وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، والبحث العلمي البحري، والملاحة بما في ذلك التلوث الناجم عن السفن والإغراق. **المنطقة الاقتصادية الخالصة** في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهي مفهوم جديد في القانون الدولي، تُمنح الدول الساحلية حقوقًا وولاية قضائية محددة فيما تتعلق بالموارد. ستواصل جميع الدول الأخرى التمتع بحرية أعالي البحار في الملاحة والتحليق وجميع الاستخدامات الدولية الأخرى المشروعة للبحر، وستُمارس هذه الاستخدامات بطريقة سلمية، أي وفقا للمبادئ الواردة في ميثاق الأمم المتحدة. وبالتالي لا يمكن تفسير ممارسة هذه الحقوق على أنها تمس بأمن الدولة الساحلية أو تؤثر على حقوقها والتزاماتها بموجب القانون الدولي. وبناء على ذلك، فإن فكرة منطقة 200 ميل من الحقوق العامة للسيادة والولاية القضائية للدولة الساحلية لا يمكن أن تستمر سواء في القانون الدولي العام أو بموجب الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية.
جمهورية اليونان	إعلان تفسيري حول موضوع المضائق عند التوقيع وتم تأكيده عند التصديق: "يتعلق هذا الإعلان بأحكام الجزء الثالث" بشأن المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية "وخاصة بالتطبيق العملي للمواد 36 و38 و41 و42 من اتفاقية قانون البحار. في المناطق التي يوجد بها العديد من الجزر المنتشرة والتي تشكل عددًا كبيرًا من المضائق البديلة التي تخدم في الواقع نفس مسار الملاحة الدولية ، فإن اليونان تفهم أن الدولة الساحلية المعنية تتحمل مسؤولية تحديد المسار أو الطرق، في المضائق البديلة المذكورة، والتي يمكن للسفن والطائرات التابعة لدول أخرى أن تمر من خلالها بموجب نظام المرور العابر، بطريقة تلبي من ناحية متطلبات الملاحة الدولية والتحليق الجوي، ومن ناحية أخرى تضمن الحد الأدنى من الأمن مراعاة لمتطلبات كل من السفن والطائرات العابرة وكذلك متطلبات الدولة الساحلية ".
	1-بصرف النظر عن الصفة المقصودة للاتفاقية كونها ذات تطبيق عام وطبيعة صنع القانون، فإن بعض أحكامها تعتبر مجرد نتاج صفقة والتي لا تهدف بالضرورة إلى تدوين الأعراف السارية أو الاستخدام الراسخ (الممارسة) الذي يعتبر ذات طبيعة إلزامية. لذلك،

الجمهورية الإسلامية الايرانية	يبدو من الطبيعي ومطابق للمادة 34 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969، كون الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار فقط هي التي يحق لها الاستفادة من الحقوق التعاقدية التي تم إنشاؤها بموجبها. تتعلق الاعتبارات المذكورة أعلاه على وجه التحديد (ولكن ليس حصريًا) بما يلي: -حق المرور العابر عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية (الجزء الثالث، الفرع 2، المادة 38). -مفهوم "المنطقة الاقتصادية الخالصة" (الجزء الخامس). – جميع المسائل المتعلقة بالمنطقة الدولية لقاع البحار ومفهوم "الارث المشترك للانسانية" (الجزء الحادي عشر). 2-عملا بالقانون الدولي العرفي، فإن القراءة المتزامنة للمادة 21 مع المادة 19 (بشأن معنى المرور البريء) والمادة 25 (بشأن حقوق حماية الدول الساحلية)، تقر (وإن كان ذلك ضمنيًا) حقوق الدول الساحلية في اتخاذ تدابير لحماية مصالحها الأمنية بما في ذلك اعتماد قوانين وأنظمة تتعلق، من بين أمور أخرى، شروط الترخيص المسبق للسفن الحربية الراغبة في ممارسة حق المرور البريء عبر البحر الإقليمي.
جمهورية إيطاليا	**تصريح أدلي به عند التوقيع وتم تأكيده عند التصديق** "عند التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة في 10 ديسمبر 1982، تود إيطاليا أن تعلن أن الجزء الحادي عشر والمرفقين الثالث والرابع يشتملان في رأيها على عيوب وأوجه قصور كبيرة تتطلب تصحيحها من خلال اعتماد اللجنة التحضيرية لاتفاقية قانون البحار، السلطة الدولية لقاع البحار والمحكمة الدولية لقانون البحار لمشروع القواعد والأنظمة والإجراءات المناسبة. كما تود إيطاليا أن تؤكد النقاط التالية الواردة في بيانها الكتابي المؤرخ 7 مارس 1983: – وفقًا للاتفاقية، لا تتمتع الدولة الساحلية بالحقوق المتبقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ولا تشمل على وجه الخصوص الحقوق والولاية القضائية للدولة الساحلية في هذه المنطقة الحق في الحصول على إخطار بالتدريبات أو المناورات العسكرية أو التصريح بها. علاوة على ذلك، فإن حقوق الدولة الساحلية في البناء والتصريح بعملية البناء واستخدام المنشآت والتركيبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى الجرف القاري تقتصر فقط على فئات هذه المنشآت والتركيبات كما هو مذكور في المادة 60 من الاتفاقية.

	– لا يمكن اعتبار أية من أحكام الاتفاقية التي تتوافق في هذه المسألة مع القانون الدولي العرفي بأنها تخول الدولة الساحلية أن تجعل المرور البريء لفئات معينة من السفن الأجنبية مرهونًا بموافقة مسبقة أو إخطار ".
جمهورية مالطا	* وينبغي أيضا أن يُنظر إلى ممارسة حق المرور البريء للسفن الحربية عبر البحر الإقليمي لدول أخرى على أنها ممارسة سلمية، يتعين أن تكون وسائل الاتصال الفعالة والسريعة متاحة بسهولة، وجعل الإخطار المسبق بممارسة حق المرور البريء للسفن الحربية، معقولاً ولا يتعارض مع الاتفاقية. هذا الإخطار مطالب به بالفعل من قبل بعض الدول. تحتفظ مالطا بالحق في التشريع بشأن هذه النقطة. * كما تعتبر مالطة شرط الإخطار هذا ضروري فيما يتعلق بالسفن التي تعمل بالطاقة النووية أو السفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد الخطرة أو الضارة بطبيعتها. علاوة على ذلك، لا يُسمح بدخول مثل هذه السفن المياه الداخلية لمالطا دون الترخيص اللازم. * تعتبر مالطا أن الحصانة السيادية المنصوص عليها في المادة 236، لا تعفي الدولة من هذا الالتزام، الأخلاقي أو غير ذلك، في قبول المسؤولية والتبعة عن التعويض والتخفيف فيما يتعلق بالضرر الناجم عن تلوث البيئة البحرية بواسطة أي سفينة حربية السفن أو السفن المساعدة الحربية أو السفن أو الطائرات الأخرى التي تملكها أو تشغلها الدولة والمستخدمة في خدمات حكومية غير تجارية.
سلطنة عمان	**عند التوقيع على الاتفاقية** "تعتبر حكومة سلطنة عمان أن تطبيق أحكام المواد 19 و25 و34 و38 و45 من الاتفاقية لا يمنع الدولة الساحلية من اتخاذ التدابير المناسبة اللازمة لحماية مصالحها المتعلقة بالسلم والأمن". **عند التصديق على الاتفاقية** التصريح رقم 2 بشأن مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية العمانية المرور البريء مضمون للسفن الحربية عبر المياه الإقليمية العمانية بشرط الحصول على إذن مسبق. ينطبق هذا أيضًا على الغواصات، بشرط أن تتنقل على السطح وترفع علم دولتها الأصلية. التصريح رقم 3 بشأن مرور السفن المُشغلة بالطاقة النووية وما شابه ذلك عبر المياه الإقليمية العمانية

	فيما يتعلق بالسفن الأجنبية المُشغلة بالطاقة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو مواد أخرى تكون بطبيعتها خطرة أو ضارة بالصحة أو البيئة، فإن حق المرور البريء، شريطة الحصول على إذن مسبق، مكفول لأنواع السفن التي تنطبق عليها هذه الأوصاف، سواء كانت سفن حربية أم لا. هذا الحق مكفول أيضًا للغواصات التي تنطبق عليها الأوصاف، بشرط أن تبحر على السطح وترفع علم دولتها الأصلية.
جمهورية بنما	**تصريح أدلي به عند التصديق على الاتفاقية** نظرًا لمواردها الحالية والمحتملة، يعد خليج Golfo de Panamá التاريخي ضرورة حيوية لجمهورية بنما، سواء من حيث الأمن والدفاع (كان هذا هو الحال منذ زمن بعيد) ومن الناحية الاقتصادية حيث تم استخدام موارده البحرية منذ العصور القديمة من قبل سكان البرزخ البنمي Panamanian isthmus. يُعد مستطيل الشكل مع مخطط ساحلي يشبه رأس العجل تقريبًا، ومحيطه الساحلي الذي يبلغ طوله حوالي 668 كيلومترًا، يخضع لسيطرة بنما البحرية. وفقًا لهذا الوصف، تبلغ مساحة الخليج التاريخي Golfo de Panama حوالي 30.000 كيلومتر مربع.
جمهورية الفليبين	**الفهم الحاصل عند التوقيع والذي تم تأكيده عند التصديق** "1 – يجب ألا يؤدي توقيع حكومة جمهورية الفليبين على الاتفاقية إلى إضعاف أو المساس بأي شكل من الأشكال بالحقوق السيادية لجمهورية الفلبين المقررة بموجب دستور الفليبين والناشئة عنه، 2–لن يؤثر هذا التوقيع بأي شكل من الأشكال على الحقوق السيادية لجمهورية الفيلبين بصفتها خليفة للولايات المتحدة الأمريكية، بموجب معاهدة باريس المبرمة بين إسبانيا والولايات المتحدة الأمريكية المؤرخة 10 في ديسمبر 1898 والناشئة عنها، ومعاهدة واشنطن المبرمة بين الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا العظمى في 2 جانفي 1930، 3. يجب ألا يقلل هذا التوقيع أو يؤثر بأي شكل من الأشكال على حقوق والتزامات الأطراف المتعاقدة بموجب معاهدة الدفاع المتبادل بين الفيلبين والولايات المتحدة الأمريكية بتاريخ 30 أوت 1951، والصكوك التفسيرية ذات الصلة، ولا بموجب أية معاهدة أو اتفاقية ثنائية أو متعددة الأطراف ذات صلة بالموضوع تكون الفليبين طرفا فيها، 4. يجب ألا يؤدي هذا التوقيع بأي شكل من الأشكال إلى إضعاف أو المساس بسيادة جمهورية الفليبين على أي إقليم تمارس عليه سلطة سيادية، مثل جزر كالايان والمياه الملحقة بها، 5. يجب ألا تُفسر الاتفاقية على أنها تعدل بأي شكل من الأشكال أية قوانين أو مراسيم أو إعلانات رئاسية ذات صلة بجمهورية الفليبين. تحتفظ حكومة جمهورية الفليبين بالحق

	والسلطة في إجراء أية تعديلات على هذه القوانين أو المراسيم أو الإعلانات وفقًا لأحكام الدستور الفليبيني، 6.لا تلغي أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمرور الأرخبيلي عبر الممرات البحرية سيادة الفليبين كدولة أرخبيلية على الممرات البحرية ولا تنتقص منها ولا تحرمها من سلطة سن تشريعات لحماية سيادتها واستقلالها وأمنها، 7.طبقا لدستور الفليبين، يُماثل مفهوم المياه الأرخبيلية مفهوم المياه الداخلية، وتُقصى المضائق التي تربط هذه المياه بالمنطقة الاقتصادية أو أعالي البحار من حقوق السفن الأجنبية في المرور العابر لغرض الملاحة الدولية، 8.لا تعد موافقة جمهورية الفليبين على حل سلمي للنزاعات، وفقا لأية من الإجراءات المنصوص عليها في الاتفاقية بموجب المادة 298، انتقاصاً من سيادة الفليبين".
الجمهورية البرتغالية	**التصريحات** 9. أخذا في الاعتبار المعلومات العلمية المتاحة وبغية حماية البيئة والنمو المستدام للأنشطة الاقتصادية المعتمدة على البحر، ستتولى البرتغال، وتفضل أن يتم ذلك من خلال التعاون الدولي ومراعاة مبدأ الحيطة، رقابة النشاطات خارج المناطق الخاضعة للولاية الوطنية. 11. في حالة عدم وجود وسائل سلمية أخرى لتسوية النزاعات، ستختار البرتغال، وفقًا للمرفق الثامن للاتفاقية، اللجوء إلى هيئة تحكيم خاصة فيما يتعلق بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية أو تفسيرها فيما يتعلق بالمسائل المتعلقة بمصائد الأسماك، وحماية الموارد البحرية الحية والبيئة البحرية والحفاظ عليها، والبحث العلمي والملاحة والتلوث البحري.
جمهورية رومانيا	**التصريحات المبدية عند التوقيع والتي تم تأكيدها عند التصديق** "1 –تؤكد رومانيا من جديد، بصفتها بلدا محروما جغرافيا ومطلا على بحر يفتقر إلى الموارد الحية، ضرورة تطوير التعاون الدولي من أجل استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية، على أساس اتفاقات عادلة ومنصفة تكفل وصول دول من هذه الفئة إلى موارد الصيد بالمناطق الاقتصادية لمناطق إقليمية أو دون الاقليمية الأخرى. 2–تؤكد رومانيا من جديد حق الدول الساحلية في اتخاذ تدابير لحماية مصالحها الأمنية، بما في ذلك الحق في اعتماد قوانين وأنظمة وطنية تتعلق بمرور السفن الحربية الأجنبية عبر بحرها الإقليمي. إن الحق في اتخاذ مثل هذه التدابير يتفق تماما مع المادتين 19 و25 من الاتفاقية، كما هو محدد أيضا في بيان رئيس مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في الجلسة العامة للمؤتمر في 26 أبريل 1982.

	3–تذكر رومانيا أنه وفقا لمتطلبات الإنصاف المترتبة عن المادتين 74 و83 من اتفاقية قانون البحار، فإن الجزر غير المأهولة وبدون حياة اقتصادية لا يمكن أن تؤثر بأي حال من الأحوال في تعيين حدود المساحات البحرية التابعة للسواحل الرئيسية للدول الساحلية".
فدرالية روسيا	**عند التوقيع على الاتفاقية** 1 –يعلن اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية أنه بموجب المادة 287 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار يختار هيئة تحكيم مشكلة وفقا للمرفق السابع كوسيلة أساسية لتسوية النزاعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقية. وتختار هيئة تحكيم خاصة مشكلة وفقًا للملحق الثامن للنظر في الأمور المتعلقة بمصائد الأسماك، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، والبحث العلمي البحري، والملاحة، بما في ذلك التلوث الناجم عن السفن والإغراق. تقر باختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار، على النحو المنصوص عليه في المادة 292، في المسائل المتعلقة بالإفراج الفوري عن السفن والأطقم الموقوفة. **عند التصديق على الاتفاقية** * تعلن فدرالية روسيا طبقا للمادة 298 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أنها لا تقبل الإجراءات المنصوص عليها في القسم 2 من الجزء الخامس عشر من الاتفاقية ، التي ترتب قرارات ملزمة فيما يتعلق بالنزاعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق المواد 15 و 74 و 83 من الاتفاقية، المتعلقة بتعيين الحدود البحرية، أو تلك المتعلقة بالخلجان أو الحقوق التاريخية، النزاعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية، بما في ذلك الأنشطة العسكرية التي تقوم بها السفن والطائرات الحكومية، والنزاعات المتعلقة بأنشطة تطبيق القانون فيما يتعلق بممارسة الحقوق السيادية أو الولاية القضائية، والنزاعات التي يمارس بشأنها مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة الوظائف الموكلة إليه بموجب ميثاق الأمم المتحدة. * تعلن فدرالية روسيا أنه مراعاة للمادتين 309 و310 من الاتفاقية بأنها تعترض على أية تصريحات وإعلانات صدرت في الماضي أو قد تصدر في المستقبل عند التوقيع على الاتفاقية أو التصديق عليها أو الانضمام إليها، أو المقدمة لأي سبب آخر فيما يتعلق بالاتفاقية، الذي لا يتماشى مع أحكام المادة 310 من الاتفاقية. تعتبر فدرالية روسيا أن مثل هذه التصريحات والإعلانات، بغض النظر عن صياغتها أو تسميتها، لا يمكنها استبعاد أو تعديل الأثر القانوني لأحكام الاتفاقية في تطبيقها على الطرف في الاتفاقية الذي أصدر مثل هذه التصريحات والإعلانات، ولهذا السبب لا تأخذها فدرالية روسيا في الاعتبار في علاقاتها مع ذلك الطرف في الاتفاقية.

