

Originally published at the

Lebanon Law Review



ممارسة الاختصاص القضائي للدولة الساحلية إزاء منشآت البترول
البحرية
-المنظور الدولي-

مصطفى المصري

باحث ومستشار قانوني

طالب دكتوراه، تخصص في عقود صناعة البترول

ماجستير بحثي في قانون الأعمال.

مقدمة

تُعد مسألة الاختصاص القضائي⁽¹⁾ للدولة الساحلية المتعلق بالبناء والتحكّم بمنشآت البترول البحرية إضافةً للجرائم المرتكبة من قبل الطاقم الموجود على متنها ضمن مناطق بحرية مختلفة مسألة مهمة لدى القانون الدولي، إذ قد يُثار التساؤل حول سلطة الاختصاص إزاء منشآت البترول وأنشطة طاقمها خارج المياه الداخلية وبحرها الإقليمي (Territorial Sea).⁽²⁾ تبعاً لذلك، عادةً ما يكون هناك عدد من العاملين على متن المنصة البحرية قد يتورطون في جرائم مختلفة كالسرقة أو الاعتداء أو حتى القتل. بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن تؤدي بعض الأنشطة، مثل أعمال التصميم والهندسة، إلى خسارة الممتلكات وكذلك الإصابة الشخصية ووفاة العاملين على متنها. لهذا، يمكن أن تكون مسألة ماهية القانون المدني والجزائي المطبق فوق المنشأة، في بعض الحالات، مسألة نزاع دولي خاصة عندما تكون ممارسة الدولة الساحلية لاختصاصها القضائي فوق منشآت البترول البحرية المتحركة العاملة في المنطقة الاقتصادية الخالصة (Exclusive Economic Zone) وفوق الجرف القاري⁽³⁾ (Continental Shelf) غير واضحة.⁽⁴⁾

غالبًا ما تدعي الدولة الساحلية تأكيد ولايتها القضائية فوق المنشأة الأجنبية في مناطق بحرية محددة. كما تحاول هذه الدولة تنظيم أنشطة معينة للمنشأة البحرية ضمن نطاق تلك المناطق من خلال فرض رسوم على المنشآت/السفن الأجنبية، بالتالي مُغازلة مفهوم الاختصاص القضائي. على مرّ السنين، مُنحت الدولة الساحلية مزيداً من السلطة على مساحةٍ أوسع وأوسع فوق المياه الإقليمية. فمنذ عام 1982، أوجد للبحر دستوراً لا ينظم حقوق وواجبات الدولة الساحلية فحسب، إنّما ينظم أيضاً أنشطة السفن المُبحرة في المناطق البحرية المختلفة.⁽⁵⁾ فإذا أنشأت دولة ما، أو سمحت بإنشاء منشأة نفطية أو جزيرة اصطناعية خارج بحرها الإقليمي، قد تُثار مسألة من له الولاية القضائية على الأنشطة والأشخاص العاملين على متنها. علاوةً على ذلك، ستؤثر الطبيعة المادية لمنشأة البترول البحرية (متحركة أو ثابتة) وموقعها التشغيلي بشكلٍ جذري على مسألة الاختصاص بين الدولة الساحلية ودولة العلم.⁽⁶⁾

بالمقابل، من الواضح أنّ نوعاً من السيادة الإقليمية فوق أعالي البحار غير متاح، إذ يتّضح هذا الأمر من خلال المادة 89 من اتفاقية قانون البحار التي تنص على أنه "لا يجوز لأية دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها". بالتالي، لن يكون للدولة المنشأة نفس الولاية القضائية الكاملة فيما يتعلّق بجميع المسائل القانونية المرتبطة بمنشآت البترول البحرية الخاصة بها فوق أعالي البحار كما لديها على منشآتها داخل مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي، إلا على سبيل القياس مع الاختصاص القضائي فوق السفن.

بالتالي، تمنح اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) للدولة الساحلية حقوقاً سيادية بدرجات متفاوتة فوق مناطق المياه الإقليمية المختلفة. هذه المناطق هي: 1- المياه الداخلية؛ 2- البحر الإقليمي؛ 3- المنطقة المتاخمة؛⁽⁷⁾ 4- المنطقة الاقتصادية الخالصة؛ 5- أعالي البحار (أنظر المخطط أدناه). كما تُمنح الدولة الساحلية ولاية قضائية أكثر أو أقل فوق المنصات البحرية حسب مكان وجود هذه المنصة ووضعها التشغيلي. تجدر الإشارة هنا إلى أنّ الدولة الساحلية تتمتع بسيادة إقليمية كاملة فوق مياهها الداخلية وبحرها الإقليمي مع بعض الامتيازات.⁽⁸⁾

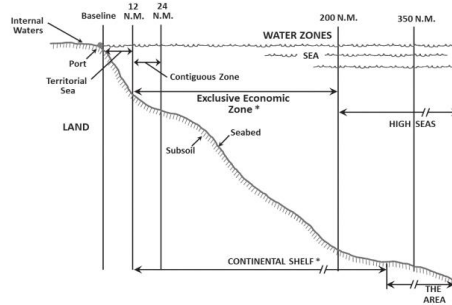


Figure 1 . UNCLOS zone scheme.

تأسيساً على ما تقدّم، تتمثّل أهداف البحث موضوع الدراسة في تسليط الضوء على مسألة الاختصاص القضائي للدولة الساحلية من الناحية الجزائية والمدنية، وفقاً للممارسات الدولية، حيث تستوضح مدى السلطة الممنوحة لتلك الدولة ضمن المناطق البحرية المختلفة، أي السلطات التشريعية والقضائية. وقد ارتأى الباحث الاقتصار على التشريعات الدولية نظراً لما

تشكّله هذه النقطة من غموض قانوني في المفهوم الدولي، كما سيقصر البحث على منطقتي البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة دون سواهما لما تُعطي هاتين المنطقتين من أهمية لممارسات الأنشطة البترولية البحرية.