جمهورية سان تومي وبرينسيبي	**تصريحات عند التوقيع** **ثانيا.** تحتفظ حكومة جمهورية سان تومي وبرينسيبي الديمقراطية بالحق في اعتماد قوانين وأنظمة تتعلق بالمرور البريء للسفن الحربية الأجنبية عبر بحرها الإقليمي أو مياهها الأرخبيلية واتخاذ أي تدابير أخرى تهدف إلى الحفاظ على أمنها، **رابعا.** تعتبر حكومة جمهورية سان تومي وبرينسيبي الديمقراطية أنه وفقًا لأحكام الاتفاقية، عند وجود نفس المخزون أو الأرصدة من الأنواع المرتبطة داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في منطقة مجاورة لها، فإن الدول التي تمارس صيد هذه المخزونات في المنطقة المجاورة ملزمة بالاتفاق مع الدولة الساحلية على التدابير اللازمة للحفاظ على مخزون أو أرصدة الأنواع المرتبطة، **خامسا.** تحتفظ حكومة جمهورية سان تومي وبرينسيبي الديمقراطية، وفقا للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية، بالحق في اعتماد قوانين وتنظيمات لضمان الحفاظ على الأنواع الكثيرة الارتحال والتعاون مع الدول التي تنتمي إليها الرعايا التي تحصد هذه الأنواع من أجل تعزيز الاستخدام الأمثل لها.
جمهورية السودان	**عند التوقيع على الاتفاقية** 2. يود السودان أن يؤكد بيان رئيس المؤتمر في الجلسة العامة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، في 26 أفريل 1982، بشأن المادة 21، التي تتناول قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بالمرور البريء: أي أن سحب التعديل المقدم في ذلك الوقت من قبل عدد من الدول لا يخل بحق الدول الساحلية في اتخاذ جميع التدابير اللازمة، ولا سيما من أجل حماية أمنها، وفقا للمادة 19 بشأن مفهوم مصطلح "المرور البريء" والمادة 25 بشأن حقوق الحماية للدولة الساحلية. 3. كما يود السودان أن يذكر، حسب تفسيره، أن تعريف مصطلح "الدول المتضررة جغرافيا" الوارد في الفقرة 2 من المادة 70، يطبق على جميع أجزاء الاتفاقية التي يظهر فيها هذا المصطلح.
مملكة تايلاندا	**تصريح** 4 –تعتبر حكومة مملكة تايلاندا أن التمتع بحرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية يستبعد أي استخدام غير سلمي دون موافقة الدولة الساحلية، ولا سيما العسكرية أو نشاطات أخرى التي من شأنها أن تؤثر على حقوق أو مصالح الدولة الساحلية، كما أنها تستبعد التهديد باستخدام القوة أو استخدامها ضد سلامة أراضي الدولة الساحلية أو استقلالها السياسي أو سلمها أو أمنها.

	ثانيا. تعلن حكومة مملكة تايلاندا، فيما يتعلق بالمادة 298 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ما يلي: طبقا للمادة 298 الفقرة 1، لا تقبل حكومة مملكة تايلاندا أيًا من الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر، الفرع 2، فيما يتعلق بالنزاعات التالية: – النزاعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية، بما في ذلك الأنشطة العسكرية التي تقوم بها السفن الحكومية والطائرات المُستخدمة لأغراض غير تجارية، والنزاعات المتعلقة بأنشطة تطبيق القانون فيما يتعلق بممارسة الحقوق السيادية أو الولاية القضائية المستبعدة من اختصاص محكمة أو هيئة تحكيم بموجب المادة 297، الفقرة 2 أو 3، – النزاعات التي يمارس مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بشأنها الوظائف الموكلة إليه بموجب ميثاق الأمم المتحدة، ما لم يقرر مجلس الأمن رفع الأمر من جدول أعماله أو دعا الأطراف إلى تسويتها بواسطة الوسائل المنصوص عليها في الاتفاقية ".
جمهورية توغو	**تصريح بموجب المادة 298 بشأن الاستثناءات الاختيارية لتطبيق الفرع 2:** عملاً بالمادة 298 من هذه الاتفاقية، يجوز لأي دولة طرف، دون المساس بالالتزامات الناشئة بموجب الفرع 1، أن تعلن كتابةً أنها لا تقبل أي إجراء أو أكثر من الإجراءات المنصوص عليها في الفرع 2. تعلن جمهورية توغو من جانبها أنها لا تقبل أيًا من الإجراءات المنصوص عليها في الفرع 2 من الجزء الخامس عشر فيما يتعلق بفئات النزاعات بموجب الفقرة 1، الفقرتين الفرعيتين (ب) و (ج) من المادة المذكورة، المتعلقة على التوالي بالأنشطة العسكرية والنزاعات التي يمارس مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة وظائفه بشأنها.
الجمهورية التونسية	**التصريح الثاني:** تعلن الجمهورية التونسية وفقا لأحكام المادة 311 ولا سيما الفقرة 6 منها، تمسكها بالمبادئ الأساسية المتعلقة بالارث المشترك للانسانية، وأنها لن تكون طرفا في أي اتفاق يخالفها، وتهيب الجمهورية التونسية بجميع الدول أن تتجنب أي إجراء أو تشريع انفرادي من هذا النوع من شأنه أن يؤدي إلى تجاهل أحكام الاتفاقية أو استغلال موارد قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج النظام القانوني للبحار والمحيطات المنصوص عليه في هذه الاتفاقية وفي الصكوك القانونية الأخرى المتعلقة بها، ولا سيما اللائحة الأولى واللائحة الثانية.

	التصريح الثالث: تعلن الجمهورية التونسية، وفقا لأحكام المادة 298 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أنها لا تقبل الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر، الفرع 2 من الاتفاقية فيما يتعلق بفئات النزاعات التالية: ب. النزاعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية، بما في ذلك الأنشطة العسكرية التي تقوم بها السفن الحكومية والطائرات المُستعملة لأغراض غير تجارية، والنزاعات المتعلقة بأنشطة تطبيق القانون فيما يتعلق بممارسة الحقوق السيادية أو الولاية القضائية المستبعدة من اختصاص محكمة أو هيئة تحكيم بموجب المادة 297، الفقرة 2 أو 3، ج. النزاعات التي يمارس بشأنها مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة الوظائف الموكلة إليه بموجب ميثاق الأمم المتحدة، ما لم يقرر مجلس الأمن رفع الأمر من جدول أعماله أو يدعو الأطراف إلى تسويتها بالوسائل المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
جمهورية أوكرانيا	**عند التوقيع على الاتفاقية** 1 –تعلن جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية أنها تختار طبقا للمادة 287 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أن تكون الوسيلة الرئيسية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية هيئة تحكيم مشكلة وفقًا للمرفق السابع. بالنسبة للمسائل المتعلقة بمصائد الأسماك، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، والبحث العلمي البحري والملاحة، بما في ذلك التلوث الناجم عن السفن والإغراق تختار جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية محكمة تحكيم خاصة يتم تشكيلها وفقًا للمرفق الثامن. تعترف جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية باختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار، على النحو المنصوص عليه في المادة 292، فيما يتعلق بالمسائل المتعلقة بالإفراج الفوري عن السفن المحتجزة أو أطقمها. **عند التصديق على الاتفاقية** 1 –تعلن جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية أنها تختار طبقا للمادة 287 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أن تكون الوسيلة الرئيسية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية هيئة تحكيم مشكلة وفقًا للمرفق السابع. بالنسبة للمسائل المتعلقة بمصائد الأسماك، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، والبحث العلمي البحري والملاحة، بما في ذلك التلوث الناجم عن السفن والإغراق تختار جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية محكمة تحكيم خاصة يتم تشكيلها وفقًا للمرفق الثامن.

	تعترف جمهورية أوكرانيا الاشتراكية السوفياتية باختصاص المحكمة الدولية لقانون البحار، على النحو المنصوص عليه في المادة 292، فيما يتعلق بالمسائل المتعلقة بالإفراج الفوري عن السفن المحتجزة أو أطقمها. 2 –تعلن أوكرانيا طبقا للمادة 298 من الاتفاقية، أنها لا تقبل، ما لم تنص على خلاف ذلك معاهدات دولية محددة أبرمتها أوكرانيا مع الدول المعنية، الإجراءات الإجبارية التي ترتب قرارات ملزمة للنظر في النزاعات المتعلقة بتعيين الحدود البحرية، النزاعات المتعلقة بالخلجان أو الحقوق التاريخية، والنزاعات المتعلقة بالأنشطة العسكرية. 3–تعلن أوكرانيا، مراعاة للمادتين 309 و310 من الاتفاقية، أنها تعترض على أي تصريحات أو إعلانات، بصرف النظر عن وقت إصدارها أو قد يتم إصدارها، والتي قد تؤدي إلى عدم تفسير أحكام الاتفاقية بحسن نية، أو تتعارض مع المعنى العادي للمصطلحات في سياق الاتفاقية أو موضوعها وغرضها. 4 –تؤكد أوكرانيا من جديد، بصفتها بلدا متضررا جغرافيا يطل على بحر يفتقر للموارد الحية، ضرورة تطوير التعاون الدولي لاستغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية، على أساس اتفاقات عادلة ومنصفة تضمن الوصول إلى موارد الصيد في المناطق الاقتصادية لمناطق اقليمية ودون إقليمية أخرى.
جمهورية الأوراغواي	**تصريح أدلي به عند التوقيع وتم تأكيده عند التصديق** د. يُستبعد من التمتع بحرية المواصلات الدولية بالمنطقة الاقتصادية الخالصة وفقًا للطريقة التي تم تحديدها ووفقًا للأحكام الأخرى ذات الصلة في الاتفاقية أي استخدام غير سلمي دون موافقة الدولة الساحلية على سبيل المثال، الأنشطة العسكرية أو أنشطة أخرى من شأنها أن تؤثر على حقوق أو مصالح تلك الدولة، ويُستبعد أيضًا التهديد باستخدام القوة أو استخدامها ضد سلامة أراضي الدولة الساحلية أو استقلالها السياسي أو سلمها أو أمنها. و. وفقًا لجميع الأحكام ذات الصلة من الاتفاقية، حيث يوجد نفس المخزون أو المخزونات من الأنواع المرتبطة ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة وبمنطقة تقع خارجها ومجاورة لها، تلتزم الدول التي تمارس صيد هذه الأرصدة في المنطقة المجاورة بالاتفاق مع الدولة الساحلية على التدابير اللازمة لحفظ هذه الأرصدة أو الأنواع المرتبطة بها.
	اعتراضات **أولا.** المرور البريئ بالبحر الإقليمي تسمح الاتفاقية بالمرور البريء في البحر الإقليمي لجميع السفن، بما في ذلك السفن الحربية الأجنبية والسفن التي تشتغل بالطاقة النووية والسفن التي تحمل نفايات نووية أو

المملكة الهولندية	خطرة، دون أية موافقة مسبقة أو إخطار، ومع المراعاة الواجبة للتدابير الاحترازية الخاصة التي أقرتها الاتفاقيات الدولية لهذه السفن. **ثانيا.** المنطقة الاقتصادية الخالصة 1. المرور عبر المنطقة الاقتصادية الخالصة لا يوجد في الاتفاقية ما يقيد حرية الملاحة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة للسفن التي تشتغل بالطاقة النووية أو السفن التي تحمل نفايات نووية أو خطرة، شريطة أن تكون هذه الملاحة ممتثلة لقواعد القانون الدولي المعمول بها. على وجه الخصوص، لا تسمح الاتفاقية للدولة الساحلية بجعل ملاحة هذه السفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة تعتمد على موافقة مسبقة أو إخطار. 2. التمارين العسكرية بالمنطقة الاقتصادية الخالصة لا تسمح الاتفاقية للدولة الساحلية بحظر التدريبات العسكرية في منطقتها الاقتصادية الخالصة. حقوق الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة مذكورة في المادة 56 من الاتفاقية، ولا تُمنح مثل هذه السلطة للدولة الساحلية. تتمتع جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة بحريات الملاحة والتحليق، وفقًا للأحكام ذات الصلة من الاتفاقية. 4. الحقوق المتبقية لا تتمتع الدولة الساحلية بحقوق متبقية في المنطقة الاقتصادية الخالصة. حقوق الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية الخالصة مذكورة في المادة 56 من الاتفاقية، ولا يمكن توسيعها من جانب واحد. 5. المرور عبر المضائق تحدد الطرق والممرات البحرية عبر المضائق وفقا للقواعد المنصوص عليها في الاتفاقية. لا يجوز أن تؤثر الاعتبارات المتعلقة بالأمن الداخلي والنظام العام على الملاحة في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية. يخضع تطبيق الصكوك الدولية الأخرى على المضائق للمواد ذات الصلة في الاتفاقية. خامسا. مصائد الأسماك لا تمنح الاتفاقية أي ولاية للدولة الساحلية فيما يتعلق باستغلال وحفظ وإدارة الموارد البحرية الحية بخلاف الأنواع المستقرة ما وراء المنطقة الاقتصادية الخالصة. تعتبر مملكة هولندا أن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأنواع الكثيرة الارتحال يجب أن يتم، وفقًا للمادتين 63 و64 من الاتفاقية، على أساس التعاون الدولي في إطار المنظمات ما دون الإقليمية والإقليمية المناسبة.

	21 أكتوبر 2013 فيما يتعلق بالتصريح الصادر عن الإكوادور عند الانضمام: "لقد درست حكومة مملكة هولندا بعناية الإعلان الصادر عن الإكوادور عند انضمامها إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. تعبر حكومة مملكة هولندا عن القلق بشكل خاص بشأن بعض عناصر ذلك التصريح، مثل التصريح المتعلق بتفسير حقوق الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة وما يتعلق بالبيئة البحرية وكذلك التصريح المتعلق بحرية الملاحة، تشكل من حيث الجوهر، تحفظات تحد من نطاق الاتفاقية. تشير حكومة مملكة هولندا إلى أنه طبقا للمادة 309 من الاتفاقية، "لا يجوز ايراد تحفظات على هذه الاتفاقية أو استثناءات منها، ما لم تسمح بذلك صراحة مواد أخرى من هذه الاتفاقية". لذلك تعترض حكومة مملكة هولندا على تحفظ الإكوادور على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. لا يحول هذا الاعتراض دون بدء نفاذ الاتفاقية بين مملكة هولندا والإكوادور ".

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولا: الكتب العامة

أ- الكتب العامة باللغة العربية

- عبد الله نوار شعث، (2018) اللجوء البيئي بين التغير المناخي والحروب، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، الطبعة الأولى، ISBN 978-977-753-435-3.

- نزار عوني اللبدي، (2015)، الأمن البيئي وإدارة النفايات البيئية، منشورات دار دجلة، عمان المملكة الأردنية الهاشمية، الطبعة الأولى، ص.122، ISBN : 9957-71-395-9

ب- الكتب العامة باللغة الإنجليزية

- ADEDE, A. O. (1987) The System for Settlement of Disputes under the United Nations Convention on the Law of the Sea, Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, P.O. Box 163, 3300 Dordrecht.

- Aline L. Jaeckel, (2017) The International Seabed Authority and the Precautionary Principle Balancing Deep Seabed Mineral Mining and Marine Environmental Protection, Brill Njihoff, Leiden-Boston, 2017, p.5, Series: Publications on Ocean Development; Volume 83, ISBN 9789004332270.

- Arnold Wolfers, (1962), Discord and Collaboration, Essay in International Politics, The Johns Hopkins Press, Baltimore.

- Cathrin Zengerling, (2013) Greening International Jurisprudence Environmental NGO's before International Courts, Tribunals and Compliance Committees, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, ISBN 978-90-04 23730- 6.

- Charles-Philippe David et Jean-Jacques Roche, (2002) Théories de la sécurité, Clefs Politiques, Paris, Montchrestien, ISBN 2707613355.

- Charles H. Eccleston, Frederic March, (2011) Global Environmental Policy Concepts, Principles, and Practice, CRC Press Taylor & Francis Group, 6000 Broken Sound Parkway NW, Suite 300 Boca Raton, Florida 33487-2742, ISBN 13: 978-1-4398-9606-8 (eBook), https://doi.org/10.1201/b17375.

- David Anderson, (2008) Modern Law of the Sea, Selected Essays, Publications of Ocean Development, Volume 59, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden Netherland, David Anderson, Modern Law of the Sea, Selected Essays, Publications of Ocean Development, Volume 59, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden Netherland.

- Douglas M. Johnston, (1981), The Environmental Law of the Sea, International Union for Conservation of Nature and Natural Resources, Printed by Daemisch Mohr GmbH, Lindenstraße 78, 5200 Siegburg, Germany, (420 pages).

- Geert Pottres, Marine Pollution, (2015), 1st Edition, Dr. Geert Pottres & bookboon.com, ISBN 978-87-403-0540-1.

- Hassan S. Khalilieh, (2019), Islamic Law of the Sea, Freedom of Navigation and Passage Rights in Islamic Thought, Cambridge Press University, University Printing House, Cambridge CB2 8BS, United Kingdom, DOI 10.1017/9781108630702.

- Hedley Bull, Benedict Kingsbury, Adam Roberts, (1999), Hugo Grotius and International Relations, Oxford University Press, Great Clarendon Street, Oxford OX2 6DP, ISBN-13: 9780198277712.

- Ian Brouwnlie, (2008), Principles of Public International Law, Seventh Edition, Oxford University Press, Great Clarendon Street, Oxford OX2 6DP, ISBN 978-0-19-955683-0.
- James Kraska, Maritime Power and the Law of the Sea, Expeditionary Operations in World Politics, Oxford University Press, (2011), 198 Madison Avenue, New York, New York 10016, ISBN: 9780199773381.
- James M. Broadus and Raphael V. Vartanov, (1994), The Oceans and Environmental Security: Shared US and Russian Perspectives, Island Press, 1718 Connecticut Avenue N.W., Suite 300, DC 20009.
- John Barnett, The meaning of Environmental Security, Ecological Politics and Policy in the New Security Era, Zed Books Ltd, 7 Cynthia Street, N1 9JF London, (2001), ISBN: 1 85649 785 2.
- J. Ashley Roach, Robert W. Smith, (2012), Excessive Maritime Claims, Third Edition, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden The Netherlands, ISBN: 978 90 04 21773 7.
- Kemal Baslar, The Concept of Common Heritage of Mankind in International Law, Martinus Nijhoff Publishers, (1998), Published by Kluwer Law International, P.O. Box 85889, 2508 CN The Hague, The Netherlands, ISBN: 90-411-0505-0.
- Lynton Keith Caldwell, (1996) International Environmental Policy, From the Twentieth to Twenty-first Century, Third Edition, Duke University Press, United States of America, ISBN 13: 978-0822318668.
- Mitja Grbec, (2014) Extention of Coastal State Jurisdiction in Enclosed and Semi Enclosed Seas, A Mediterranean and Adriatic Perspective, Routledge, 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon, OX14 4RN, ISBN 978-0-203-07472-5.
- P. Morrison, (2012), Places of Refuge for Ships in Distress Problems and Methods of Resolution, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden The Netherlands, p.35, ISBN 13: 978 90 04 21889 5.
- P. Scharf, Customary International Law in Times of Fundamental Change, Recognizing Grotian Moments, Cambridge University Press, 32 Avenue of The Americas, New York, N.Y 10013-2473, USA, May 2013, ISBN 978-1-107-03523-2.
- Ralf Emmers, (2010), Geopolitics and Maritime Territorial Disputes in East Asia, , Routledge Security in Asia Pacific, 2 Park Square, Milton Park, Abingdon, Oxon, OX14 4RN United Kingdom, ISBN 13: 9780415469425
- Ralph Van Deman Magoffin, (2001) The Freedom of the Seas, or The Right which Belongs to the Dutch to Take Part in the East Indian Trade, a Dissertation by Hugo Grotius, Translated with a Revision of The Latin Text of 1633, The LAWBOOK Exchange Ltd Union, New Jersey, Third Printing, 2004, ISBN: 1-5877-182-8, Originally published : New York, Oxford University Press.
- R.R. Churchill & A.V. Lowe, The Law of the Sea, Manchester University Press, Oxford Road, Manchester M13 9NR, UK, (1999), ISBN 1 57823 029 2.
- Tim Stephens, (2009) International Courts and Environmental Protection, Cambridge University Press, New York, ISBN-13 978-0-521-88122-7.
- U. Leanza, (1993) Il nuovo diritto del mare e la sua applicazione nel Mediterraneo, Torino: G. Giappicheli Editore, ISBN 13: 978-8834830352.
- Ved P. Nanda George (Rock) Pring, (2013), International Environmental Law and Policy for the 21st Century, 2nd Revised Edition, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden. Boston, ISBN 978-90-04-24286-9.
- Yoshifomi Tanaka, (2015) The International Law of the Sea, Second Edition, Cambridge University Press, Cambridge CB2 8BS, United Kingdom, ISBN 978-1-107-08040-9.

ج– الكتب العامة باللغة الفرنسية

- Centre de droit international, Entre les lignes, La guerre du Golfe et le droit international, (1991) U.L.B, N. SERVAIS – CREADIF, Avenue de Tervueren 52 -1040 Bruxelles, ISBN 2-8022-0076-3.
- Fréderic LASSERRE, (2016), Emmanuel GONON, Eric MOTTET, Manuel de Géopolitique, Enjeux de pouvoir sur des territoires, 2ème édition, Armand Colin, Rue Laromiguière, 75005 Paris, ISBN 978-2-200-61358-7.
- Jean- Pierre Beurier, Alexandres Kiss, (2000) Droit international de l'environnement, Pédone, 2ème édition, n°3.
- Leslie-Anne Duvic-Paoli, (2011), La convention des Nations unies sur le droit de la mer, instrument de régulation des relations internationales par le droit, L'Harmattan, 5-7 rue de l'Ecole-Polytechnique, 75005 Paris, ISBN : 978-2-296-56144-1, EAN : 9782296561441.
- Philippe Boisson, (1998), Politiques et droit de la sécurité maritime, Bureau Veritas, Paris, ISBN : 2864130203.
- Thomas Hobbes (1651), Léviathan, Traité de la matière, de la forme et du pouvoir de la république ecclésiastique et civile, Première partie : De l'Homme, Traduction originale de M. Philippe Folliot, Professeur de philosophie au Lycée Ango, Dieppe, Normandie. 23 novembre (2002).
- Thomas Robert Malthus, (1798), Essai sur le principe de population. Paris : Éditions Gonthier, 1963, 236 pages. Collection : Bibliothèque Médiations, p. 57, Une édition électronique réalisée par Jean-Marie Tremblay (2001), https://ise.unige.ch/isdd/IMG/pdf/principe_de_population.pdf (consulté, le 25 juillet 2020).

ثانيا: الكتب المتخصصة

أ– الكتب المتخصصة باللغة الانجليزية

- Christine Gray, Benedict Kingsbury, (1992) « Development in Dispute Settlement: Inter-State Arbitration Since 1945 » 63 British Year Book in International Law, pp. 97-109,
- Dutton, Peter, (2010), "Military Activities in the EEZ: A U.S.-China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons", Chapter Two: Raul (Pete) Pedrozo, Coastal State Jurisdiction over Marine Data Collection in the Exclusive Economic Zone, U.S. Views, CMSI Red Books, Study No. 7.
- Eike Blitza (2019), Effects of Sea Level Rise on Maritime Boundaries. In Effects of Sea Level Rise on Maritime Boundaries. Contribution to Foreign Public Law and International Law (Publications of the Max Plank Institute for Foreign Public Law and International Law), Vol. 279, Springer, Berlin, Heidelberg, https://doi.org/10.1007/978-3-662-58344-9.
- Geoffrey Wiseman, (2005), The Palme Commission: New Thinking about security, International Commissions and the Power of Ideas, United Nations University Press, New York, pp. 46-75.
- Heather Exner-Pirot, (2019), Between Militarization and disarmament: Constructing peace in the Arctic, Arctic Yearbook Commentaries 2019.
- IPCC, 2013: Climate Change (2013): The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Stocker, T.F., D. Qin, G.-K. Plattner, M. Tignor, S.K. Allen, J. Boschung, A. Nauels, Y. Xia, V. Bex and P.M. Midgley (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 1535, p.145.

- Kristoffer Svendsen, (2020), Liability and Compensation for Activities in the Area, The Law of the Seabed Access, Uses, and Protection of Seabed Resources, Chapter 25, pp. 593-610, Law of the Seabed Publications on the Ocean Development, A Series of Studies on the International, Legal, Institutional and Legal Policy Aspects of Ocean development, Volume 90, Brill Nijhoff, Leiden, The Netherland, ISBN 978-90-04-39155-0.
- National Research Council of the National Academies, (2010), Ocean Acidification: A National Strategy to Meet the Challenges of a Changing Ocean, Committee on the Development of an Integrated Science Strategy for Ocean Acidification Monitoring, Research, and Impacts Assessment; The National Academies Press, Washington D.C, (, ISBN 13: 978-0-309-15359-1.
- Rachael Lorna Johnstone, (2014) Invoking Responsibility for Environmental Injury in The Arctic Ocean, 2015, Brill, The Year of Polar Law VI, Volume 6 Issue 1, March 2014, pp. 1-35.
- Robin CHURCHILL, (2012), Fisheries and their Impact on the Marine Environment: UNCLOS and Beyond, Proceedings of the International Conference "30 Years After the Signature of the United Nations Convention on the Law of the Sea: The Protection of the Environment and the Future of the Law of the Sea", Faculty of Law, University of Porto, 15-17 November 2012, Coimbra Editora, S.A. Ladeira da Paula, 10 3040-574, Coimbra, ISBN 978-972-32-0000-0.
- Ronan Long, (2012), Legal Aspects of Ecosystem-Based Marine Management in Europe, Coastal and Ocean Planning Management, Ocean Yearbook 26, Dalhousie University, Marine & Environmental Law Institute, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden Boston, 2012.
- Scott G. Borgerson, (2009), The National Interest and the Law of the Sea, Strategic Imperatives, National Security, pp. 22-35, Council of Foreign Relations, Council Special Report No 46, May 2009, 58 East 68th Street, New York, NY 10065.
- Seokwoo Lee and Jeong Woo Kim, (2018) Applying the Principle of the Common Heritage of Mankind An East Asian Perspective, Koninklijke Brill NV, Leiden, | DOI:10.1163/9789004373334_003, Chapter 2 of Global Common and the Law of the Sea, Maritime cooperation in East Asia, Volume 5, (2018), ISBN:
- Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI), (1980), Warfare in a Fragile World Military Impact on the Human Environment, Taylor & Frands Ltd, 10-14 Macklin Street, London WC2B 5NF.
- Stockholm International Peace Research Institute Yearbook (2020), Armaments, Disarmament and International Security, Summary, SIPRI (2020), Signalistgatan 9, SE-169 72 Solna, Sweden.
- The Yearbook of the International Law Commission: (1980), Vol. II(1), Topic State Responsibility, Document: A/CN.4/318/Add.5-7, Addendum - Eighth report on State responsibility by Mr. Roberto Ago, Special Rapporteur - the internationally wrongful act of the State, source of international responsibility (part 1).
- Tullio Treves, (1998), The Law of the Sea "System" of Institutions, Max Planck Yearbook of United Nations Law, Volume 2, Kluwer Law International Ltd, sterling House 66 Wilton Road, London, ISBN: 90-411-9665-X, pp.326-340.
- UNEP, Marine Litter: A Global Challenge: United Nations Environment Programme, (2009) Nairobi, ISBN 978-92-807-3029-6. 232 pages.
- US. Department Of State, Bureau of Ocean and International Environmental and Scientific Affairs, (1992) International Boundary Study, Series A, Limits in the seas, No 112 United States Response to Excessive National Maritime Claims, March 9th, 1992.

ب- الكتب المتخصصة باللغة الفرنسية

- Fischer Georges, (1956), Droit international et expérimentation des armes nucléaires. In: Annuaire français de droit international, volume 2, 1956. pp. 309-319.
- Pierre Sagaut, (2008-2009), Introduction à la pensée scientifique moderne, Institut Jean Le Rond d'Alembert Université Pierre et Marie Curie – Paris.
- Sandrine MALJEAN-DUBOIS, Matthieu WEMAERE, (2013), La Conférence des Nations Unies sur le Développement Durable « Rio+20 », Annuaire Français des Relations Internationales, Volume XIV, pp. 721-735,
- Tullio Treves, (1997), Le Règlement du Tribunal international sur le droit de la mer entre tradition et innovation. In: Annuaire français de droit international, volume 43.

ثالثا: الرسائل والمذكرات الجامعية

أ- رسائل الدكتوراه

1- رسائل الدكتوراه باللغة العربية

معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر – حالة الضرر البيئي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام فرع القانون الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري قسنطينة، 2011-2012.

2- رسائل الدكتوراه باللغة الانجليزية

- Daryl A. Mundis, The Law of Naval Exclusion Zones, A Thesis Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy, University of London The London School of Economics and Political Science Law Department, May 2008.

3-رسائل الدكتوراه باللغة الفرنسية

- Aya Henriette Carvallo-Diomandé, L'action humanitaire en cas de catastrophes : Droit applicable et limites, Thèse pour l'obtention du grade de Docteur de l'Université de Poitier, Ecole doctorale : droit et sciences politiques- Pierre Couverat (Poitiers), soutenue le 13 mai 2014.
- Gaëtan Balan, L'engagement de l'Union européenne dans la lutte contre les activités illicites en mer : La construction d'un cadre matériel et institutionnel, Thèse présentée et soutenue à « MSH Ange-Guepin de Nantes », le « 10 décembre 2019» Unité de recherche : Centre de Droit Maritime et Océanique, EA 1165.
- Ly Djibril, Le règlement des différends dans le nouveau droit de la mer, Thèse pour le doctorat d'Etat en droit public, Université de droit d'économie et de gestion de Tunis, Faculté de droit et des sciences politiques de Tunis, 16 septembre 1992.
- Marie-Ange Schellekens-Gaiffe, La sécurité environnementale dans les relations extérieures de l'Union européenne : Vers une approche intégrée de la prévention des conflits et crises externes, Thèse pour l'obtention du grade de docteur de l'Université de la Rochelle, présentée et soutenue publiquement le 29 septembre 2017.

ب-مذكرات الماجستير/الماستر

- Michael Tamba Fillie, Socioeconomic Impacts of Illegal Unreported and Unregulated (IUU) Fishing on Sierra Leone, A dissertation submitted to the World Maritime University in partial fulfilment of the requirement for the award of the degree of Master of Science in Maritime

Affairs (Shipping Management and Logistics), World Maritime University Malmö, Sweden, 2019.

رابعا: المقالات

أ- المقالات باللغة الانجليزية

- Alan E. Boyle, (1985), Marine Pollution under the Law of the Sea Convention, The American Journal of International Law, vol. 79, No. 2, 1985, pp. 347–372. JSTOR.
- Alan E. Boyle, (1997), Dispute Settlement and the Law of the Sea Convention: Problems of Fragmentation and Jurisdiction, The International and Comparative Law Quarterly, vol. 46, No. 1, 1997, pp. 37–54. JSTOR, www.jstor.org/stable/760513.
- Alberstadt Rachel, (2014), Has the Status of "Maximum Sustainable Yield" Become an International Customary Rule? Beijing Law Review, 5, 264-271. http://dx.doi.org/10.4236/blr.2014.54025.
- Andrew K. Jorgenson, Brett Clark, and Jeffrey Kentor, (2010), Militarization and the Environment: A Panel Study of Carbon Dioxide Emissions and the Ecological Footprints of Nations, 1970–2000, Global Environmental Politics 10:1, February 2010, Massachusetts Institute of Technology.
- Angredi, Sam J. (2011) "Sea Basing—Concept, Issues, and Recommendations," Naval War College Review: Vol. 64: No. 4, Article 5.
- A. R. Thomas, James C. Duncan, (1997), International Status and Navigation of Warships and Military Aircraft, International Law Studies U.S. Naval War College, Vol. 73, November 1997, pp. 109-211.
- Baldwin, David A. (1997), The Concept of Security. Review of International Studies, vol. 23, No. 1, 1997, pp. 5–26.
- Barry Buzan, (1976), Seabed Politics, Praeger Publishers, 111 Fourth Avenue New York, N.Y. 10003, USA, ISBN 0-275-22850-9.
- Bernard H. Oxman, (1984), The Regime of Warships Under the United Nations Convention on the Law of the Sea, Virginia Journal of international Law. Vol. 24, (1984), pp. 809-863.
- Bernardo Sepulveda Amor, (2012), The International Court of Justice and the Law of the Sea, Anuario Mexicano de Derecho Internacional, Décimo Aniversario, 2012, pp. 3-26, México D.F. ISSN 1870-4654.
- Boleslaw Adam Boczek, (1984), Ideology and the Law of the Sea: The Challenge of the New International Economic Order, 7 B.C. Int'l & Comp. L. Rev. 1 (1984).
- Boleslaw Adam Boczek, (1988) Peacetime Military Activities in the Exclusive Economic Zone of Third Countries, Ocean Development & International Law, 19:6, 445-468, DOI: 10.1080/00908328809545873.
- Bowen L. Florsheim, (1970), Territorial Seas - 3000 Year Old Question, 36 J. Air L. & Com. 73 (1970).
- Brian Wilson, James Kraska (2009) American Security and Law of the Sea, Ocean Development & International Law, 40:3, 268-290, p. 277, DOI: 10.1080/00908320903077001.
- Brown, Lester R. (1986), "Redefining National Security." Challenge, vol. 29, No. 3, 1986, pp. 25–32.
- Buttigieg Jean, (2012) The Common Heritage of Mankind From the Law of the Sea to the Human Genome and Cyberspace, University of Malta, Symposia Melitensia, Vol.8, pp. 81-92, p.84.

- Carl August Fleischhauer, (1997), The Relationship Between the International Court of Justice and the Newly Created International Tribunal for the Law of the Sea in Hamburg, Max Planck Yearbook of United Nations Law, Volume 1 (1997), pp. 327-333.

- Carter, L., Burnett, D., Drew, S., Hagadorn, L., Marle, G., Bartlett-McNeil, D., Irvine, N., (2009). Submarine Cables and the Oceans- connecting the world. UNEP-WCMC Biodiversity Series 31. ICPC/UNEP/UNEP-WCMC, 64pp. ISBN 978-0-9563387-2-3

- Christopher L. Sabine, Richard A. Feely, Nicolas Gruber, Robert M. Key, Kitack Lee, John L. Bullister, Rik Wanninkhof, C. S. Wong, Douglas W. R. Wallace, Bronte Tilbrook, Frank J. Millero, Tsung-Hung Peng, Alexander Kozyr, Tsueno Ono, Aida F. Rios, (2004), The Oceanic Sink for Anthropogenic CO2, Science 16 Jul 2004: Vol. 305, Issue 5682, pp. 367-371, DOI: 10.1126/science.1097403.

- Damien Fourcy & Olivier Lorvelec, (2013), A New Digital Map of Limits of Oceans and Seas Consistent with High Resolution Global Shorelines, Journal of Coastal Research, 29(2) :471 - 477. 2013.

- David J. Agnew, John Pearce, Ganapathiraju Pramod , Tom Peatman, Reg Watson, John R. Beddington, Tony J. Pitcher, (2011), Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing, PLOS ONE, February 25th, 2009.

- Daniel A. Lemley, and Janine B Adams, (2018), Eutrophication, In ResearchGate, September 2018, doi.org/10.1016/B978-0-12-409548-9.10957-1.