تكمن أهمية هذه الدراسة عملياً في تحليل النصوص المختلفة للأسس القانونية المنبّعة في تحديد الاختصاص القضائي للدولة الساحلية بموجب أحكام الممارسات الدولية، وذلك عبر تسليط الضوء على أهم الاتفاقيات والقضايا الدولية ذات الصلة. على ضوء تنفيذ الأنشطة البترولية البحرية بواسطة المنشآت المتحركة،⁽⁹⁾ وتموضعها في بلوك بحري محدد من أجل الوصول لنقطة الحفر/الانتاج، وعبر تحديد الوضع القانوني لتلك المنشآت البترولية المتحركة، تستطيع الدولة الساحلية تحديد ما إذا كان اختصاصها القضائي شاملاً تلك المنشأة أم أنها تُعتبر خاضعة لاختصاص قضائي دولي آخر (دولة العلم)، وذلك لتجنب تنازع الاختصاصات القضائية للدول وتعقيد الأمور من ناحية تحمّل المسؤوليات القانونية عن التلوث المحتمل ولضمان التشغيل الآمن لتلك المنشآت. من هذا المنطلق، تُطرح إشكالية هذه الدراسة حول آلية تعامل أحكام الممارسات الدولية في تحديد الاختصاص القضائي للدولة الساحلية على ضوء تموضع المنشأة البترولية فوق منطقتي البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

بناءً على ما تقدّم، ستركز دراستنا على تحليل الاختصاص الجزائي للدولة الساحلية فوق منشآت البترول البحرية (1)، كما وتحليل الاختصاص المدني للدولة الساحلية فوق منشآت البترول البحرية (2)، علاوة على تحليل الاختصاص المتعلق بالمسائل الجمركية، المالية والهجرة إزاء تلك المنشآت (3).

1. الاختصاص الجزائي للدولة الساحلية فوق منشآت البترول البحرية

نطاق البحار الإقليمية

تمتدّ السيادة الوطنية التي تتمتع بها الدولة الساحلية على أراضيها إلى الحدّ الخارجي للمياه الداخلية والبحر الإقليمي.⁽¹⁰⁾ كما تمتدّ هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه، وتُمارس هذه السيادة ضمن النطاق التشريعي والقضائي،⁽¹¹⁾ ولكنها تكون مقيدة بحق المرور البريء للسفن ذات الأعلام الأجنبية⁽¹²⁾ (إذا اعتبرت منشأة البترول البحرية على أنها سفينة)⁽¹³⁾ المارة عبر بحرها الإقليمي دون تمييز في العلم ودون رسوم عبور.⁽¹⁴⁾ إلا أنه من حقّ الدولة الساحلية اتخاذ التدابير اللازمة في بحرها الإقليمي لمنع أي مرور لا يكون بريئاً، ممّا يعني أنه يجب ألا تشارك السفينة في أي من الأنشطة المختلفة المُدرجة في المادة 19 من الاتفاقية (مثل الانخراط في أي عمل يكون "تلويثاً مقصوداً أو خطيراً يُخالف الاتفاقية").⁽¹⁵⁾

يُبدّ أنه لا تُنظّم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بدقة ممارسة الاختصاص الجزائي على متن أو فيما يتعلّق بمنشأة بترول في البحر الإقليمي، بالتالي يجب مناقشته بموجب المبادئ العامة للقانون الدولي والأحكام ذات الصلة للاتفاقية وممارسات الدول.

بادئ ذي بدء، يُمكن اعتبار أنواع معينة من منشآت البترول، مثل سفن الحفر (Drilling ships)، بمثابة سفن وبالتالي فهي تخضع لنفس نظام القانون الدولي التي تخضع له السفن عندما تتواجد في البحر الإقليمي لدولة ساحلية لغرض المرور البريء.⁽¹⁶⁾ مع ذلك، فإنّ الوضع القانوني يختلف إذا كانت سفن الحفر هذه موجودة في البحر الإقليمي لدولة ساحلية بغرض حفر الآبار أو استخراج البترول. في هذه الحالة، إذا تم ارتكاب أنشطة جرمية، من هي الدولة التي لها اختصاص التدخّل، الدولة الساحلية أم الدولة المالكة لسفينة الحفر؟ ماذا سيكون الوضع القانوني عند ارتكاب جريمة على منصة نفطية ثابتة مملوكة لدولة أو لشركة أجنبية في المياه الإقليمية لدولة ساحلية.

من الواضح أنه إذا كانت سفينة الحفر تمرّ عبر البحر الإقليمي، دون أن تشارك في الأنشطة الاستكشافية أو الإنتاجية للموارد الطبيعية وفقاً للمادة 27 والأحكام الأخرى ذات الصلة من اتفاقية قانون البحار، فإنّها تخضع للقوانين والمراسيم نفسها كسفن تجارية وحكومية تعمل لغرض تجاري. بناءً على تلك القوانين والأحكام ذات الصلة، فبدون دليل مُسبق على أنّ منشأة بترولية (باعتبارها سفينة) ترفع علمًا أجنبيًا تنتهك القواعد الدولية داخل الولاية التنظيمية للدولة الساحلية، فإنّ قيام الأخيرة بإيقاف أو تفتيش منشأة أجنبية داخل مياهها من المحتمل أن يعرقل مرورها البريء وبالتالي انتهاك أحكام اتفاقية قانون البحار.⁽¹⁷⁾ بالمقابل، عندما يشكّل سلوك أحد أفراد الطاقم على متن المنشأة الأجنبية داخل البحر الإقليمي للدولة الساحلية جريمة بموجب قوانين تلك الأخيرة، يجوز لها حينها التحرك وتوقيف الفاعل والتحقيق معه بصدد الجريمة المُرتكبة، ولكن فقط إذا امتدّت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية،⁽¹⁸⁾ أو إذا كانت الجريمة تزرع سلم الدولة أو بحسن النظام في البحر الإقليمي، أو بناءً لطلب ريان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية. كما تعترف المادة 27 بحق الدولة الساحلية بالصعود على السفينة وإجراء اعتقالات والتحقيق بالجرائم المتعلقة بالاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل، حيث أنه لا يمكن تفسير وضع الشرط الأخير إلا على أساس الاتجاه المتزايد نحو "دولية" الاختصاص القضائي في جرائم محدّدة كالاختطاف والمخدرات والإرهاب، على سبيل المقارنة مع الحالة التاريخية للقرصنة.⁽¹⁹⁾

مع ذلك، لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ تدابير على ظهر منشأة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي، من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت قبل دخول المنشأة البحر الإقليمي إذا كانت الأخيرة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية.⁽²⁰⁾