- Daniel R. Goethel, Brian J. Rothschild, Steven X Cardin, (2012), Reconsidering Historical Definition of Overfishing and the Balance between Sustainable Use and Overexploitation, Conference: ICES ASC At: Berge Volume: ICES CM 2012/L: 25, January 2012.

- David LUFF, (1996), An Overview of International Law of Sustainable Development and a Confrontation Between WTO Rules and Sustainable Development, Revue Belge de Droit International 1996/1, Éditions BRUYLANT, Bruxelles.

- Dore, Isaak I. (1982) International Law and the Preservation of the Ocean Space and Outer Space as Zones of Peace: Progress and Problems, Cornell International Law Journal: Vol. 15: Iss.1, Article 1.

- Duncan French, (2011), From the Depths: Rich Pickings of Principles of Sustainable Development and General International Law on the Ocean Floor - the Seabed Disputes Chamber's 2011 Advisory Opinion, The International Journal of Marine and Coastal Law 26 (2011) 525–568, Martinus Nijhoff Publishers.

- Elena McCarthy, (2004), International Regulation of Underwater Sound Establishing Rules and Standards to Address Ocean Noise Pollution, Marine Policy Center Woods Hole Oceanographic Institution, Kluwer Academic Publishers Boston, 2004, ISBN: 1-4020-8077-8.

- Emma Rothschild, (1995), What Is Security, Daedalus, Vol. 124, No. 3, The Quest for World Order (Summer, 1995), pp. 53-98.

- E. D. Brown, (1971), International Law and Marine Pollution: Radioactive Waste and Other Hazardous Substances, 11 Nat. Resources J. 221 (1971).

- E. Utton, (1968), Protective Measures and the "Torrey Canyon", 9 B.C.L. Rev. 613 (1968).

- Garrett Hardin, (1968), The Tragedy of the Commons, Science, New Series, Vol. 162, No. 3859, (Dec, 13, 1968) pp. 1243-1248.

- Girrier, Robert P., (1990), "U.S. Freedom of Navigation Program", Theses and Major Papers-Marine Affairs. Paper 384.

- Gordon Edward, (2008), Grotius and the Freedom of the Seas in the Seventeenth Centuryه? Willamette Journal of International Law and Dispute Resolution, vol. 16, No. 2, 2008, pp. 252–269, p.252, JSTOR, www.jstor.org/stable/26211640.

- Helen Milner, (1991), The Assumption of Anarchy in International Relations Theory: A Critique, Review of International Studies, Vol. 17, No. 1 (1991), pp. 67-85, JSTOR.
- Hill-Norton, The Lord, Admiral of the Fleet, (1983), "Maritime Affairs - The Royal and Merchant Navies." Journal of the Royal Society of Arts, vol. 131, No. 5326, 1983, pp. 604–615. JSTOR, www.jstor.org/stable/41373640.
- Imber, Mark F. (1991), Environmental Security: A Task for the UN System, Review of International Studies, vol. 17, No. 2, 1991, pp. 201–212.
- Ingvild Ulrikke Jakobsen, (2013), The Adequacy of the Law of the Sea and International Environmental Law to the Marine Arctic: Integrated Ocean Management and Shipping, Michigan State International Review. 291, (2013).
- Ioana Ceracella Chis, (2014), Framing Environmental Degradation as a Security Issue : A Theoritical Inquiry, The GW Post Resaerch Paper, February 2014.
- Jacobus A. Du Pisani (2006) Sustainable Development – historical roots of the concept, Environmental Sciences, 3:2, 83-96, DOI: 10.1080/15693430600688831.
- Jane Kathryn Jenkins, (1993), International Regulation of Driftnet Fishing: The Role of Environmental Activism and Leverage Diplomacy, Indiana International & Comparative Law Review, Vol. 4.197 (1993), pp.197-218. DOI: https://doi.org/10.18060/17496.
- Jared Bissenger, (2010), The Maritime Boundary Dispute between Bangladesh and Myanmar: Motivations, Potentiel, Solutions and Implications, (July 2010) Asia Policy, National Bureau of Asian Research, pp. 103-142, JSTOR.
- Jenna R. Jambeck, Roland Geyer, Chris Wilcox, Theodore R. Siegler, Miriam Perryman, Anthony Andrady, Ramani Narayan, Kara Lavender Law, (2015), Plastic waste inputs from land into the ocean, Science, Vol. 34, 13 February 2015, pp. 768-771.
- John Mouat, Rebeca Lopez Lozano, Hannah Bateson, (2010), Economic Impact of Marine Litter, Kommunernes Internationale Miljøorganisation, September 2010.
- Joseph J. Luczkovich, Cecilia S. Krahforst, Kelsey E. Kelly, Mark W. Sprague, (2016), The Lombard effect in fishes: How boat noise impacts oyster toadfish vocalization amplitudes in natural experiments, Fourth International Conference on the Effects of Noise on Aquatic Life Dublin, Ireland 10-16 July, 2016, Published by the Acoustical Society of America, DOI: 10.1121/2.0000340.
- Joyner C. Christopher, (1986), Legal Implications of the Concept of the Common Heritage of Mankind, The International and Comparative Law Quarterly, vol. 35, No. 1, 1986, pp. 190–199. JSTOR, www.jstor.org/stable/759101.
- J.D. Kingham and D.M. McRae, (1979), Competent International Organizations and the Law of the Sea, Marine Policy, Volume 3, Issue 2, April 1979, pp. 106-1.
- Karen N. Scott, (2004), International Regulation of Undersea Noise, International & Comparative Law Quarterly, Vol. 53 (2004), pp. 287-324.
- Kaye, Stuart (2005), Freedom of Navigation, Surveillance and Security: Legal Issues Surrounding the Collection of Intelligence from Beyond the Littoral, 2005, 93-105. https://ro.uow.edu.au/lawpapers/253.
- Koh Tommy T.B., (2015) 'A Constitution for the Oceans', Remarks by Tommy T.B. Koh, President of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea, available at: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf.
- Larry A. Swatuk, (2004), Environmental Security in Practice: Transboundary Natural Resources Management in Southern Africa, the Pan-European Conference on International Relations, The Hague, 9-11 September 2004.
- Lawrence A. Kogan, (2009), What Goes Around Comes Around: How UNCLOS Ratification Will Herlad Europe's Precautionary Principle as U.S. Law, 7 Santa Clara Journal of International Law, 23 Issue.1, (2009).

- Lorenz Langer, (2018), The South China Sea as a Challenge to International Law and to International Legal Scholarship, Berkeley Journal of International Law, Volume 36, Issue 3, (2018).
- L.D.M Nelson, (2001), Declarations, Statements & Disguised Reservations' with Respect the Convention on the Law of the Sea, The International and Comparative Law Quarterly, Volume 50, No 4 (October 2001), pp. 767-786.
- Maria Ivanova, (2005), Assessing UNEP as Anchor Institution for the Global Environment: Lessons for the UNEO Debate, Yale Center for Environmental Law & Policy, Working Paper Series, Working Paper 05/01, 24 May 2005.
- Marja Makarow, Reinhart Ceulemans, Lars Horn, (2009), Impacts of Ocean Acidification, European Science Foundation, Science Policy Briefing 37, August 2009.
- Michael A. Champ, (1983), Etymology and Use of the Term Pollution, Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences**,** Vol. 40 N° S2, 9 December 1983.
- Michael Sechrist, (2010), Cyberspace in Deep Water: Protecting Undersea Communication Cables By Creating an International Public-Private Partenership, Harvard Kennedy School of Government, Policy Analysis Excerise, March 23, 2010.
- Michel C. Boufadel, (2010), Lessons from the Exxon Valdez Oil Spill disaster in Alaska, Disaster Advances, Vol.3 (4), October 2010.
- Mohanty Manoranjan, (2013), Xi Jinping and the 'Chinese Dream'. Economic and Political Weekly, vol. 48, No. 38, 2013, pp. 34–40.
- Moritaka Hayashi, (2005), Military and intelligence gathering activities in the EEZ: definition of key terms, Marine Policy, Vol. 29 (2005) pp. 123–137.
- Nina Græger, Environmental Security? (1996), Journal of Peace Research, vol. 33, N° 1, 1996, pp. 109-116.
- Oda Shigeru, (1983), Fisheries under the United Nations Convention on the Law of the Sea, The American Journal of International Law, vol. 77, No. 4, 1983, pp. 739–755. JSTOR, www.jstor.org/stable/2202532.
- O. A. Anisimov, (2007), Potential feedback of thawing permafrost to the global climate system through methane emission, Environmental Research Letters · November 2007, doi:10.1088/1748-9326/2/4/045016.
- Palmer, Geoffrey, (1992), New Ways to Make International Environmental Law, The American Journal of International Law, vol. 86, No. 2, 1992, pp. 259–283.
- Patricia Schneider & Matthias Winkler (2013), The Robin Hood Narrative: A Discussion of Empirical and Ethical Legitimizations of Somali Pirates, Ocean Development & International Law, 44:2, 185-201.
- Patton Steven, (2019), "The Peace of Westphalia and it Affects on International Relations, Diplomacy and Foreign Policy," The Histories: Vol. 10: Issue. 1, Article 5.
- Peter Harris, (2015), Militarism in Environmental Disguise: The Greenwashing of an Overseas Military Base, International Political Sociology (2015) 9, 19–36.
- Peter Hough, (2019), Back to the Future: Environmental Security in Nineteenth Century Global Politics, Global Security: Health, science and policy, 2019, VOL. 4, N°. 1, pp. 1–13.
- Petty Jason, (2021), "How Hackers of Submarine Cables May Be Held Liable Under the Law of the Sea," Chicago Journal of International Law: Vol. 22: No. 1, Article 18.
- Pitcher T., Kalikoski D., Pramod G., Short K. (2009), Not Honouring the Code, Nature, Vol. 457, pp. 658-659.
- Rahul Sharma, (2011), Deep-sea mining economic, technical, technological and environmental considerations for sustainable development, Mar. Technol. Soc. J., vol. 45(5); 2011; 28-41.

- Rahul Sharma, (2015), Environmental Issues of Deep-Sea Mining, Procedia Earth and Planetary Science, Volume 11, 2015, Pages 204-211, doi: 10.1016/j.proeps.2015.06.026.
- Raphael G. Toman, (2017), Jurisdictional Requirements for Arbitration Under UNCLOS: Does the South China Sea Decision Bring Long Sought Clarity to the Scope of Historic Claims?, International Law and Politics, Vol. 46: 619, 2017.
- Richard A. Matthew, (2002), Environmental Change and Security Program, In Defense of Environment and Security Research, Issue 8, Summer 2002 pp. 109-124, p.115.
- Richard H. Ullman, Redefining Security, (1983), In International Security, Volume 8, No 1, pp.129-153.
- Roach, J. Ashley. (1990), Excessive Maritime Claims, Proceedings of the Annual Meeting, American Society of International Law, vol. 84, 1990, pp. 288–295. JSTOR.
- Robert A. Kaplan, (1991), Into the Abyss: International Regulation of Subseabed Nuclear Waste Disposal, University of Pennsylvania Law Review, Vol. 139. No 3, (Jan, 1991), pp. 769-800.
- Robert J. Diaz and Rutger Rosenberg, (2008), Spreading Dead Zones and Consequences for Marine Ecosystems, Science 321, 926 (2008), DOI: 10.1126/science.1156401.
- Scott C. Truver, (1985), The Law of the Sea and the Military Use of the Oceans in 2010, 45 La. L. Rev. (1985).
- Scott W. Nixon, (1995), Coastal marine eutrophication: A definition, social causes, and future concerns, Ophelia, 41:1, 199-219.
- Sebastian Paulo, (2014), International Cooperation and Development: A Conceptual Overview, German Development Institute, Bonn- Germany, (13) 2014, ISBN 978-3-88985-632-6.
- Shirley V. Scott, Shahedul Khan, (2016), The Implications of Climate Change for the Military and for Conflict Prevention, Including through Peace Missions, ASPJ Africa & Francophonie - 3rd Quarter 2016.
- Shusterich M. Kurt, (1984), The Antarctic Treaty System: History, Substance, and Speculation. International Journal, vol. 39, No. 4, 1984, pp. 800–827, JSTOR, www.jstor.org/stable/40202297
- Sonja Boehmer-Christiansen, (1982), The scientific basis of marine pollution control, Marine Policy January 1982, Butterworth & Co Publisher Ltd.
- Steve D. Jones, Corinne Le Quéré, Christian Rödenbeck, Andrew c. Manning, Are Olsen, (2017), A Statistical Gap-Filling Method to Interpolate Global Monthly Surface Ocean Carbon Dioxide Data, Climate Change and The Oceanic Carbon Cycle- Variables and Consequences, Apple Academic Press, 9 Spinnaker Way Waretown, NJ 08758 USA, 2017, ISBN 978-1-315-20749-0, DOI: https://doi.org/10.1201/9781315207490.
- Sturtz Leah, (2001), "Southern Bluefin Tuna Case: Australia and New Zealand v. Japan." Ecology Law Quarterly, vol. 28, No. 2, 2001, pp. 455–486. JSTOR, www.jstor.org/stable/24114134.
- S. Smith-Godfrey, (2016), Defining the Blue Economy, Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India, Published online: 26 Apr 2016, DOI: 10.1080/09733159.2016.1175131.
- Tara Davenport, (2016), Submarine Cables, Cybersecurity and International Law: An Intersectional Analysis, 24 Catholic University Journal of Law ant Technology, Vol. 24, Issue 1, Article 4, (2016).
- Thomas Bernauer, Tobias Bohmelt, Vally Koubi, (2012), Environmental Change and Violent Conflict, Environmental, Research Letters, Volume 7, N° 1 (17 January 2012).

- Timo Vihma, (2020), Effects of Arctic Sea Ice Decline on Weather and Climate: a review, Finnish Meteorological Institute, P.O. Box 503 Erik Palmenin aukio 1 FI-00101 Helsinki, 2014, DOI 10.1007/s10712-014-9284-0 (last accessed on October 17th, 2020).
- Victoria. L.G. Todd, (2016), Mitigation of underwater anthropogenic noise and marine mammals: the 'death of a thousand' cuts and/or mundane adjustment?, Marine Pollution Bulletin Volume 102, Issue 1, 15 January 2016, Pages 1-3, DOI: 10.1016/j.marpolbul.2015.11.059.
- Vinai Kumar Singh, (2016), Analysis of advantages and disadvantages of forums prescribed under the UNCLOS and state practice: the way ahead for India, Revista de Direito Internacional, Brasília, V. 13, n. 3, 2016 p. 318-336.
- William Williams, (1943), Reminiscences of the Bering Sea Arbitration, The American Journal of International Law, Vol. 37, No. 4 (Oct., 1943), pp. 562-584.
- Zou Keyuan, (2018), Peaceful Use of the Sea and Military Intelligence Gathering in the EEZ, In Asian Yearbook of International Law, Brill, pp. 159-174, ISBN 978-90-04-37963-3.

ب- المقالات باللغة الفرنسية

- Alexandre Charles Kiss, (1991), Intérêt commun de l'humanité et développement durable, Colloque de Strasbourg, 24-26 juin 1991, cité dans Alexandre Charles Kiss, Stéphane Doumbé-Billé, Conférence des Nations Unies sur l'Environnement (Rio De Janeiro-juin 1992), In : Annuaire français de droit international, volume 38, 1992. pp. 823-843, doi : http://doi.org/103406/afdi.1992.3097.
- Alexandre Taithe, (2008), La sécurité environnementale du Japon, confrontation ou coopération régionale?, Fondation pour la Recherche Stratégique, n° 13/2008, 30 avril 2008.
- Anne Sophie Foures-Diop, (2011), Les choses communes (Première partie), In revue juridique de l'Ouest, 2011-1. pp. 59-112, https://doi.org/10.3406/juro.2011.4336.
- Arnaud Serry et Laurent Lévêque, (2015), « Le système d'identification automatique (AIS) », Netcom [En ligne], 29-1/2 | 2015, mis en ligne le 17 décembre 2015, consulté le 13 juin 2021. URL : DOI : https://doi.org/10.4000/netcom.1943.
- Ayse CEYHAN, (1998), Analyser la sécurité, In revue Cultures & Conflits, vol.27 N°.2, 1998, Edition L'Harmattan, 1998, pp. 34 et 40.
- Dany DESCHÊNES, (2000), L'eau, Pénurie ou coopération ? Bulletin Le maintien de la paix n° 48, Université Laval, Institut Québécois des Hautes Etudes Internationales, octobre 2000.
- Gemma Andoreone, (2012), Les émergences environnementales et la sécurité maritime, in Droit de la mer et émergences environnementales, Editoriale Scientifica, Napoli, juillet 2012, pp. 51-64, ISBN 9788863423488.
- Gros Espiell Hector, (1970), La mer territoriale dans l'Atlantique Sud-Américain. In : Annuaire français de droit international, volume 16, 1970. pp. 743-763 ; doi : https://doi.org/10.3406/afdi.1970.1622.
- Hélène Guillemot, (2017), L'environnement global, défi à la contextualisation ? Revue d'histoire des sciences humaines, (2017) No 30, pp. 115-137, disponible à https://journals.openedition.org/rhsh/538#tocto2n5
- Héloïse Berkowitz, (2014), Le problème de la surpêche et sa gestion, Le Libellio d'AEGIS, Vol. 10, n° 4 – Hiver 2014, Dossier Apparition d'un problème de gestion. Le cas des océans – pp. 37-42.
- Humphrey, J. P. (1981). La nature juridique de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme. Revue générale de droit, 12 (2), pp. 397–400. https://doi.org/10.7202/1059408ar.
- Jean Salmon, (1997), La 68e session de l'Institut de droit international- Strasbourg 1997, Annuaire français de droit international, volume 43, 1997, pp.1186-1213.

- Laurent Bopp, Chris Bowler, Lionel Guidi, Éric Karsenti, Colomban de Vargas, (2015), L'océan pompe à carbone, 2015, Plateforme Océan & Climat, un océan en bonne santé, un climat protégé, https://ocean-climate.org/.
- Lucile Maertens, (2014), Penser l'environnement et les relations internationales : Une introduction, Fiche de synthèse écrite dans le cadre du MOOC « Espace Mondial » de Bertrand Badie, Sciences Po Paris, September 2014, DOI : 10.13140/RG.2.1.2330.4564.
- Lucile Maertens, (2015), Le défi de la sécurité environnementale à l'ONU, In l'Enjeu mondial : L'environnement (2015).
- Maurits Jochems, (2006), Le Rôle Humanitaire croissant de l'OTAN, In Revue de l'OTAN, édition printemps 2006.
- Nicolas Vaicbourdt, (2014), La conférence de Washington, 1921-1922 : l'idéal d'un nouveau congrès de Vienne pour le XXe siècle ? Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin – n° 42 – Automne 2015, p.116, pp. 115-128.
- Nouzha Christophe, (2000), Réflexions sur la contribution de la Cour internationale de justice à la protection des ressources naturelles. In: Revue Juridique de l'Environnement, n°3, 2000. pp. 391-420.
- Pierre Maurice, Michel Lavoie, Renée Levaque Charron, Antoine Chapdelaine, Hélène Bélanger-Bonneau, Leif Syanstrom, Lucie Laflamme, Regnar Andersson, Claude Romer, (1998), Sécurité et promotion de la sécurité : Aspects conceptuels et opérationnels, Régie régionale de la santé et des services sociaux de Québec, Direction de la santé publique, 1998.
- Smouts, Marie-Claude, (2001), "Risque Planétaire et Sécurité Environnementale." Esprit (1940), No. 274 (5), 2001, pp. 133–141.
- Sophie Gambardella, (2017), La stratégie de réduction des émissions maritimes internationales de gaz à effet de serre après l'accord de paris, Réflexions sur la pertinence de l'Organisation maritime internationale en tant qu'échelle d'action, In Revue juridique de l'environnement 2017/HS 17 (N° Spécial), pages 201 à 213.
- Thierry Balzacq, (2003), Qu'est-ce que la sécurité nationale ? Armand Colin « Revue internationale et stratégique», 2003/4 n° 52, pp. 33-50.
- Torsten Thiele, (2015), Sauver l'océan, protéger la haute mer, Éditions Choiseul « Géoéconomie » 2015/4 No 76, pp. 61-77, p.61, ISBN 9782362590610.
- Viau, B. (1978). Compte rendu de [Lacoste, Yves (1976) La géographie, ça sert, d'abord, à faire la guerre. Paris, Maspero, 187 pages. Petite coll. Maspero No. 165.] Cahiers de géographie du Québec, 22 (55), 98–99. https://doi.org/10.7202/021378ar.

خامسا: محاضرات سمعية بصرية

- Günther Handl, Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment (Stockholm Declaration), 1972 and the Rio Declaration on Environment and Development, 1992 United Nations Audiovisual Library of International Law, available at https://legal.un.org/avl/ha/dunche/dunche.html.
- Tullio Trèves, The Law of the Sea, Tirtieth Anniversary of UNCLOS, Part I Introduction, The Formation of the Contemporary Law of the Sea: The Codification Era, Audiovisual Library of International Law, Lecture Series, Codification Division, Office of Legal Affairs, United Nations 2021, available at: https://legal.un.org/avl/ls/Treves_LS.html#.

سادسا: الوثائق الدولية

1. المعاهدات

1648 معاهدة واستفليا (معاهدة سلم بين الامبراطور الروماني وملك فرنسا وحلفاؤهما) (المبرمة بمونستار/واستفليا 24 أكتوبر 1648)

1919 معاهدة فرساي للسلم (المبرمة في 28 جوان 1919 بين الحلفاء وألمانيا، دخلت حيز التنفيذ في 10 جانفي 1920).

1919 معاهدة سان جرمان أونلي (المبرمة بباريس في 10 سبتمبر 1919 بين النمسا وسبعة وعشرون "27" دولة حليفة ومرتبطة بالتحالف).

1959 معاهدة أنتاركتيكا (المبرمة بواشنطن في أول ديسمبر 1959، دخلت حيز التنفيذ في 23 جوان 1961) (معدلة)،(UNTS 402)

1967 معاهدة المبادئ المطبقة على نشاطات الدول في مجال استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية (المبرمة بواشنطن، وموسكو، ولندن في 27 جانفي 1967، دخلت حيز التنفيذ في 10 أكتوبر 1967)(UNTS 610)

1968 معاهدة الحد من انتشار الأسلحة النووية (المبرمة بواشنطن، موسكو، ولندن في أول جويلية 1968، دخلت حيز التنفيذ في 5 مارس 1970) (UNTS 161).

1969 معاهدة فيينا حول قانون المعاهدات (المبرمة بفيينا في 23 ماي 1969، دخلت حيز التنفيذ في 27 جانفي 1980) (UNTS 1155)

1971 معاهدة حظر وضع الأسلحة النووية وأسلحة الدمار الشامل الأخرى في قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها (المبرمة في 11 فيفري 1971 بواشنطن، موسكو، ولندن، دخلت حيز التنفيذ في 18 ماي 1971) (UNTS 955).

2010 معاهدة تخفيض الأسلحة الهجومية الاستراتيجية والحد منها بين الولايات المتحدة الأمريكية وفدرالية روسيا، (المبرمة في 8 أفريل 2010، دخلت حيز التنفيذ في 5 فيفري 2011، تم تمديد مفعولها إلى غاية فيفري 2026).(UNTS 955) .

2017 معاهدة حظر الأسلحة النووية، (المبرمة بنيويورك في 7 جويلية 2017 والتي دخلت حيز التنفيذ في 22 جانفي 2021) (UNTS).

2. الاتفاقيات الدولية

1884 الاتفاقية الدولية لحماية كابلات التلغراف المغمورة، المبرمة بباريس في 14 مارس 1884، دخلت حيز التنفيذ في 1 ماي 1888، المعاهدات والاتفاقيات الدولية الأخرى للولايات المتحدة الأمريكية: المجلد 1 (المعاهدات المتعددة الأطراف 1776–1917)، ص. 89–96.

1946 الاتفاقية الدولية لتنظيم صيد الحيتان، المبرمة بواشنطن في 2 ديسمبر 1946، دخلت حيز التنفيذ في 10 نوفمبر 1948، (UNTS 161).

1948 اتفاقية بشأن المنظمة البحرية الدولية، بتعديلاتها اللاحقة، الموقعة بجنيف في 6 مارس 1948، دخلت حيز التنفيذ في 17 مارس 1958، (UNTS 289).

1954 الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط المبرمة، المبرمة بلندن في 12 ماي 1954، دخلت حيز التنفيذ في 26 جويلية 1958، (UNTS 327).

1958 اتفاقية أعالي البحار، المبرمة بجنيف في 29 أفريل 1958، دخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر 1963، (UNTS 450).

1958 اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، المبرمة بجنيف في 29 أفريل 1958، دخلت حيز التنفيذ في 10 سبتمبر 1964، (UNTS 516).

1958 اتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية لأعالي البحار، المبرمة بجنيف في 29 أفريل 1958، دخلت حيز التنفيذ في 20 مارس 1966، (UNTS 559).

1958 اتفاقية الجرف القاري، المبرمة بجنيف في 29 أفريل 1958، دخلت حيز التنفيذ في 10 جوان 1964، (UNTS 499).

1966 الاتفاقية الدولية بشأن خطوط الشحن، المبرمة بلندن في 5 أفريل 1966، دخلت حيز التنفيذ في 21 جويلية 1968، (UNTS 640).

1969 الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالنفط، المبرمة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969، دخلت حيز التنفيذ في 6 ماي 1975، (UNTS 970).

1969 الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن، المبرمة بلندن في 23 جوان 1969، دخلت حيز التنفيذ في 18 جويلية 1982، (UNTS 1291).

1972 اتفاقية حفظ فقمة أنتاركتيكا، المبرمة في 1 جوان 1972، دخلت حيز التنفيذ في 11 مارس 1978، (UNTS 1080).

1972 الاتفاقية بشأن القواعد الدولية للوقاية من التصادم في البحر المبرمة في 20 أكتوبر 1972، دخلت حيز التنفيذ في 15 جويلية 1977، (UNTS 1050)

1972 اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري الناجم عن اغراق النفايات ومواد أخرى المعدلة، المبرمة بلندن في لندن، مكسيكو، وموسكو في 29 ديسمبر 1972، دخلت حيز التنفيذ في 30 أوت 1975، (UNTS 970)

1973 الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن وبروتوكولها لعام 1978، المعدلة، المبرمة بلندن في 2 نوفمبر 1973، دخلت حيز التنفيذ في 2 أكتوبر 1983، (UNTS 1340).

1974 الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح بالبحر لعام 1974، المعدلة، المبرمة بلندن في أول نوفمبر 1974، دخلت حيز التنفيذ في 25 مارس 1980، (UNTS 1184).

1978 اتفاقية فيينا بشأن خلافة الدول في المعاهدات، المبرمة بفيينا في 23 أوت 1978، دخلت حيز التنفيذ في 6 نوفمبر 1996، (UNTS 1946).

1979 اتفاقية المنظمة البحرية الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر، المبرمة بهامبورغ في 27 أفريل 1979، دخلت حيز التنفيذ في 22 جوان 1985، (UNTS 1405).

1980 اتفاقية حفظ الموارد البحرية الحية لأنتاركتيكا، المبرمة بكانبيرا/أستراليا في 20 ماي 1980، دخلت حيز التنفيذ في 7 أفريل 1982، (UNTS 1329).

1982 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المبرمة بمونتي غوباي في 10 ديسمبر 1982، دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994، (UNTS 1904).

1988 اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية المعدلة، المبرمة بروما في 10 مارس 1988، دخلت حيز التنفيذ في أول مارس 1992، (UNTS 1678).

1988 بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة في الجرف القاري المعدل، المبرم بروما في 10 مارس 1988 دخل حيز التنفيذ في أول مارس 1992 (UNTS 1678).

1989 اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، المبرمة ببازل/سويسرا في 22 مارس 1989، دخلت حيز التنفيذ في 5 ماي 1992، (UNTS 1673).

1990 الاتفاقية الدولية بشأن التأهب والاستجابة والتعاون في مجال التلوث بالنفط، المبرمة بلندن في 30 نوفمبر 1990، دخلت حيز التنفيذ في 13 ماي 1995، (UNTS 1891).

1992 اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، المبرمة بنيويورك في 9 ماي 1992، دخلت حيز التنفيذ في 21 مارس 1994، (UNTS 1771).

1992 اتفاقية بشأن التنوع البيولوجي، المبرمة بريو دي جانيرو في 5 جوان 1992، دخلت حيز التنفيذ في 29 ديسمبر 1993، (UNTS 1760).

1993 اتفاقية حفظ التونة الجنوبية الزرقاء، المبرمة بكانبيرا/أستراليا في 10 ماي 1993، دخلت حيز التنفيذ في 20 ماي 1994، (UNTS 1819).

1993 اتفاق لوغانو بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة جراء النشاطات الخطرة، المبرم بلوغانو/سويسرا في 21 جوان 1993، دخلت حيز التنفيذ في أول ديسمبر 2009،(مصنف المعاهدات الأوروبية 150).

1993 اتفاقية تعزيز امتثال سفن الصيد في أعالي البحار لتدابير الصيانة والإدارة الدولية، المبرمة بروما في 24 نوفمبر 1993، دخلت حيز التنفيذ في 24 أفريل 2003، (UNTS 2221).

1994 الاتفاق المتعلق بتنفيذ الجزء الحادي عشر (XI) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة في 10 ديسمبر 1982، المبرم بنيويورك في 28 جويلية 1994، دخل حيز التنفيذ في 28 جويلية 1996. (UNTS 1836).

1995 اتفاق تنفيذ أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة في 10 ديسمبر 1982 بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، المبرم بنيويورك في 4 أوت 1995، دخل حيز التنفيذ في 11 ديسمبر 2001، (UNTS 2167).

1996 بروتوكول لاتفاقية لندن لمنع التلوث البحري الناجم عن اغراق النفايات ومواد أخرى، 1972، المبرم بلندن في 7 نوفمبر 1996، دخل حيز التنفيذ في 24 مارس 2006.

2000 اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المبرمة بنيويورك في 15 نوفمبر 2000، دخلت حيز التنفيذ في 29 سبتمبر 2003، (UNTS 2225).

2000 بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المبرم بنيويورك في 15 نوفمبر 2000، دخل حيز التنفيذ في 28 جانفي 2004، (UNTS 2241).

2001 اتفاقية ستوكهولم بشأن الملوثات العضوية الثابتة، المبرمة بستوكهولم في 22 ماي 2001، دخلت حيز التنفيذ في 17 ماي 2004، (UNTS 2556).

2004 الاتفاقية الدولية لإدارة مياه صابورة السفن والرواسب، المبرمة بلندن في 13 فيفري 2004، دخلت حيز التنفيذ في 8 سبتمبر 2017.

3. الإعلانات والمواثيق الدولية

1939 إعلان بنما المؤرخ في 3 أكتوبر 1939، اعلان منطقة المحيط الأطلسي المتاخمة للأمريكيتين، منطقة أمنية.

1945 ميثاق الأمم المتحدة، الموقع عليه بسان فرانسيسكو في 26 جوان 1945، دخل حيز التنفيذ في 24 أكتوبر 1945.

1948 الإعلان العالمي لحقوق الانسان، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار 217 A (III)، المؤرخ في 10 ديسمبر 1948.

1970 إعلان مبادئ القانون الدولي المتعلقة بالعلاقات الدولية والتعاون بين الدول وفقا لميثاق الأمم المتحدة، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/2625(XXV)، المؤرخ في 24 أكتوبر 1970.

1970 إعلان المبادئ المطبقة على قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها الموجود ين خارج حدود الولاية القومية، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/2749(XXV) المؤرخ في 17 ديسمبر 1970.

1971 إعلان اعتبار المحيط الهندي منطقة سلم، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار 2832، المؤرخ في 16 ديسمبر 1971.

1972 إعلان ستوكهولم، تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية، ستوكهولم، 5-16 جوان 1972، A/Conf.48/14/Rev. 1

1974 إعلان بإقامة نظام اقتصادي دولي جديد، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الاستثنائية السادسة، القرار A/RES/3201(S-IV) المؤرخ في 1 ماي 1974.

1982 الميثاق العالمي من أجل الطبيعة، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/37/7، المؤرخ في 28 أكتوبر 1982.

1982 إعلان مانيلا بشأن تسوية المنازعات الدولية بالوسائل السلمية، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/37/10 المؤرخ في 15 نوفمبر 1982.

1992 إعلان ريو حول البيئة والتنمية، الوثيقة الختامية A/CONF/.151/26/Rev/.1 (Vol.1) مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية، ريو دي جانيرو/البرازيل 3-14 جوان 1992.

1992 إعلان المؤتمر الدولي المعني بالصيد المسؤول، كانكان/مكسيكو 6-8 ماي 1992.

2002 إعلان نيودلهي بشأن مبادئ القانون الدولي المتعلقة بالتنمية المستدامة، المُعتمدة من طرف رابطة القانون الدولي، الدورة السبعين، نيودلهي 2-6 أفريل 2002، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الوثيقة A/57/329، المؤرخة في 31 أوت 2002.

2002 إعلان جوهانسبورغ بشأن التنمية المستدامة "من جذورنا إلى المستقبل"، مؤتمر القمة العالمي للتنمية المستدامة، جوهانسبورغ/جنوب افريقيا 26 أوت-4 سبتمبر 2002، الوثيقة الختامية A/CONF.199/20

2009 إعلان مانادو بشأن المحيطات، المؤتمر العالمي للمحيطات، مانادو/إندونيسيا، 14 ماي 2009.

سابعا: القضاء والتحكيم الدوليين

1. القضاء الدولي

1.1. المحكمة الدائمة للعدل الدولية

- قضية اللوتس (LOTUS)، (حكومة الجمهورية الفرنسية وحكومة الجمهورية التركية)، (حكم) [1927] مجموعة الأحكام (أ) -الرقم 10.
- قضية "أوسكار تشين" (المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية ضد بلجيكا)، (حكم) [1934] ملزمة (Fascicule) رقم 63.

2.1. محكمة العدل الدولية

- قضية مضيق كورفو (المملكة المتحدة ضد ألبانيا) (حكم) [1949] تقارير محكمة العدل الدولية 1949.
- قضية المصائد (المملكة المتحدة ضد النرويج) (حكم) [1951] تقارير محكمة العدل الدولية 1951 ص. 116.
- قضية متعلقة بحقوق رعايا الولايات المتحدة الأمريكية في المغرب، (فرنسا ضد الولايات المتحدة الأمريكية) (حكم) [1952] تقارير محكمة العدل الدولية 1952 ص. 176.
- تشكيلة لجنة السلامة البحرية للمنظمة الحكومية الدولية الاستشارية للملاحة البحرية، (الرأي الاستشاري 8 جوان 1960) [1960] تقارير محكمة العدل الدولية 1960 ص. 150.