يُبدّ أنه عند انخراط سفينة الحفر بأنشطة الاستكشاف والإنتاج بإذن من الدولة الساحلية ضمن بحرها الإقليمي أو فيما يتعلّق بمنشآت البترول الثابتة التي تملكها شركات نفط أجنبية أو دول غير الدولة الساحلية، ففي هذا الوضع القانوني للمنشأة الأجنبية لا يمكن تطبيق المادة 27 من الاتفاقية التي تُعنى صراحةً بالاختصاص الجزائي على متن سفينة أجنبية تمرّ عبر البحر الإقليمي. لذلك، بالنظر للاختصاص القضائي الحصري للدولة الساحلية فوق بحرها الإقليمي، مع مراعاة حقيقة أنّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لا تُعالج هذه المسألة بشكل مباشر، من المرجح ضمناً أنّ أيًا من قواعد القانون الدولي وأحكام قانون البحار لا تحول دون إنفاذ قانون الجزائي للدولة الساحلية إزاء منشآت البترول البحرية التي تملكها دول غير الدولة الساحلية.⁽²¹⁾ قياساً على ذلك، يمكن القول أيضاً أنه من خلال المادتين 21 و33 من اتفاقية قانون البحار، قد تكون الدولة الساحلية قادرة على تطبيق قانونها الجزائي على منشآت البترول البحرية في بحارها الإقليمية. تُمنح الدولة الساحلية الحق

باعتدال أنظمة وإنفاذ قوانينها في بحرها الإقليمي لمجموعة متنوعة من الأغراض (سلامة الملاحة، حماية المنشآت والكابلات وخطوط الأنابيب، منع خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو تلك المتعلقة بالتلوث المحتمل)، حتى فيما يتعلق بالحقوق الثابتة للدول الأخرى في المرور البريء.⁽²²⁾ بالمثل، يجوز للدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة بأن تمارس السلطة اللازمة من أجل 1- منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي. 2- المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي.⁽²³⁾

على الرغم من ذلك، فإن هذا القياس مع المادتين 21 و33 لا يُثبت بأن الدولة الساحلية مخولة لتطبيق قانونها الجزائي على المنشآت البترولية (النقص في التشريعات الدولية)، لا سيما المنشآت المتحركة كسفينة الحفر، في بحرها الإقليمي. تُطبق أحكام المادتين المذكورتين فقط على الإجراءات الوقائية والعقابية فيما يتعلق داخل وعلى متن المنشأة البحرية.

نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري

أحد أهم مبادئ القانون الدولي للبحار مبدأ حرية البحار. إلا أن هذا المفهوم مُقيد داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري ببعض الحقوق الحصرية للدولة الساحلية إزاء تلك المناطق. نتيجة للاختصاص القضائي غير الواضح من جانب الدولة الساحلية إزاء ما وراء البحار الإقليمية، قد تتداخل مبادئ القانون الدولي وقانون الدولة الساحلية فيما يتعلق بتطبيق اختصاصها الجزائي فوق منشآت البترول البحرية، علاوة على احتمال نشوب نزاع بين قانون الدولة الساحلية وقوانين الدول الأخرى المعنية.⁽²⁴⁾

قضت محكمة العدل الدولية في قضية "North Sea Continental Shelf"⁽²⁵⁾ بأن حقوق الدولة الساحلية فيما يتعلق بالجرف القاري التي تشكل امتداداً طبيعياً لأراضيها البرية داخل البحر وتحتته، قائمة بحكم الواقع ومنذ بدايته، بحكم سيادتها على الأرض، وامتداداً لها في ممارسة حقوقها السيادية بهدف استكشاف البحر واستغلال موارده الطبيعية. بمعنى آخر، حقوقها "حصرية" بحيث إذا لم تختار الدولة الساحلية استكشاف أو استغلال مناطق الجرف التي تخصها، فهذا شأن خاص بها، ولكن لا يجوز لأي شركة أو دولة أخرى القيام بذلك دون موافقتها.⁽²⁶⁾

بموجب أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقاً سيادية لأغراض استكشاف واستغلال مواردها الطبيعية.⁽²⁷⁾ يتعامل مفهوم الحقوق "السيادية" مع معنى وحدود الجرف القاري و"انفصاله القانوني عن المياه ومواردها الطبيعية الحية". علاوة على ذلك، إن عبارة "الأغراض استكشاف واستغلال مواردها الطبيعية" يُقصد بها حصر الحقوق السيادية للدولة الساحلية في قاع البحر ومواردها الطبيعية⁽²⁸⁾ وترك موارد المياه حرة. بالتالي، لا تدخل الموارد غير الطبيعية نطاق الحقوق السيادية للدولة الساحلية حتى لو كانت موجودة في الجرف القاري.⁽²⁹⁾ لهذا، من المنطقي القول بأن الدولة الساحلية مخولة ممارسة الاختصاص القضائي الجزائي والسيطرة على الأنشطة والطامق الموجودين على متن المنشأة البحرية (بغض النظر عن جنسيتهم).⁽³⁰⁾

بالإضافة إلى ذلك، تتمتع الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بحقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال وحفظ الموارد الطبيعية للمياه التي تعلقو البحر ولقاع البحر وباطن أرضه كما واستكشاف والاستغلال الاقتصادي،⁽³¹⁾ علاوة على تمتع تلك الدولة بولاية قضائية خالصة (حصرية) على المنشآت البترولية.⁽³²⁾ مما يعني أن الدولة الساحلية مخولة لتفسير وتطبيق قوانينها وأنظمتها، بما في ذلك القانون الجزائي، في حدود منطقتها الاقتصادية الخالصة.⁽³³⁾

تسمح اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية⁽³⁴⁾ للدول الأطراف بتجريم بعض الأعمال الجرمية المتعمدة، مثل ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة أو تدمير السفينة⁽³⁵⁾ أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها الأمر الذي قد يعرض الملاحة الآمنة للخطر (بالإضافة إلى غيرها من الأفعال المجرمة)،⁽³⁶⁾ وإلقاء العقوبة المناسبة التي تأخذ بعين الاعتبار خطورة تلك الجرائم. تُطبق أحكام هذه الاتفاقية إذا كانت السفينة تُبحر أو تزمع الإبحار في مياه واقعة وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لدولة ما، أو الحدود الجانبية لهذا البحر مع الدول المجاورة.⁽³⁷⁾ تجدر الإشارة إلى أن هذه الاتفاقية لا تتناول إلا الجرائم المتعلقة بالسفن. بمعنى أنه تخضع أنواعاً معينة من منشآت البترول المتحركة مثل المنشآت الغاطسة (Submersible Drilling Barge) أو سفن الحفر (Drill Ships) لقواعد الاتفاقية لأنها تُعتبر "سفناً" لغايات الاتفاقية،⁽³⁸⁾ دون المنشآت البحرية الثابتة (المتنّبة بشكل دائم في قاع البحر). بيد أن بروتوكول 1988 الخاص بها قد تعامل بشكل خاص مع قضية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد المنصات (المنشآت) الثابتة.⁽³⁹⁾ تُطبق أحكام بروتوكول 2005 على المنصات الثابتة⁽⁴⁰⁾ القائمة على الجرف القاري للدولة الساحلية، كما تنطبق أيضاً وفق المادة 1 منه، مع ما يستلزم من تعديل، المواد اللازمة⁽⁴¹⁾ على الأفعال الجرمية التي تنص عليها المواد 2 و2 مكرراً و2 مكرراً ثانياً عندما تُرتكب الجرائم