– قضية الجرف القاري لبحر الشمال (جمهورية ألمانيا الفيدرالية/الدنمارك، جمهورية ألمانيا الفدرالية/هولندا) (حكم) [1960] تقارير محكمة العدل الدولية ص. 3.

– قضية شركة برشلونة المحدودة لمعدات الجر، والاضاءة، والطاقة (طلب جديد: 1962) (بلجيكا ضد اسبانيا) [1970] تقرير محكمة العدل الدولية 1970 ص. 3.

– قضية التجارب النووية (نيوزيلاندا ضد فرنسا) (حكم) [1974] تقارير محكمة العدل الدولية 1974 ص. 457.

– قضية النشاطات العسكرية والشبه العسكرية في وضد نيكاراغوا (نيكاراغوا ضد الولايات المتحدة الأمريكية)، (حكم) [1986]، تقارير محكمة العدل الدولية 1986 ص. 111.

– مشروعية التهديد أو استخدام الأسلحة النووية، (الرأي الاستشاري 8 جويلية 1996) [1996] تقارير محكمة العدل الدولية 1996 ص. 226.

– قضية مشروع غابتشيكوفو ناجيماروس (المجر ضد سلوفاكيا) (حكم) تقارير محكمة العدل الدولية [1997] ص.7.

3.1. المحكمة الدولية لقانون البحار

– قضية السفينة "M/V "SAIGA رقم 02 (سانت فانسون وغرونادين ضد غينيا) (حكم) (قضية المحكمة الدولية لأعالي البحار رقم 02 أول جويلية 1999) تقارير المحكمة الدولية لقانون البحار 1999، ص. 10.

– قضايا سمك التونة الجنوبية الزرقاء (نيوزيلاندا ضد اليابان، أستراليا ضد اليابان)، (تدابير مؤقتة) (قضايا المحكمة الدولية لقانون البحار رقم 3 و4، 27 أوت 1999)، تقارير المحكمة الدولية لقانون البحار 1999، ص. 280.

– قضية مصنع MOX (إيرلندا ضد المملكة المتحدة) (تدابير مؤقتة) (قضية المحكمة الدولية لقانون البحار رقم 10، 3 ديسمبر 2001)، تقارير المحكمة الدولية لقانون البحار 2001، ص. 89.

– طلب رأي استشاري من طرف لجنة المصائد ما دون الإقليمية (رأي استشاري 2 أفريل 2015 قضية رقم 21) تقارير المحكمة الدولية لقانون البحار 2015، ص. 4.

1.3.1. غرفة منازعات حول قاع البحار

– مسؤوليات والتزامات الدول الراعية للأشخاص والكيانات فيما يتعلق بالنشاطات في المنطقة (رأي استشاري) (غرفة منازعات قاع البحار، القضية 17، أول فيفري 2011)، تقارير المحكمة الدولية لقانون البحار 2011، ص. 10.

2. التحكيم الدولي

– قضية ترايل سميلتر Trail Smelter Case (الولايات المتحدة ضد كندا) قرار محكمة التحكيم 16 أفريل 1938 و11 مارس 1941، الأمم المتحدة (2006)، تقارير قرارات التحكيم الدولي، المجلد III، ص. 1905–1982.

– وقضية بحيرة لانو Affaire du Lac Lanoux (اسبانيا، فرنسا)، 16 نوفمبر 1957، الأمم المتحدة، تقارير أحكام التحكيم الدولي (2006)، المجلد السابع، ص. 281–317

– قضية السكة الحديدية "أيرون راين ("Ijzeren Rijn") (مملكة بلجيكا ومملكة هولندا)، قرار التحكيم 24 ماي 2005، الأمم المتحدة، تقارير قرارات التحكيم الدولي، مصنف القرارات، المجلد XXVII، ص. 35–125.

– قضية منطقة تشاغوس Chagos البحرية المحمية، محكمة التحكيم الدائمة (جمهورية موريشيوس ضد المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية)، قرار التحكيم رقم 03–2011، حكم في الموضوع، 18 مارس 2015، مسجل لدى محكمة التحكيم الدائمة في 18 مارس 2015.

– قضية بحر الصين الجنوبي، محكمة التحكيم الدائمة، القضية رقم 19–2013، (جمهورية الفيليبين ضد جمهورية الصين الشعبية)، قرار بشأن الاختصاص وقبول الدعوى، 29 أكتوبر 2015، مسجل لدى محكمة التحكيم الدائمة في 29 أكتوبر 2015.

– قضية بحر الصين الجنوبي (جمهورية الفيليبين وجمهورية الصين الشعبية)، محكمة التحكيم الدائمة، قرار رقم التحكيم رقم 19–2013، 12 جويلية 2016.

– قضية بحر الصين الجنوبي، South Sea China Case محكمة التحكيم الدائمة (جمهورية الفيليبين ضد جمهورية الصين الشعبية)، قرار التحكيم رقم 19–2013، قرار في الموضوع، 12 جويلية 2016، مسجل لدى محكمة التحكيم الدائمة في 12 جويلية 2016.

– قضية التونة الجنوبية الزرقاء Bluefin Tuna Case (أستراليا ضد اليابان ونيوزيلاندا ضد اليابان)، محكمة تحكيم خاص، قرار التحكيم في الاختصاص وقبول الدعوى 4 أوت 2000، الأمم المتحدة (2006) تقارير قرارات التحكيم الدولي، المجلد XXIII، ص. 1–57.

– قضية مصنع موكس Mox Plant Case، محكمة التحكيم الدائمة، تنقل المواد المشعة العابر للحدود وحماية البيئة البحرية والبحر الأيرلندي، (إيرلندا ضد المملكة المتحدة)، وقف الإجراءات المتعلقة بالاختصاص القضائي وطلب تدابير مؤقتة إضافية، قرار التحكيم رقم 3، المؤرخ في 24 جوان 2003.

ثامنا: المصادر الالكترونية

1. وثائق المنظمات الدولية

1.1. منظمة الأمم المتحدة

– الأمم المتحدة، استراتيجية الأمم المتحدة الدولية للحد من الكوارث، المصطلحات الخاصة بالحد من مخاطر الكوارث، جنيف، سويسرا، ماي 2009، متاحة على الرابط: https://www.unisdr.org/files/7817_UNISDRTerminologyFrench.pdf

– الأمم المتحدة، أهداف التنمية المستدامة، جدول أعمال التنمية المستدامة، الأسئلة المتكررة، ما المقصود بالتنمية المستدامة؟ https://www.un.org/sustainabledevelopment/development-agenda-retired/

- الأمم المتحدة، أهداف التنمية المستدامة، الهدف 14، حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة، تم الاطلاع عليه على الرابط: https://www.un.org/sustainabledevelopment/ar/oceans/

- United Nations Office on Drugs and Crime, Combatting Transnational Organized Crime Committed at Sea, Issue Paper, (2013) Vienna International Centre, PO Box 500, 1400 Vienna, Austria, p.12, available at https://www.unodc.org/documents/organized-crime/GPTOC/Issue_Paper_-_TOC_at_Sea.pdf

- Nations Unies, Paix, dignité, égalité sur une planète saine, la population, un élan démographique, https://www.un.org/fr/sections/issues-depth/population/index.html

- UN-Ocean, An Interagency Collaboration Mechanism on Ocean and Coastal Issues within the UN System, http://www.unoceans.org/

1.1.1. الجمعية العامة

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثانية، القرار A/RES/147(II) ، المؤرخ في 21 نوفمبر 1947، الوثيقة A/CN.4/4/Rev.2، النظام الأساسي للجنة القانون الدولي، متاح على الرابط: https://undocs.org/en/A/RES/174(II)

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثانية والعشرون (1967)، الوثيقة A/6695، خطاب سفير جمهورية مالطا لدى الأمم المتحدة، أرفيد باردو Arvid Pardo، متاحة على الرابط: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/pardo_ga1967.pdf

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثانية والعشرون، القرار 2340 المؤرخ في 18 ديسمبر 1967 "بحث مسألة تخصيص قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها الموجود تحت أعالي البحار خارج حدود الولاية القومية الحالية للأغراض السلمية وحدها واستخدام مواردها لمصلحة الإنسانية"، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/2340(XXII)

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار رقم 2414 (XXII) المؤرخ في 17 ديسمبر 1968، التعاون الدولي بشأن المسائل المتعلقة بالمحيطات، متاح على الرابط: http://www.worldlii.org/int/other/UNGA/1968/39.pdf

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الخامسة والعشرون، اللائحة رقم 2750 المؤرخة في 17 ديسمبر 1970 "تخصيص قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها، تحت أعالي البحار خارج حدود الولاية القومية الحالية، للأغراض السلمية وحدها، واستخدام مواردها لمصلحة الإنسانية، وعقد مؤتمر عن قانون البحار"، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/2750(XXV)

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الوثيقة A/CONF.48/10/1 المؤرخة في 20 ديسمبر 1971، تقرير فريق الخبراء الذي دعا إليه الأمين العام لمؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة البشرية (فونيكس Founex، سويسرا، 4–12 جوان 1971)، متاحة على الرابط: https://undocs.org/en/a/CONF.48/10

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الوثيقة A/CONF.48/14/Rev.1، تقرير مؤتمر الأمم المتحدة بشأن البيئة البشرية، ستوكهولم 5–16 جوان 1972، الجزء الأول، الإجراءات المتخذة من طرف المؤتمر، الفصل الأول، إعلان مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية، الفقرة 2، ص.3، متاحة على الرابط: https://undocs.org/en/A/CONF.48/14/Rev.1

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/2997 (الدورة –27)، بتاريخ 15 ديسمبر 1972، الترتيبات المؤسسية والمالية للتعاون الدولي في ميدان البيئة، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/2997(XXVII)

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/3472(XXX)، دراسة شاملة لمسألة المناطق الخالية من الأسلحة النووية من جميع جوانبها، بتاريخ 11 ديسمبر 1975، متاح على الرابط: https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/3472(XXX)

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/37/217، المؤرخ في 20 ديسمبر 1982، التعاون الدولي في ميدان البيئة متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/37/217

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الأربعون، القرار A/40/535 دراسة في سباق التسلح البحري، المؤرخ في 17 سبتمبر 1985، البند 68 (ب)، نزع السلاح العام الكامل، تقرير الأمين العام، الفقرة 188، ص 78، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/40/535

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثانية والأربعون، القرار A/42/427 المؤرخ في 4 أوت 1987، تقرير اللجنة العالمية للبيئة والتنمية، "مستقبلنا المشترك"، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/42/427

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثالثة والأربعون، القرار A/43/396 المؤرخ في 9 جوان 1988، مسألة أنتاركتيكا، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/43/396

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الرابعة والأربعون، قانون البحار، حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، تقرير الأمين العام، الوثيقة A/44/461 المؤرخة في 8 سبتمبر 1989، متاحة على الرابط: https://undocs.org/pdf?symbol=en/A/44/461

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/44/225 المؤرخ في 22 ديسمبر 1989، صيد السمك بالشباك البحرية العائمة الكبيرة وأثره على الموارد البحرية الحية في محيطات العالم وبحاره، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/44/225

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/45/197 المؤرخ في 21 ديسمبر 1990، صيد السمك بالشباك البحرية العائمة الكبيرة وأثره على الموارد البحرية الحية في محيطات العالم وبحاره، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/45/197

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار 215/46 المؤرخ في 20 ديسمبر 1991 حول صيد السمك بالشباك البحرية العائمة الكبيرة وأثره على الموارد البحرية الحية في محيطات العالم وبحاره، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/46/215

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، تقرير مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة والتنمية، (ريو دي جانيرو، 3-14 جوان 1992)، الوثيقة A/CONF.151/26 (Vol. I)، وثائق الأمم المتحدة، 1993، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/CONF.151/26/Rev.1(vol.I)

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية، ريو دي جانيرو، 3-14 جوان 1992، الفصل 17، A/CONF.151/26 (Vol. II)، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/CONF.151/26/Rev.1(Vol.II)

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الخامسة والخمسون، مجلس الأمن الوثيقة A/55/305-S/2000/809، المؤرخة في 21 أوت 2000، تقرير فوج الدراسة بشأن عمليات الأمم المتحدة للسلام، (تقرير الابراهيمي) متاح على الرابط: http://www.operationspaix.net/137-resources/details-lexique/rapport-brahimi.html

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/54/33 المؤرخ في 18 جانفي 2000، نتائج استعراض لجنة التنمية المستدامة للموضوع القطاعي "المحيطات والبحار": التنسيق والتعاون الدوليان متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/54/33

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار رقم A/RES/56/83 المؤرخ في 28 جانفي 2002، مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دوليا، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/56/83

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، مجلس الأمن، القرار A/55/305 S/2000/809 المؤرخ في 2 ديسمبر 2004، استعراض شامل لكامل مسائل عمليات حفظ السلام من جميع نواحي هذه العمليات، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/55/305

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/59/565 المؤرخ في 2 ديسمبر 2004، تقرير الفريق الرفيع المستوى المعني بالتهديدات، التحديات والتغيير "عالم أكثر أمنا: مسؤوليتنا المشتركة"، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/59/565

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الوثيقة A/60/222، المؤرخة في 11 أوت 2005، مسألة أنتاركتيكا، تقرير الأمين العام، متاحة على الرابط: https://undocs.org/ar/A/60/222

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الأمين العام، (2008)، المحيطات وقانون البحار، القرار A/63/63 المؤرخ في 10 مارس 2008، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/63/63

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/65/37 المؤرخ في 17 مارس 2011، المحيطات وقانون البحار، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/65/37

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، القرار A/RES/66/288 المؤرخ في 11 سبتمبر 2012، اعتماد الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة للتنمية للتنمية المستدامة، ريو دي جانيرو البرازيل، 20–22 جوان 2012، المعنونة "المستقبل الذي نصبو إليه"، (الوثيقة A/CONF.216/L.1، 19 جوان 2012)، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/66/288

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/66/288 المؤرخ في 11 سبتمبر 2012، "المستقبل الذي نصبو إليه"، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/66/288

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/67/251 المؤرخ في 25 جويلية 2013، تغيير اسم مجلس إدارة برنامج الأمم المتحدة للبيئة، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/67/251

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/70/1 المؤرخ في 21 أكتوبر 2015، " تحويل عالمنا: خطة التنمية المستدامة لعام 2030"، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/70/1

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/72/73، المؤرخ في 4 جانفي 2018، "المحيطات وقانون البحار"، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/72/73

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/RES/70/235 المؤرخ في 15 مارس 2016 "المحيطات وقانون البحار" متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/70/235

– الأمم المتحدة، تقرير A/CONF.230/14، مؤتمر دعم تحقيق الهدف 14 من أهداف التنمية المستدامة: حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة'، الأمم المتحدة، نيويورك 5–9 جوان 2017، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/CONF.230/14

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، القرار A/74/70 المؤرخ في 25 مارس 2019، المحيطات وقانون البحار، تقرير الأمين العام، الفقرة 7، ألف، الفصل الثاني: علوم المحيطات ودورها، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/a/74/70

2.1.1. مجلس الأمن

– الأمم المتحدة، مجلس الأمن القرار S/RES/687 (1991)، المؤرخ في 3 أفريل 1991، متاح على الرابط: https://www.un.org/securitycouncil/fr/content/resolutions-adopted-security-council-1991

– الأمم المتحدة، مجلس الأمن، القرار S/RES/1459 المؤرخ في 28 جانفي 2003، التجارة غير المشروعة بالماس الخام بمناطق معينة في العالم وتأجيج الصراعات المسلحة التي تمس السلم والأمن الدوليين، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/S/RES/1459

- الأمم المتحدة، الأمانة العامة، بيان الأمين العام بمناسبة اليوم العالمي للمحيطات، الوثيقة SG/SM/16818-OBV/1477-SEA/2015، المؤرخة في 3 جوان 2015، متاحة على الرابط: https://www.un.org/press/en/2015/sgsm16818.doc.htm

2. وثائق الوكالات الدولية المتخصصة

1.2. برنامج الأمم المتحدة للبيئة

- تقرير مجلس الإدارة عن أشغال دورته الثالثة، 17 أفريل-2 ماي 1975، الوثائق الرسمية: ملحق الدورة الثلاثين رقم 25، (A/10025)، الأمم المتحدة، نيويورك، 1975، ص.96، متاح على الرابط: https://undocs.org/en/A/10025

- "أمن البيئة، مساهمة في الأمن الدولي الشامل"، برنامج الأمم المتحدة للبيئة (كينيا)، أكاديمية العلوم لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية (موسكو)، المعهد الدولي لبحوث السلام في أوسلو/النرويج، ومؤسسة إيكوفوروم للسلام (صوفيا/بلغاريا)، مؤتمر موسكو حول أمن البيئة، 28 نوفمبر-1 ديسمبر 1989. متاح على الرابط: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/29893/EnvSec.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- من الصراع إلى بناء السلام، دور الموارد الطبيعية والبيئة، 2009، متاح على الرابط : https://postconflict.unep.ch/publications/pcdmb_policy_01_fr.pdf

- Marine Litter : A Global Challenge: United Nations Environment Programme, (2009) Nairobi, ISBN 978-92-807-3029-6, http://oceansandplastics.info/wp-content/uploads/2015/09/OAP-UNEP-2009-Marine-Litter.pdf

- Carter, L., Burnett, D., Drew, S., Hagadorn, L., Marle, G., Bartlett-McNeil, D., Irvine, N., (2009). Submarine Cables and the Oceans- connecting the world. UNEP-WCMC Biodiversity Series 31. ICPC/UNEP/UNEP-WCMC, 64pp. ISBN 978-0-9563387-2-3, available at: http://www.iscpc.org/publications/icpc-unep_report.pdf

- محضر الدورة الأولى للجمعية الأمم المتحدة حول البيئة التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، نيروبي 23-27 جوان 2014، الوثيقة رقم UNEP/EA.1/10 المؤرخة في 2 سبتمبر 2014، متاحة على الرابط: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/17289/K1402479.pdf?sequence=2&isAllowed=y

- COI-UNESCO et PNUE (2016). Les grands écosystèmes marins : Etat et tendances, Résumé à l'intention des décideurs. Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), Nairobi, accessible via : http://geftwap.org/publications/vol-4-spm-french

- UN Environment (2018). Regional Seas Follow Up and Review of the Sustainable Development Goals (SDGS). UN Environment Regional Seas Reports and Studies No. 208, available at https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/27295/ocean_SDG.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- الأمم المتحدة، برامج البحار الإقليمية، منصة الشركات، أهداف التنمية المستدامة، https://sustainabledevelopment.un.org/partnership/?p=7399

2.2. الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ

- IPCC, 2013: Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 1535 pp., available at: https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/WG1AR5_all_final.pdf
- IPCC, 2014: Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC, Geneva, Switzerland, available at: https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/SYR_AR5_FINAL_full.pdf
- IPCC, 2018: Annex I: Glossary [Matthews, J.B.R. (ed.)]. In: Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty, available at: https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/glossary/
- IPCC, 2019: IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate, available at: https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/3/2019/12/SROCC_FullReport_FINAL.pdf

3.2. شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار

– الأمم المتحدة، شعبة شؤون المحيطات وقانون البحار، مكتب الشؤون القانونية، نشرة قانون البحار العدد 31، نيويورك 1996، متاحة على الرابط: https://www.un.org/Depts/los/doalos_publications/LOSBulletins/bulletinpdf/bulletinE31.pdf

4.2. المنظمة البحرية الدولية

- International Maritime Organization (IMO), Brief History of IMO, https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO.
- International Maritime Organization, Brief History of IMO, IMO's Missions Statement, https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO.

– المنظمة البحرية الدولية، الأمين العام، اللجنة القانونية، الوثيقة دراسة حول أثر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على المنظمة البحرية الدولية، LEG/MISC.7، المؤرخة في 19 جانفي 2021، متاحة على الرابط: https://no0ilcanarias.files.wordpress.com/2012/11/implications-of-unclos-for-imo.pdf

– المنظمة البحرية الدولية، الجمعية العامة، اللائحة رقم A.946(23) المؤرخة في 27 نوفمبر 2003، خطة التدقيق الطوعي للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.946(23).pdf

5.2. منظمة الأغذية والزراعة

– منظمة الأغذية والزراعة، خطة العمل الدولية لمنع الصيد غير قانوني، غير المُبلغ عنه، وغير مُنظم وردعه والقضاء عليه، المحور II " طبيعة ونطاق الصيد غير قانوني، غير المُبلغ عنه، وغير مُنظم، روما، إيطاليا، 2001، متاحة على الرابط: http://www.fao.org/3/y1224e/Y1224E.pdf

-_Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, Plan d'action International visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, FAO 2001, ISBN 978-92-5-204601-1, accessible via : http://www.fao.org/3/y1224f/y1224f.pdf
- FAO Review of the State of World Marine Fishery Resources. FAO Fisheries and Aquaculture Technical Paper No. 569. Rome, FAO. 2011, available at http://www.fao.org/3/i2389e/i2389e.pdf
– منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، لجنة المصائد، حكامة المحيطات ونتائج مؤتمر ريو+20، الدورة الثلاثون، روما (إيطاليا)، 9–13 جويلية 2012، ص.9، الوثيقة COFI/2021/6 جوان 2012، متاحة على الرابط: http://www.fao.org/3/me103f/me103f.pdf
- FAO 2018, The State of World Fisheries and Aquaculture - Meeting the Sustainable Development Goals. Rome. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO, accessible via: http://www.fao.org/3/i9540en/i9540en.pdf
- Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture, la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, FAO 2016, I6069FR/1/10.16, accessible via : http://www.fao.org/3/i6069f/I6069F.pdf.
- FAO. 2020. La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2020. La durabilité en action. Rome, accessible via : https://doi.org/10.4060/ca9229fr
- Fisheries and Aquaculture Department of the Food and Agriculture Organization of the United Nations, The State of World Fisheries and Aquaculture 2014 (Rome: United Nations, 2014), available at: http://www.fao.org/3/ d1eaa9a1-5a71-4e42-86c0-f2111f07de16/i3720e.pdf
- FAO 2020, The State of World Fisheries and Aquaculture, Opportunities and Challenges E-ISBN ISBN: 978-92-5-132692-3 (PDF), available at: http://www.fao.org/3/ca9229en/ca9229en.pdf

6.2. المؤتمر الاستعراضي المعني باتفاق تنفيذ أحكام اتفاقية قانون البحار بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، نيويورك، 24 جوان – 4 أوت 1995، الوثيقة A/CONF.164/37، بتاريخ 8 سبتمبر 1995، اتفاق تنفيذ ما تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة في 10 ديسمبر 1982 من أحكام بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، المادة 36، متاحة على الرابط: https://undocs.org/ar/A/CONF.164/37

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة التاسعة والخمسون، القرار رقم A/RES/59/25 المؤرخ في 17 جانفي 2005، قرار اتخذته الجمعية العامة في 17 نوفمبر 2004، 25/59 استدامة مصائد الأسماك، بطرق منها اتفاق عام 1995 لتنفيذ ما تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة 10 ديسمبر 1982 من أحكام بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال والصكوك ذات الصلة، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/A/RES/59/25

– الأمم المتحدة، الجمعية العامة، المؤتمر الاستعراضي المعني باتفاق تنفيذ ما تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة 10 ديسمبر 1982 من أحكام بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال نيويورك 22–26 ماي 2006، تقرير المؤتمر الاستعراضي المعني باتفاق تنفيذ ما تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة 10 ديسمبر 1982 من أحكام بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، A/CONF.210/2006/15 المؤرخ في 5 جويلية 2006، متاح على الرابط: https://www.undocs.org/ar/A/CONF.210/2006/15

7.2. المنظمة الدولية للأرصاد الجوية

– إعلان بشأن حالة المناخ العالمي لعام 2019، منظمة الأرصاد الجوية متاح على الرابط: https://library.wmo.int/doc_num.php?explnum_id=10224

2.8. المنظمة الهيدروغرافية الدولية/ منظمة الأمم المتحدة للتربية، العلوم والثقافة

- International Hydrographic Organization, Limits of Oceans and Seas, (Special Publication N° 23), 3rd Edition 1953, IMP. Monigasque -Monte-Carlo, accessible via: https://epic.awi.de/id/eprint/29772/1/IHO1953a.pdf

– UNESCO, Ocean Governance and Institutional Challenges, http://www.unesco.org/new/en/natural-sciences/ioc-oceans/focus-areas/rio-20-ocean/ocean-governance/

9.2. الاتحاد الدولي للاتصالات

- International Telecommunication Union, Data Networks, Open System Communications and Security, X.1205 Overview of Cybersecurity, available at: https://www.itu.int/rec/T-REC-X/en

10.2. السلطة الدولية لقاع البحار

- السلطة الدولية لقاع البحار، اللجنة القانونية والتقنية، القرار ISBA/19/LTC/8 المؤرخ في أول مارس 2013، توصيات توجيهية للمتعاقدين لتقييم الآثار البيئية المحتملة الناشئة عن استكشاف المعادن البحرية في المنطقة، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/ISBA/19/LTC/8

- السلطة الدولية لقاع البحار، الجمعية، الدورة التاسعة عشر، تقرير الأمين العام للسلطة الدولية لقاع البحار بموجب الفقرة 4 من المادة 166 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ISBA/19/A/2 بتاريخ 22 ماي 2013، الفقرة 68، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/ISBA/19/A/2

- السلطة الدولية لقاع البحار، المجلس، مقرر مجلس السلطة الدولية لقاع البحار يتعلق بالتعديلات في نظام التنقيب عن العقيدات المؤلفة من عدة معادن واستكشافها في المنطقة وما يتصل بذلك من مسائل، ISBA/19/C/17 المؤرخ في 22 جويلية 2013، المرفق، نظام التنقيب عن العقيدات المؤلفة من عدة معادن واستكشافها في المنطقة، الجزء الثاني، المادة 2(2)، متاح على الرابط: https://undocs.org/ar/ISBA/19/C/17

- Recueil de règlements et de recommandations relatifs à la prospection et à l'exploitation, Edition révisée, 2015, Autorité internationale des fonds marins, Jamaïque (2015), accessible via : https://isa.org.jm/files/files/documents/fr-rev-2015.pdf

– السلطة الدولية لقاع البحار، المجلس، الدورة الخامسة، مشروع نظام استغلال الموارد المعدنية في المنطقة ISBA/25/C/WP.1 بتاريخ 22 مارس 2019، الجزء الأول، المادة 2 (هـ) (3)، متاح على الرابط: https://isa.org.jm/files/files/documents/isba_25_c_wp1-a_0.pdf

- Autorité Internationale des Fonds Marins, Rapport annuel du Secrétaire Général, (2020) Parvenir à une utilisation durable des ressources minérales des grands fonds marins pour le bénéfice de l'humanité, accessible via : https://www.isa.org.jm/secretary-general-annual-report

- International Seabed Authority, Exploration Contracts, available at: https://www.isa.org.jm/deep-seabed-minerals-contractors

11.2. برنامج الأمم المتحدة للبيئة

– تقرير مجلس الإدارة عن أشغال دورته الثالثة، 17 أفريل–2 ماي 1975، الوثائق الرسمية: ملحق الدورة الثلاثين رقم 25، (A/10025)، الأمم المتحدة، نيويورك، 1975، ص.96، متاح على الرابط: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/17274/75_0304_GC3_Report_K7510025.pdf?sequence=3&isAllowed=y

– "أمن البيئة، مساهمة في الأمن الدولي الشامل"، برنامج الأمم المتحدة للبيئة (كينيا)، أكاديمية العلوم لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية (موسكو)، المعهد الدولي لبحوث السلام في أوسلو/النرويج، ومؤسسة إيكوفوروم للسلام (صوفيا/بلغاريا)، مؤتمر موسكو حول أمن البيئة، 28 نوفمبر–1 ديسمبر 1989. متاح على الرابط: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/29893/EnvSec.pdf?sequence=1&isAllowed=y

– من الصراع إلى بناء السلام، دور الموارد الطبيعية والبيئة، 2009، متاح على الرابط: https://postconflict.unep.ch/publications/pcdmb_policy_01_fr.pdf

- Marine Litter : A Global Challenge: United Nations Environment Programme, (2009) Nairobi, ISBN 978-92-807-3029-6, http://oceansandplastics.info/wp-content/uploads/2015/09/OAP-UNEP-2009-Marine-Litter.pdf

- Carter, L., Burnett, D., Drew, S., Hagadorn, L., Marle, G., Bartlett-McNeil, D., Irvine, N., (2009). Submarine Cables and the Oceans- connecting the world. UNEP-WCMC Biodiversity Series 31. ICPC/UNEP/UNEP-WCMC, 64pp. ISBN 978-0-9563387-2-3, available at: http://www.iscpc.org/publications/icpc-unep_report.pdf

– محضر الدورة الأولى للجمعية الأمم المتحدة حول البيئة التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، نيروبي 23–27 جوان 2014، الوثيقة رقم UNEP/EA.1/10 المؤرخة في 2 سبتمبر 2014، متاحة على الرابط: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/17289/K1402479.pdf?sequence=2&isAllowed=y

– COI-UNESCO et PNUE (2016). Les grands écosystèmes marins : Etat et tendances, Résumé à l'intention des décideurs. Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), Nairobi, accessible via : http://geftwap.org/publications/vol-4-spm-french

- UN Environment (2018). Regional Seas Follow Up and Review of the Sustainable Development Goals (SDGS). UN Environment Regional Seas Reports and Studies No. 208, available at

https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/27295/ocean_SDG.pdf?sequence=1&isAllowed=y

– الأمم المتحدة، برامج البحار الإقليمية، منصة الشركات، أهداف التنمية المستدامة، راجع الرابط: https://sustainabledevelopment.un.org/partnership/?p=7399

12.2. برنامج الأمم المتحدة للتنمية

– التقرير العالمي حول التنمية البشرية لعام 1994، متاح على الرابط: http://hdr.undp.org/en/global-reports

13.2. لجنة القانون الدولي

- Yearbook of the International Law Commission, Vol. II (1950), available at: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1950_v2.pdf

- La Commission du droit international et son œuvre, Publication des Nations Unies, Septième édition, Volume I, Nations Unies, New York 2009, ISBN 978-92-1-233434-9, p.2., accessible via : https://legal.un.org/avl/ILC/7th_F/Vol_I.pdf

– تقرير لجنة القانون الدولي بشأن أشغال دورتها الثالثة والخمسين، مشروع مواد حول مسؤولية الدول بشأن الأفعال الغير مشروعة وتعليقات 2001، المادة 48، الدفع بمسؤولية دولة من طرف دولة غير متضررة، متاح على الرابط: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf

– لجنة القانون الدولي، الدورة السادسة والستون، (5 ماي–6 جوان و 7 جويلية – 8 أوت 2014) تقرير حول حماية الأشخاص في حالة الكوارث، نص مشروع المواد المتعلق بحماية الأشخاص في حالات الكوارث، متاح على الرابط: https://undocs.org/pdf?symbol=fr/A/69/10

14.2. المحكمة الدولية لقانون البحار

- International Tribunal for the Law of the Sea, Relationships with the United Nations, available at: https://www.itlos.org/en/main/the-tribunal/relationship-with-the-united-nations/

- International Tribunal for the Law of the Sea, The Value of the Tribunal for the Law of the Sea – Profile: Expectations and Reality, Statements of President Rüdiger Wolfrum given at the Übersee-Club, Hamburg, 27 February 2008, available at: https://www.itlos.org/en/main/press-media/statements-of-the-president/statements-of-president-wolfrum/

- International Tribunal for the Law of the Sea, Statement by H.E. Judge Rüdiger Wolfrum, President of the International Tribunal for the Law of the Sea to the International Law Commission Geneva, 31st July 2008, available at: https://www.itlos.org/en/main/press-media/statements-of-the-president/statements-of-president-wolfrum/

15.2. وثائق المنظمات الدولية الغير حكومية

- International Maritime Committee, Documents 1968 (IV), « Torrey Canyon », Preliminary Report made by the Chairman of International Subcommittee, available at https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/1968-DOCUMENTS-I.pdf

- Stockholm International Peace Reseach Institute (SIPRI), Warfare in a Fragile World Military Impact on the Human Environment, Taylor & Francis Ltd, London (1980), available at: https://www.sipri.org/sites/default/files/files/books/SIPRI80Westing.pdf

- International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN), World Conservation Strategy, Living Resources Conservation for Sustainable Development, IUCN-UNEP-WWF 1980, ISBN 2-88032-104-2 (Bound), ISBN 2-88032-101-8 (Pack), available at: https://portals.iucn.org/library/efiles/documents/wcs-004.pdf

- China Institute for International Strategic Studies, Ren Xiaofeng and Cheng Xizhong, A Chinese Perspective 29 Marine Policy 139, 140 (2005), Beijing, China, available at: http://www.navedu.navy.mi.th/stg/databasestory/data/Situation-sea/freedom-navigate/A%20Chinese%20Perspective%20military%20in%20EEZ.pdf

- Fédération Internationale des Ligues des Droits de l'Homme, L'affaire du « PROBO KOALA » ou la catastrophe du déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire, Avril 2015, No. 560f, accessible via : https://www.fidh.org/IMG/pdf/FIDH-LIDHO-MIDH_Rapport_ProboKoala_avril2011.pdf

- Stockholm International Peace Research Institute Yearbook, Armaments, Disarmament and International Security, Summary, SIPRI 2020, Signalistgatan 9, SE-169 72 Solna, Sweden, available at: https://www.sipri.org/yearbook

- WWF, Surpêche : Les Chiffres qui font mal, accessible via : https://www.fishforward.eu/fr/facts-figures/

-WWF, Pourquoi les glaciers et les glaces de mer fondent-ils, accessible via : https://www.worldwildlife.org/pages/why-are-glaciers-and-sea-ice-melting

3. وثائق منظمات أخرى

- International Boundary Study, Series A, Limits in the seas, No 42 Straits Baselines: Ecuador, May 23rd, 1972, US. Department Of State, Bureau of Intelligence and Research, available at https://www.state.gov/limits-in-the-seas/

- Université de Bruxelles, Centre de droit international, Entre Lignes, La guerre du Golfe et le droit international, U.L.B, 1991, N. SERVAIS – CREADIF, Avenue de Tervueren 52 -1040 Bruxelles, ISBN 2-8022-0076-3, accessible via : http://rbdi.bruylant.be/public/modele/rbdi/content/files/RBDI%201987/RBDI%201987-1/Etudes/RBDI%201987.1%20-%20pp.%20153%20%C3%A0%20183%20-%20Eric%20David.pdf