على متن أو ضدّ منصّات ثابتة تقع على الجرف القارّي. يخوّل البروتوكول الدول الأطراف لاتخاذ التدابير اللازمة لإقرار اختصاصها القانوني على الجرائم المنصوص عنها في المواد 2 و2 مكرّراً و2 مكرّراً ثانيًا عند ارتكاب الجرم ضدّ منصّة ثابتة أو على متنها أثناء تواجدها على الجرف القارّي لتلك الدولة أو من قبل أحد رعاياها.⁽⁴²⁾ بالتالي، لا يجوز للدول الأطراف تطبيق قانونها الجزائي على جميع الجرائم المرتكبة على متن السفن أو فيما يتعلّق بمنصّات ثابتة على جرفها القارّي لأغراض الاتفاقية. مع ذلك، يُعتقد أنّ الاختصاص الجزائي للدولة الساحلية قد تمّ توسيعه لأغراض البروتوكول الخاص بها، في جرائم معينة، لتشمل المنصّات الثابتة والتي تُعتبر خطوةً بناءة نحو إنشاء صك دولي فيما يتعلّق بتطبيق القانون المختص فوق المنصّات الثابتة.

بالنسبة للممارسات الدوليّة، سنّ عددٌ من البلدان تشريعاتٍ خاصّة لتطبيق قانونها الجزائي على الأنشطة إزاء منشآت البترول البحريّة على الجرف القارّي والمنطقة الاقتصادية الخالصة، نستذكر أهمها:

أشار قانون الجرائم المرتكبة في البحر الأسترالي لعام 2000⁽⁴³⁾ على أنّ الولاية القضائية الجزائية الأسترالية تنطبق على الجرائم المرتكبة في المنطقة الواقعة خارج حدود المنطقة الملاصقة وداخلها⁽⁴⁴⁾ (Adjacent Area) كما تنطبق على الجرائم المرتكبة في منطقة تطوير البترول المشتركة فيما يتعلّق باستكشاف واستغلال الجرف القارّي.⁽⁴⁵⁾

يتعامل قانون المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القارّي القبرصي⁽⁴⁶⁾ مع المنشآت البتروليّة البحريّة داخل هاتين المنطقتين، لأغراض الاختصاص الجزائي، كما لو كانت تقع في منطقة نيقوسيا.⁽⁴⁷⁾

يتضمّن القانون الفرنسي المتعلّق باستكشاف الجرف القارّي واستغلال موارده الطبيعيّة⁽⁴⁸⁾ على أنّ منشآت البترول ومناطق الأمان تخضع للقانون الجزائي وأصول الإجراءات الجزائية المعمول بها في مقرّ المحاكم التي تقع ضمن اختصاصها.⁽⁴⁹⁾

يهدف قانون الجرف القارّي البريطاني لعام 1964⁽⁵⁰⁾ إلى وضع أحكامٍ تتعلّق باستكشاف الجرف القارّي، حيث يُطبّق القانون الجزائي والمدني على الأفعال أو الإغفالات التي تحدث في مياه إقليميّة معينة⁽⁵¹⁾ ويتعامل مع مسألة الملاحقة القضائية للجرائم المنصوص عنها في هذا القانون.⁽⁵²⁾

أمّا فيما يتعلّق بالتشريعات اللبنانيّة، فقد نصّت المادة 17.5 من قانون العقوبات على أنّه تُطبّق الشريعة الجزائية فوق المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القارّي. بالتالي، أكّد الأخير بتطبيق التشريع الجزائي اللبناني بمختلف قوانينه بمادّة وحيدة دون تعديلها لاعتبارات مواكبة التطوّرات فوق المياه الاقليمية اللبنانيّة، الأمر الذي يستتبع، والحال هذه، النقص الحادّ في التشريعات الجزائية المختصة بإجراءات الملاحقة الجزائية فوق المنصّات ممّا يترك فجوة قانونيّة قد تستعملها الشركات المملّمة من أجل التهرب من جرائمها المرتكبة.

2. الاختصاص المدني للدولة الساحلية فوق منشآت البترول البحرية

دعوى التعويض عن الأضرار، الإصابات والوفاة

عادةً ما يعمل عددٌ كبير من العاملين على متن منصة البترول البحرية⁽⁵³⁾ بالمقابل، تتواجد مخاطر محتملة قد يتعرض لها طاقم المنصة، مثل السقوط من على الحفارات أو الرافعات أو أجزاء أخرى منها، علاوة على الإصابات الناتجة عن سقوط الأجسام، كذلك الجروح من الأدوات والمعدات المختلفة.

لا يحتوي القانون الدولي على أي أحكام تتعلق بمسألة أي قانون واجب تطبيقه في الدعاوى المدنية للتعويض عن الأضرار أو الإصابات الواقعة على متن منصة بترول بحرية. لذلك، فإن القانون الواجب التطبيق في مسألة إصابة مدنية أو وفاة هي مسألة تخص القانون الدولي الخاص في عمومها سواء في مجال القانون الواجب التطبيق أو في تعيين الجهة القضائية المختصة.