– اللائحة التوجيهية لمجلس الجماعات الأوروبية (CCE)، رقم 271/91 المؤرخة في 21 ماي 1991، المتعلقة بمعالجة المياه المستعملة للمناطق الحضرية، الجريدة الرسمية للجماعات الأوروبية (EC)، رقم L 135/40 المؤرخة في 30 ماي 1991، المادة 2(11)، متاحة على الرابط: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31991L0271&from=EN

– منظمة الأمن والتعاون في أوروبا، مجلس الوزراء، مدريد 2007، إعلان مدريد بشأن البيئة والأمن، الوثيقة MC.DOC/4/07 المؤرخة في 30 نوفمبر 2007)، متاحة على الرابط: https://www.osce.org/files/f/documents/a/9/29555.pdf

– اللائحة التوجيهية للبرلمان والمجلس الأوروبيين EC/56/2008 المؤرخة في 17 جوان 2008، بشأن اعتماد إطار عمل أوروبي في مجال سياسة البيئة البحرية ("اللائحة التوجيهية الإطار "استراتيجية للوسط البحري")، الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي، L 164/19 من 25 يونيو 2008، متاحة على الرابط: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0056&from=FR

- Secretariat of the Convention on Biological Diversity (2009). Scientific Synthesis of the Impacts of Ocean Fertilization on Marine Biodiversity. Montreal, Technical Series No. 45, available at: https://www.cbd.int/doc/publications/cbd-ts-45-en.pdf

- Catherine Chabaud, Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans?, Journal officiel de la République Française, Mandature 2010-2015 – Séance du 9 juillet 2013, Avis du Conseil économique, social et environnemental sur le rapport présenté par Mme Catherine Chabaud, rapporteur au nom de la section de l'environnement, accessible via : https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-25176-gouvernance-oceans.pdf

- Sénat de Belgique, Session 2012-2013, Question écrite n° 5-8985, Mer du Nord – Exploitation des Minerais- Exploration – expansion- Permis- Clauses de Garantie, accessible via : https://www.senate.be/www/?MIval=/Vragen/SVPrint&LEG=5&NR=8985&LANG=fr
- Congressional Research Service Report 7-5700, R 40143, July 30th, 2013, Harold F. Upton, Peter Folger, Ocean Acidification, available at : https://fas.org/sgp/crs/misc/R40143.pdf
- National Research Council of the National Academies, Division on Earth and Life Studies, Ocean Studies Board, Committee on the Review of the National Ocean Acidification Research and Monitoring Plan, Review of the Federal Ocean Acidification Research and Monitoring Plan, The National Academies Press, Washington D.C., 2013, p.25, available at: http://www.nap.edu/catalog.php?record_id=17018
- US Former President Barak Obama Speech, Coast Guard Academy in Connecticut, May 15th, 2015, available at: https://www.bbc.com/news/world-us-canada-32818355
- The White House, Office of the Press Secretary, FACT SHEET: U.S. Ratification of Nuclear Security Treaties, April 1st, 2016, available at: https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/2016/04/01/fact-sheet-us-ratification-nuclear-security-treaties
- Ministry of Foreign Affairs, People's Republic of China, Statement on the Award of 12 July 2016 of the Arbitral Tribunal in the South China Sea Arbitration Established at the Request of the Republic of the Philippines (July 12, 2016), http://www.fmprc. gov. cn/nanhai/eng/snhwtlcwj_1/t1379492.htm
- Focusing on Wildlife, Celebrating the biodiversity of Planet Earth, US Navy banned from using sonar that harms dolphins and walruses, July 21st, 2016, https://focusingonwildlife.com/news/us-navy-banned-from-using-sonar-that-harms-dolphins-and-walruses/
- Mary Beth Nikitin, Proliferation Security Initiative (PSI), Congressional Research Service, Informing the Legislative Debate, August 9th, 2018, 7-5700 www.crs.gov RL34327, available at: https://fas.org/sgp/crs/nuke/RL34327.pdf
- U.S. Department of Defense Report to Congress, Annual Freedom of Navigation Report, Fiscal Year 2019, available at: https://policy.defense.gov/
- تقرير الاتحاد الأوروبي بشأن الاقتصاد الأزرق، 31/08/2020 EU Neibours South، راجع الرابط : https://www.euneighbours.eu/fr/sud/stay-informed/publications/le-rapport-de-lue-2020-sur leconomie-bleue
- Atlantic Council Strategy Papers, The Missing Link in US Strategy: Understanding the Fault Lines of Internal Chinese Politics, The Longer Telegram: Toward A New American China Strategy, By Anonymous, (2020), ISBN-13: 978-1-61977-154-3, available at: https://www.atlanticcouncil.org/wp-content/uploads/2021/01/The-Longer-Telegram-Toward-A-New-American-China-Strategy.pdf
- Martin Russell, European Parliamentary Research Service European Parliament, The New START Treaty between the US and Russia The last surviving pillar of nuclear arms control, PE 690.523 – March 2021, available at: https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2021/690523/EPRS_BRI(2021)690523_EN.pdf
- The White House, Washington, President Joseph R. Biden, Jr. Interim National Security Strategy Guidance, March 2021, available at: https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2021/03/NSC-1v2.pdf
- International Chamber of Shipping, Shipping Facts, Shipping and World Trade : Driving Prosperity, Shipping's ability to offer economic and efficient long distance transport puts it at the center of the world economy, https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-driving-prosperity/

- Lloyd's List, Top 10 Flag States, available at: https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1134965/Top-10-flag-states-2020
- News European Parliament, Emissions from Planes and Ships: Facts and Figures (Infographic), Created: 05-12-2019, updated: 28-04-2021, https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20191129STO67756/emissions-from-planes-and-ships-facts-and-figures-infographic
- Department of State, National Security Council Report NSC 5804/1, Statement of U.S. Policy on Antarctica, Washington, March 8, 1958, para. 12, foreign relations of the United States, 1958–1960, United Nations and General International matters, volume II, available at: https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1958-60v02/d269

4-قواعد بيانات

- شبكة الأمم المتحدة للمحيطات، متاحة على الرابط: https://oceanconference.un.org/commitments/id=16758
- Encyclopedia Britannica, Treaty of Tordesillas Spain-Portugal [1494], available at: https://www.britannica.com/event/Treaty-of-Tordesillas
- L'Atlas sociologique mondial (Atlasocio.com), Classement des Etats du monde par forces navales (forces de surface et forces sous-marines), accessible via : https://atlasocio.com/classements/defense/equipements/classement-etats-par-forces-navales-monde.php
- Le Dictionnaire Encyclopédique de l'Administration Publique, Ecole Nationale d'administration Publique (ENAP), accessible via : https://dictionnaire.enap.ca/Dictionnaire/17/Index_par_mot.enap?by=word&id=70
- Centre de Ressources et d'Information sur l'Intelligence Economique et Stratégique, Portail de l'Intelligence Economique Puissance : Définition, Enjeux et Perspectives, https://portail-ie.fr/resource/glossary/41/puissance
- Encyclopedie Universalis.fr, Sécurité Collective, https://www.universalis.fr/encyclopedie/securite-collective/
- Dictionary of Military and Associated Terms, US Department of Defense, 1 July 1987, available at: https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/pubs/dictionary.pdf
- DifferenceBetween.net, available at: http://www.differencebetween.net/about/
- Sustainable Development Goals, SDG 14: Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources for sustainable development, https://www.un.org/sustainabledevelopment/oceans/
- National Research Council of the National Academies, Ocean Acidification: A National Strategy to Meet the Challenges of a Changing Ocean, Committee on the Development of an Integrated Science Strategy for Ocean Acidification Monitoring, Research, and Impacts Assessment; The National Academies Press, Washington D.C, (2010), 13: 978-0-309-15359-1, available at: https://b-ok.africa/book/836498/877e0a
- Futura Sciences, Le Son dans la mer, Dossier : le milieu marin : propriétés physiques, accessible via : https://www.futura-sciences.com/sciences/dossiers/physique-milieu-marin-proprietes-physiques-416/page/7
- EMOSnet, Discover Europe's Seabed Geology, Marine Minerals, available at: https://www.emodnet-geology.eu/data-products/marine-minerals/
- Center for Climate and Energy Solutions, Is the frequency of hurricanes increasing? Available at: http://www.c2es.org/science-impacts/basics/faqs/hurricanes#freq
- Les cyclones ou ouragans, causes et conséquences, notre-planete.info, accessible via : https://www.notre-planete.info/terre/risques_naturels/cyclones.php

- Mahapatra & A. Chakravartty, Mining At Deep Sea, Down to Earth 1, 2014, available at: https://www.downtoearth.org.in/coverage/mining/mining-at-deep-sea-46049
- Deep Sea Mining Campaign, London Mining Network, Mining Watch Canada. 2019. Why the Rush? Seabed Mining in the Pacific Ocean, available at: http://www.deepseaminingoutofourdepth.org/wp-content/uploads/ Why-the-Rush.pdf
- Réseau sortir du nucléaire, Il y a 40 ans, des bombes atomiques sur Palomares en Espagne, Septembre 2006, Source, accessible via : www.dissident-media.org/infonucleaire,
- Magnus Nordenman, Russian Subs Are Sniffing Around transatlantic Cables. Here's What to do About It, Defense One, January 17, 2018, available at: https://www.defenseone.com/ideas/2018/01/russian-subs-are-sniffing-around-transatlantic-cables-heres-what-do-about-it/145241/
- Ocean Unit, Key Issues, The High Seas, available at: https://www.oceanunite.org/issues/the-high-seas/

تاسعا: النصوص القانونية الوطنية

1. الولايات المتحدة الأمريكية:

– القانون الإلكتروني للوائح الفيدرالية، الباب 33: الملاحة والمياه القابلة للملاحة، الفقرة 146.405: الإشعار بالوصول السليم والآمن للسفن الداخلة إلى منطقة بالجرف القاري الخارجي، متاح على الرابط: https://www.law.cornell.edu/cfr/text/33/146.405

– اللائحة التوجيهية لوزارة الدفاع الأمريكية المتعلقة بأمن البيئة رقم 4715.1، المؤرخة في 24 فيفري 1996، متاحة على الرابط: https://biotech.law.lsu.edu/blaw/dodd/corres/pdf2/d47151p.pdf

– القانون الفيدرالي للبحث في تحمض المحيطات ورصده لعام 2009، متاح على الرابط: https://www.govinfo.gov/content/pkg/PLAW-111publ11/pdf/PLAW-111publ11.pdf

– مشروع القانون HR 1505 للأمن القومي وحماية الأراضي الفيدرالية، الهادف إلى منع وزيري الداخلية والزراعة من اتخاذ إجراءات بشأن الأراضي العامة من شأنها إعاقة أمن الحدود على تلك الأراضي ولأغراض أخرى، الكونغرس الأمريكي، 17 أفريل 2012، متاح على الرابط: https://www.congress.gov/bill/112th-congress/house-bill/1505/text

2. فيدرالية روسيا

– المرسوم الرئاسي رقم 683، المؤرخ في 31 ديسمبر 2015، يتضمن التصديق على الاستراتيجية الوطنية للأمن الروسي، متاح على الرابط: http://www.ieee.es/Galerias/fichero/OtrasPublicaciones/Internacional/2016/Russian-National-Security-Strategy-31Dec2015.pdf

3. الاتحاد الأوروبي

– اللائحة التوجيهية لمجلس الجماعات الأوروبية (CCE)، رقم 271/91 المؤرخة في 21 ماي 1991، المتعلقة بمعالجة المياه المستعملة للمناطق الحضرية، الجريدة الرسمية للجماعات الأوروبية (EC)، رقم L 135/40 المؤرخة في 30 ماي 1991، متاحة على الرابط: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:31991L0271&from=EN

– اللائحة التوجيهية 2008/56/CE للبرلمان والمجلس الأوروبيين، المؤرخة في 17 جوان 2008 المتعلقة باعتماد إطار للعمل الأوروبي في مجال سياسة البيئة البحرية (اللائحة التوجيهية الإطار للاستراتيجية البحرية)، متاحة على الرابط: https://eur-lex.europa.eu/

4.الإكوادور

– المرسوم الرئاسي الأسمى Supreme Decree رقم 959-A المؤرخ في 28 جوان 1971، المحدد لخطوط الأساس لقياس البحر الإقليمي، متاح على الرابط: https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/STATEFILES/ECU.htm

عاشرا: المقالات الصحفية

− Novosti Press Agency, Gorbachev, Mikhail, The Speech in Murmansk at the ceremonial meeting on the occasion of the presentation of the Order of Lenin and the Gold Star Medal to the city of Murmansk, October 1, 1987 (Moscow, 1987), pp. 23-31. https://www.barentsinfo.fi/docs/Gorbachev_speech.pdf

− The New York Times, Butros Butros Ghali, Let's Get Together to Halt the Unraveling of Society, International Herald Tribune, February 10th, 1995, available at: https://www.nytimes.com/1994/05/26/world/boutros-ghali-angrily-condemns-all-sides-for-not-saving-rwanda.html

- Los Angeles Times, Richard Boudreaux, Amberin Zaman, Turkey Rejects U.S. Troop Deployment, March 2nd, 2003, available at: https://www.latimes.com/archives/la-xpm-2003-mar-02-fg-iraq2-story.html

- Le Parisien, Porte-avion, destroyers, Marines : l'US. Navy au secours des Philippin, 13 novembre 2013, accessible via : http://www.leparisien.fr/international/porte-avions-destroyers-marines-l-us-navy-au-secours-des-philippines-12-11-2013-3306333.php

- Le Monde, Kofi Anan, former Secretary General of the UN, How to make world safer, December 2nd, 2004, available at: https://www.un.org/french/secureworld/oped.html

- The Guardian, Sea level rise from ocean warming underestimated, scientists say, January 16th, 2016, available at: https://www.theguardian.com/environment/2016/jan/26/sea-level-rise-from-ocean-warming-underestimated-scientists-say

- Le Monde, Les zones mortes se multiplient dans les océans, 05 décembre 2016, accessible via : https://www.lemonde.fr/planete/article/2016/12/05/les-zones-mortes-se-multiplient-dans-les oceans_5043712_3244.html

- China Today, Zhejiang : Le plus gros pétrolier du monde reprend la mer depuis le port de Zhoushan, 22/12/2017, http://www.chinatoday.com.cn/french/m/lianghui/2017/2017-02/22/content_735593.htm

- Courrier International-Paris, La fonte des glaces dégage de nouvelles voies maritimes, publié le 09 septembre 2018, accessible via : https://www.courrierinternational.com/grand-format/les-routes-de-larctique-un-raccourci-strategique-de-4500-km

- Start Magazine, Giuseppe Gagliano, Rôle des câble sous-marins dans l'espionnage interétatique, « Ruolo che i cavi sottomarini hanno nello spionnagio fra Stati », 28 juillet 2021, accessible via : https://fr.vogon.today/debut-magazine/pas-seulement-pegasus-lespionnage-passe-par-des-cables sous-marins/2021/07/28/

- Les Echos, Véronique Le Billon, Etats-Unis : La relance creuse le déficit commercial à un niveau historique, publié le 4 mai 2021, https://www.lesechos.fr/monde/etats-unis/etats-unis-la-relance-creuse-le-deficit-commercial-a-un-niveau-historique-1312318
- Les HORIZONS, Média d'Intelligence Ecologique, Le transport maritime en chiffres, 29 mars 2021, https://leshorizons.net/infographie-transport-maritime/
- World Finance, The Voice of the Market, How the Suez Canal Blockade Affected Global Trade, March 30, 2021, https://www.worldfinance.com/news/how-the-suez-canal-blockade-affected-global-trade

المواقع الإلكترونية للمنظمات الدولية

- منظمة الأمم المتحدة https://undocs.org/، https://treaties.un.org/
- اللجنة الدولية لقاع البحار https://www.isa.org.jm/
- المنظمة الهيدروغرافية الدولية https://iho.int/
- المنظمة البحرية الدولية http://www.imo.org/
- برنامج الأمم المتحدة للبيئة https://www.unep.org/
- شعبة الأمم المتحدة لشؤون المحيطات وقانون البحار https://www.un.org/depts/los/index.htm
- منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة http://www.fao.org/home/ar/
- اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية http://www.unesco.org/new/en/natural-sciences/ioc-oceans/
- الاتحاد الدولي للاتصالات https://www.itu.int/en/Pages/default.aspx.
- محكمة العدل الدولية https://www.icj-cij.org/en
- محكمة الدائمة للتحكيم https://pca-cpa.org/
- المحكمة الدولية لقانون البحار https://www.itlos.org/en/
- منظمة حلف الشمال الأطلسي https://www.nato.int/
- الاتحاد الأوروبي https://europa.eu/european-union/index_fr
- مشروع الألفية https://www.millennium-project.org/

Abstract

Customary law of the sea focused its area of interest on the sea surface and the water column that held living resources. The latter had been exploited by traditional means; as a result, no concern regarding its extinction was emerged. Such situation did not endangered marine ecosystems by dint of limited effects of human activity. However, industrial and technological development allowed the discovery of overseas territories and the penetration into the dark oceans for economic; commercial; scientific; and recreational purposes. Therefore, a need to reconsider the applicable law of the sea has been felt due to the tensions over living marine and mineral resources that resulted in international disputes. This led in fact to an emerged threat to international security of marine environmental nature, which became more critical due to the challenging of the rule of law of the sea that suffers from gaps, highlighted by the global environmental issues, that have not been taken into account during third United Nations Conference on the Law of the Sea. Hence, the need to examine the applicable law of the sea in order to identify its gaps and to highlight its legal mechanisms that could assist international community in its endeavors to face such global ocean environmental security challenges.

Key Words: Law of the Sea; Marine Environment; International Security; Protection; Sustainability; Peaceful Purposes.