أشارت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إلى أحكام معينة فيما يتعلق بالاختصاص المدني⁽⁵⁴⁾ كما هو مطبق على السفن الأجنبية في البحر الإقليمي،⁽⁵⁵⁾ ولكنها لا تسلط الضوء على وجه التحديد في تطبيق أي اختصاص مدني فيما يتعلق بمنشآت البترول المُقامة في المياه الإقليمية (لا سيما إذا قدمت الدعوى المدنية بمعزل عن الدعوى الجزائية في تشريعات الدولة الداخلية). مع ذلك، قد يكون للدولة الساحلية اختصاصاً مدنياً فيما يتعلق بإصابات وأضرار التلوث بالبترول الناجمة عن المنشآت البحرية بناءً على سيادتها داخل بحرها الإقليمي.⁽⁵⁶⁾ قدمت العديد من الدول تشريعات تتعلق بالاختصاص القضائي المدني على متن أو فيما يتعلق بمنشآت البترول البحرية، نستذكر أهمها:

عاجت تشريعات الولايات المتحدة الأمريكية وسوابقها القضائية إلى حدٍ ما الإصابات الشخصية والوفيات على متن منشآت البترول. يحتوي قانون تعويض عمال الموانئ⁽⁵⁷⁾ على أحكام للتعويض فيما يتعلق بالإصابات المهنية، الأمراض، الإعاقات والوفاة ضد أصحاب العمل على متن منشأة بحرية تتواجد على الجرف القاري للولايات المتحدة.⁽⁵⁸⁾ كما يتناول قانون أراضي الجرف القاري⁽⁵⁹⁾ مسألة حالات الإصابة الشخصية على الجرف القاري، ويصرح بأن القوانين المدنية والجزائية لكل ولاية متلاصقة، سارية المفعول في الوقت الحالي أو التي تم تبنيها أو تعديلها أو التي سيتم إلغاؤها فيما بعد، على أنها قانون الولايات المتحدة بالنسبة لذلك الجزء من باطن الأرض وقاع البحر من الجرف القاري الخارجي والجزر الاصطناعية والهياكل الثابتة (Fixed Structures) القائمة عليها، والتي ستكون داخل منطقة الولاية إذا امتدت حدودها باتجاه البحر إلى الحدود الخارجية للجرف القاري.⁽⁶⁰⁾

علاوة على ما سبق، يُطبق قانون الصحة والسلامة في العمل لعام 1974 لدى المملكة المتحدة⁽⁶¹⁾ (U.K.) على الأنشطة والمنشآت البحرية ذات الصلة، "وجميع العمليات المتعلقة بمسح وإعداد قاع البحر للتركيب البحري" وعلى بعض الأنشطة المتعلقة بتشغيل المنشآت البحرية كالتفتيش، الاختبار، البناء والصيانة.⁽⁶²⁾

أما فيما يتعلق بالتشريعات اللبنانية، لم تُشر القوانين والمراسيم ذات الصلة بشكل مباشر على تطبيق القوانين المدنية فوق المنشآت البترولية البحرية، ولكن أشارت بشكل عام إلى إجراءات الوقاية والصحة والسلامة في قانوني الموجبات والعقود⁽⁶³⁾ وقانون العمل،⁽⁶⁴⁾ كما أشار إلى ذلك قانون رقم 2010/132 المتعلق بالأنشطة البترولية في المياه البحرية اللبنانية⁽⁶⁵⁾ واتفاقية الاستكشاف والإنتاج للرفعتين 4 و9،⁽⁶⁶⁾ بالإضافة إلى المرسوم المتعلق بالأنظمة والقواعد المتعلقة بالأنشطة البترولية.⁽⁶⁷⁾

اصطدام السفن بمنشآت البترول البحرية وفق الاتفاقيات الدولية

كلمة "تصادم" في سياق قانون البحار تعني حادثاً (اتصالاً) عرضياً بين سفينتين أو بين سفينة وجسم عائم آخر. بينما عُرِّفت دعوى التصادم⁽⁶⁸⁾ بأنها دعوى مرفوعة فيما يتعلق بخسارة أو تلف سفينة متورطة في تصادم مع سفينة أخرى أو منشأة نفطية أو رصيف بحري، حيث يكون التحقق من الخطأ وتحديد الأضرار هي المسألة الأساسية التي تحيطها الدعوى. نظراً لأن المنشآت البترولية الثابتة وحتى أنواعاً معينة من المنشآت البحرية المتحركة لا تُعتبر سفناً في القانون الدولي، فإن الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتصادم لا تنطبق على منشآت البترول إلا في الحالات التي تنص فيها الاتفاقية أو يُستنتج منها بأن منشآت البترول هي موضوع الاتفاقية.⁽⁶⁹⁾

إن مسألة اصطدام السفن بمنشآت البترول وفق القانون الدولي تُثير قضيةً مثيرةً للجدل، وهي ما إذا كانت تُعتبر منشآت البترول موضوع اتفاقيات الاصطدام سفناً أو تدخل ضمن فئتها الخاصة كاشياء غير متحركة في البحر.

أشارت اتفاقيات التصادم لعام 1952⁽⁷⁰⁾ إلى أنّ الاصطدام هو فعل يحدث بين السفن المبحرة أو بين السفن المبحرة وسفن الملاحة الداخلية،⁽⁷¹⁾ كما أشارت إلى التصادم وأي حادث ملاحى آخر يتعلّق بسفينة بحريّة.⁽⁷²⁾ لم تحدّد هذه الاتفاقيات مصطلح "المركب البحري" (Vessel) أو "السفينة" (Ship). لذلك، من الممكن الاستنتاج بأنّ التشريع المحلي يجب أن يقرّر ما إذا كانت أحكام هذه الاتفاقية قابلة للتطبيق على الاصطدامات التي تحدث بين السفن ومنشآت البترول البحريّة.⁽⁷³⁾

أشارت الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار لعام 1972⁽⁷⁴⁾ إلى أنّ أحكامها ستُطبّق على جميع المراكب المتواجدة في أعالي البحار، وكلّ المياه المتّصلة بها والصالحة للملاحة.⁽⁷⁵⁾ كما عرّفت السفينة بأنّها كل أنواع المراكب المائيّة.⁽⁷⁶⁾ بالتالي، من المرجّح القول بأنّ أحكام هذه الاتفاقية قد تنطبق فقط على منشآت البترول البحريّة المتحرّكة من أي نوع، وخاصّة سفن الحفر.

3. اختصاص الدّولة الساحليّة إزاء المسائل الجمركيّة، الماليّة والهجرة

وفقاً لأحكام المادة 60.2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تتمتع الدّولة الساحليّة بالولاية الخالصة (الحصريّة) على الجزر الاصطناعيّة والمنشآت والتركيبات، بما في ذلك الولاية المتعلّقة بالقوانين والأنظمة الجمركيّة والضريبيّة والصحيّة وقوانين وأنظمة السلامة والهجرة. بالتالي، يُمكن طرح عددٍ من الأسئلة القانونيّة الدوليّة المتعلّقة بتلك الأمثلة المذكورة في المادة 60.2 من الاتفاقية. كما لا يتّضح من أحكام اتفاقية قانون البحار أي دولة لها اختصاص القضائي، على سبيل المثال فيما يتعلّق بالجمارك والهجرة، فوق المنشآت البتروليّة القائمة على الجرف القاريّ للدّولة الساحليّة التي يتم إنشاؤها وتشغيلها من قبل دولة أجنبيّة بإذنٍ من الدّولة المضيفة.

فيما يتعلّق بالمسائل الجمركيّة

يجوز للشركة المُلزّمة إحضار السلع والمعدّات إلى المنشآت البحريّة لاستخدامها في الأنشطة البتروليّة أو لأغراضٍ تتعلّق بتلك الأنشطة. لا شكّ في أنّ قوانين وأنظمة الجمارك للدّولة الساحليّة سَتُطبّق فيما يتعلّق بتلك المنشآت في مياهها الداخليّة وبحرها الإقليمي بسبب بسط سيادة الدّولة الساحليّة فوق أراضيها الداخليّة حتّى بحرّها الإقليمي.

يُفهم من صياغة المادة 60.2 من اتفاقية قانون البحار على أنّ الدّولة الساحليّة، بغض النظر عمّن يمتلك أو يبني منشأة البترول فوق منطقتي الجرف القاريّ أو المنطقة الاقتصاديّة الخالصة، الدّولة الساحليّة أم الشركة الأجنبيّة، لها اختصاص فيما يتعلّق بقوانين الجمارك إزاء تلك المناطق، ولكنّ الأمر الذي يخلق تعقيداتٍ إداريّة. من الممكن القول بأنّه من الصعب تطبيق القوانين والأنظمة الجمركيّة للدّولة الساحليّة عندما يتم إنشاء المنشآت وتشغيلها من قبل دولةٍ أخرى. بيّد أنّ قوانين الجمارك، على عكس القوانين الجزائيّة، لا تُعتبر مسألة نزاع دولي خطير فيما يتعلّق بمنشآت البترول، حيث يرجع ذلك جزئيّاً إلى أنّ عدداً محدوداً من الأشخاص يعملون على متن منصّة البترول وأنّ كميّة البضائع والمعدّات المستوردة إلى المنشآت محدودة. لذلك، نستنتج أنّه على الرّغم من الصعوبات الإداريّة، فإنّ الدّولة الساحليّة لها اختصاص قضائي في جميع الحالات فيما يتعلّق بقانون الجمارك إزاء تلك المنصّات البحريّة فوق الجرف القاريّ والمنطقة الاقتصاديّة الخالصة. تجدر الإشارة إلى أنّ مسألة الاختصاص المتعلّق بقوانين وأنظمة الجمارك على المنشآت البحريّة في أعالي البحار (المنطقة) خارج حدود الولاية الوطنيّة لم تحددها اتفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار.⁽⁷⁷⁾

بالنسبة للممارسات الدوليّة، سنّ عددٌ من الدول تشريعاتٍ محليّة تحتوي على بعض الأحكام التي تُطبّق على الرسوم الجمركيّة إزاء منشآت البترول البحريّة فوق الجرف القاريّ والمنطقة الاقتصاديّة الخالصة. من أهمّها القانون الفرنسي المتعلّق باستكشاف الجرف القاريّ واستغلال موارده الطبيعيّة والذي حوّل ضباط الجمارك فحص المنشآت والجزر الاصطناعيّة والتركيبات في أي وقت، كما سمح لهم بتفتيش وسائل النقل المستخدمة لاستكشاف أو استغلال الموارد الطبيعيّة للجرف القاريّ أو المنطقة الاقتصاديّة الخالصة داخل مناطق الأمان.⁽⁷⁸⁾

فيما يتعلّق بالمسائل الماليّة

تُعتبر المسائل الماليّة الحكوميّة، التأمين والضرائب من أهم الأمثلة على القضايا الماليّة التي تتعلّق بمنشآت البترول. مرّة أخرى، على غرار المسائل الجمركيّة، تتمتع الدّولة الساحليّة بالاخصاص القضائي فيما يتعلّق بتلك المسائل فوق المنشآت في بحرّها الإقليمي، وبموجب المادة 60.2 من اتفاقية قانون البحار، على الجرف القاريّ والمنطقة الاقتصاديّة الخالصة. بالتالي، في الحالات التي تُنشئ فيها شركة بترول أجنبيّة منشأة بحريّة فوق منطقة الجرف القاريّ أو المنطقة الاقتصاديّة الخالصة بإذنٍ من الدّولة الساحليّة، قد يكون لهذه الأخيرة الاختصاص القضائي فيما يتعلّق ببعض المسائل الماليّة مثل الضرائب. مع ذلك، فإنّ المسائل الماليّة المنطبقة على المنشآت البتروليّة التي أقامت شركة أجنبيّة موضوعاً للبتّ فيها عبر اتفاق ثنائي.

تجدر الإشارة في هذا الصدد، إلى أنّ السلطة⁽⁷⁹⁾ ليس لديها الاختصاص القضائي المتعلّق بالمسائل الماليّة مثل فرض الضرائب على منصّات الحفر والإنتاج في منطقة قاع البحر الدوليّة.⁽⁸⁰⁾

وضعت بعض الدول أحكاماً فيما يتعلّق بالمسائل الماليّة إزاء منشآت البترول فوق الجرف القاريّ والمنطقة الاقتصاديّة الخالصة، حيث نصّ التشريع الفرنسي على أنّه لأغراض تطبيق قوانين الضرائب، يجب اعتبار الموارد نفسها مُستخرجة من الجرف القاريّ الفرنسي.⁽⁸¹⁾ كما أشار قانون التشريعات الضريبيّة المتعلّقة بالأحكام الضريبيّة اللبناني على إعفاء الشركات من ضريبة الأملاك المبيّنة بخصوص الإنشاءات، التركيبات والمركبات المُستخدمة للقيام بالأنشطة البتروليّة.⁽⁸²⁾

فيما يتعلق بمسائل الهجرة

منطقي القول بأنه يتواجد عددٌ كبير من العاملين على متن منشآت البترول البحرية. والعديد منهم راعيا أجنبيا ليسوا من الدولة الساحلية. بدورها، تمنح اتفاقية قانون البحار الاختصاص القضائي إزاء منشآت البترول البحرية المقيمة فوق منطقة المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري بما يتعلق بمسائل الهجرة إلى الدولة الساحلية من أجل السيطرة على حركة الأشخاص لأغراض الهجرة. هذا يعني أن للدولة الساحلية الحق في وضع أحكام تتعلق بتوظيف الأشخاص وتنقلاتهم عبر منشآت البترول في المنطقتين المذكورتين. تجدر الإشارة إلى أنه على الرغم من إنشاء شركة/دولة أجنبية لمنشأة بحرية بإذن من الدولة الساحلية، تسري قوانين وأنظمة الأخيرة ما لم يتفق على خلاف ذلك.

خاتمة

تنص أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على قواعد محدّدة تتعلّق بالاختصاص القضائي إزاء منشآت البترول البحريّة. ضمن المياه الداخليّة والبحر الإقليمي، يسري القانون الجزائري والقانون المدني للدولة الساحليّة فوق منشآت البترول البحريّة. مع ذلك، هناك آراء وممارسات مختلفة بين الدول تتعلّق بالقانون المعمول به على متن المنشآت البحريّة المتحرّكة، لا سيّما سفن الحفر في المياه الداخليّة. إذا تعاملت دولة ما مع منصات البترول المتحرّكة على أنها سفن، يمكن تطبيق نهج الدولة الساحليّة باعتبارها سفناً أجنبيّة في موانئها ومياهها الداخليّة بالنظر إلى كونها سفينة حفر. في الحالات التي تمرّ فيها سفينة الحفر عبر البحر الإقليمي، دون أن تشارك في عمليات استكشاف أو استغلال موارده الطبيعيّة، قد تخضع لنفس الأنظمة التي تخضع لها سفينة أجنبيّة مارة عبر البحر الإقليمي. كما يجوز إنفاذ قانونها الجزائري على متن منشآت البترول الثابتة والمتحرّكة المملوكة لدول أجنبيّة تعمل في استكشاف واستغلال النفط والغاز.

بموجب المادة 60.2 من اتفاقية قانون البحار، تتمتع الدولة الساحليّة بالاختصاص القضائي الحصري، بما في ذلك القانون الجزائري، فوق منشآت البترول المقيمة على جرفها القاري والمنطقة الاقتصاديّة الخالصة. وتمتدّ تلك الحقوق الحصريّة لتشمل المنشآت التي تديرها دول غير الدولة الساحليّة القائمة على جرفها القاري أو منطقتها الاقتصاديّة الخالصة.

تخضع مسألة الاختصاص القضائي المدني فوق منصات البترول أو فيما يتعلّق بها للقانون الدولي الخاص. إذ تُطبّق قواعد القانون الدولي عندما تكون الأضرار والإصابات ناتجة عن خطأ أو خرقاً للقانون الدولي. بدوره، وضعت العديد من البلدان أحكاماً تتعلّق بالاختصاص القضائي المدني فوق أو على متن منشآت البترول.

تتمتع الدولة الساحليّة وفقاً لأحكام اتفاقية قانون البحار بسلطة قضائيّة حصريّة فوق منشآت البترول القائمة على جرفها القاري أو منطقتها الاقتصاديّة الخالصة في المسائل التي تتعلّق بقوانين وأنظمة الجمارك، الضرائب، الصحّة، السلامة والهجرة. بدوره، سنّت العديد من البلدان أحكاماً تشريعيّة معيّنة تتعلّق بتلك المسائل المذكورة، حيث عُيّنَت الأخيرة بشكل واضح وفق أحكام الاتفاقية.

وعليه، على الرّغم من الصلاحيات المُعطاة للدولة الساحليّة لممارسة اختصاصاتها إزاء منشآت البترول البحريّة، لا بدّ من تعديل بعض نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مستقبلاً بإصدار صياغة جديدة تعالج بشكلٍ أوضح مدى سلطة الدولة المباشرة فوق متن المنشأة البحريّة وكيفية اتخاذ الإجراءات الجزائيّة و/أو المدنيّة على متنها.

المراجع

(1) إن قواعد الإختصاص القضائي الدولي هي مجموعة القواعد التي تبيّن حدود ولاية المحاكم في ما يخص العلاقات القانونية ذات العنصر الأجنبي إزاء محاكم الدول الأجنبية التي تنازع هذا الإختصاص. كما تجدر الإشارة إلى أنّ البحث مسألة البحث عن المحكمة المختصة دولياً يجب أن تتمتع بالأسبقية في العرض قبل مسألة تنازع القوانين، فقبل أن يحدّد القاضي المعروض أمامه النزاع ما هو القانون الواجب التطبيق على الخصومة، عليه أولاً أن يبحث عن مدى اختصاصه من عدمه للنظر في النزاع وذلك باعتبار موضوع تنازع الإختصاص مسألة أولية.

(2) تشكل المياه الداخلية (باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع) بأنّها المياه الواقعة على الجانب المواجه للبرّ من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة. أشارت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنّه لكلّ دولة الحقّ في أن تحدّد عرض بحرّها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً مقبسة من خطوط الأساس والذي يُعتبر هذا الأخير الحد الأدنى للجزر على امتداد الساحل. أنظر المادة 3 عرض البحر الإقليمي، المادة 5 خط الأساس العادي والمادة 8 المياه الإقليمية من الجزء الثاني البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة وذلك من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة بتاريخ 10/12/1982 في مونتيفيو (الجامايك) وقد أدخلت حيّز التنفيذ بتاريخ 16/11/1994، وقد صادق عليها لبنان بموجب قانون رقم 295 تاريخ 22/2/1994، الجريدة الرسمية، العدد 10، تاريخ 10/3/1994، ص. 11.

(3) أشارت المادة 55 النظام القانوني المميّز للمنطقة الاقتصادية الخالصة من الجزء الخامس المنطقة الاقتصادية الخالصة على أنّها المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، كما أشارت المادة 57 عرض المنطقة الاقتصادية على أنّها لا تمتدّ أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي. كما نصّت المادة 76 تعريف الجرف القاري على أنّه "يشمل لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة [...] حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس [...]".

(4) Hossein Esmaeili, PhD Dissertation entitled *"The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law"*, Faculty of Law at University of New South Wales, Australia, 1999, P. 142.

(5) Anne Bardin, *Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels*, Pace International Law Review, Vol. 14, Issue 1, April 2002, P. 29.

(6) للاستزادة في موضوع الطبيعة المادية لمنشأة البترول البحرية ووضعها القانوني أنظر: مصطفى المصري، الوضع القانوني لمنشآت البترول البحرية المتحركة- المنظور الدولي، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية، الجامعة اللبنانية، المجلد 2، العدد 31، 2021، ص.ص. 346-370.

(7) أشارت المادة 33 من اتفاقية قانون البحار إلى أنّه للدولة الساحلية، في منطقة محاذية للبحر الإقليمي تُسمّى منطقة متاخمة، تُمارس الدولة الساحلية سيطرتها اللازمة من أجل منع خرق قوانينها مرعية الإجراء على أن لا تمتد هذه المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يُقاس منها البحر الإقليمي.

(8) أنظر المادة 2.1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

(9) لأغراض هذه الدراسة، تُعتبر "منشآت البترول البحرية المتحركة" على أنّها تشمل المنشآت البحرية التالية:

A. Floating Rigs:

1- Semi-Submersible

2- Drillships

3- Floating Production, Storage and Offloading Units (FPSOs)

B. Bottom Supported:

4- Tension Leg Platforms

5- Jackup Platforms

6- Single Point Anchor Reservoir (SPAR)

(10) تجدر الإشارة هنا إلى أنّ شروط تطبيق الصلاحيّة الإقليمية للدولة اللبنانية مناط بـ 1- وقوع الجريمة كلياً أو جزئياً داخل النطاق الإقليمي اللبناني، وهذا الأخير ذو وجهان: الإقليم الطبيعي والإقليم الإعتباري. بالتالي، أشارت المادة 17.1 من قانون العقوبات اللبناني بأنّه يُعتبر البحر الإقليمي من الأقاليم الطبيعية للدولة وهو يخضع لسيادة الدولة حتى تستطيع الدفاع عن أغراضها الأمنية والاقتصادية، فإذا وقعت جريمة فإنّها تُعامل وكأنّها وقعت في الأرض اللبنانية.

- (11) المادة 2.2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. للاستزادة أنظر: منصور محمد، مذكرة ماستر بعنوان **صلاحيات الدولة الساحلية على مناطقها البحرية في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (مونتيفوي 10 ديسمبر 1982)**، كلية الحقوق في جامعة قسنطينة-1، الجزائر، 2014، ص. 55.
- (12) أشارت المادة 18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إلى معنى **المرور** بأنه الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية [...]. كما أشارت المادة 19 إلى معنى **المرور البريء** بأنه المرور الذي لا يضرب بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمانها [...].
- (13) للمزيد من المعلومات حول تعريف السفينة حسب القضايا والممارسات الدولية، أنظر: مصطفى المصري، مرجع سابق، ص. 353 وما يليها.
- (14) أنظر المواد 17، 24 و26 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- (15) أنظر المواد 19، 21.1 و25.1، المرجع أعلاه.
- (16) Hossein Esmaeili, Op. Cit., P. 114.
- (17) المادة 24 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- (18) تجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن المادة 15 من قانون العقوبات اللبناني على أنه تُعد الجريمة مُقترفة في الأرض اللبنانية : 1- إذا تمّ على هذه الأرض أحد العناصر التي تؤلّف الجريمة أو فعل من أفعال جريمة غير مجترئة أو فعل اشتراك أصلي أو فرعي. 2- إذا حصلت النتيجة في هذه الأرض أو كان متوقّعا حصولها فيها. للاستزادة في هذا الموضوع أنظر: سمير عالية وهيثم عالية، **الوسيط في شرح قانون العقوبات- القسم العام**، مجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2010، ص. 148 وما يليها.
- (19) Hossein Esmaeili, Op. Cit., P. 115; Anne Bardin, Op. Cit., P. 37.
- (20) المادة 27.5 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- (21) أشارت إليه المادة 17.5 من قانون العقوبات اللبناني إلى أنه يمتدّ تطبيق الشريعة الجزائية فوق الأراضي التي تُعتبر بحكم الأرض اللبنانية ومنها المنصّات الثابتة (دون أن يذكر المشرّع نوع هذه المنصّات الثابتة وهل هي متحركة أم لا).
- (22) المادة 21 الفقرات (أ)، (ب)، (ج)، (و)، (ح) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- (23) المادة 33، المرجع أعلاه.
- (24) Hossein Esmaeil, Op. Cit., P. 118.
- (25) North Sea Continental Shelf Cases (Federal Republic of GERMANY/DENMARK; Federal Republic of GERMANY/NETHERLANDS), Judgment, I.C.J. Reports, 20 Feb 1969, P. 22 at [¶ 19].
- (26) وهذا ما أشارت إليه فيما بعد المادة 77.2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- (27) المادة 77.1، المرجع أعلاه.
- (28) تتألف الموارد الطبيعية من الموارد المعدنية وغيرها من الموارد غير الحية لقاع البحر وباطن أرضها. للمزيد أنظر المادة 77.4، المرجع أعلاه.
- (29) على سبيل المثال، لا يقع حطام السفينة الملقاة على الجرف في نطاق الحقوق السيادية فوق الجرف القاري. لهذا، إنّ الحقوق السيادية تتميز بعدم شمولية النطاق المادي. حول هذه النقطة، يجب التمييز بين الحقوق السيادية والسيادة الإقليمية.
- Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, Cambridge University Press, 2012, P. 142.
- (30) من حيث المبدأ، إنّ الحقوق على الجرف القاري هي حقوق مكانية (إقليمية) بمعنى أنه يمكن ممارستها فقط داخل الحيز المعين بغض النظر عن جنسية الطاقم أو السفن. Id, P. 143.
- (31) المادة 56.1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- (32) المادة 60.2، المرجع أعلاه.
- (33) إذا تمّت قراءة المادة 77 من اتفاقية قانون البحار بالاقتران مع المواد 56، 60 و80 يمكن فهم بأنّ الاتفاقية توسّع الحقوق السيادية والاختصاص القضائي للدولة الساحلية لتشمل جميع الجزر الاصطناعية والمنشآت على الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة. أنظر أيضاً في الطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية الخالصة واختلاف الآراء حولها: صلاح الدين عامر، **القانون الدولي للبحار- دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982**، دار النهضة العربية، 1983، ص. 250 وما يليها.
- (34) الموقّعة بتاريخ 1988/3/10 في روما-إيطاليا، أُدخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1992/3/1؛ صادق عليها لبنان بموجب قانون رقم 290 تاريخ 1994/2/22، الجريدة الرسمية، العدد 12، تاريخ 1994/3/24، ص. 12.

(35) عرّفت المادة 1.1 "السفينة" لغايات اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة (المُعدّلة لاحقاً وفق بروتوكول 2005 الذي أُقرّ في لندن-المملكة المتّحدة بتاريخ 2005/10/14 وأدخل حيّز التنفيذ تاريخ 2010/7/28) بأنّها أي مركب مهما كان نوعه غير مثبت تثبيئاً دائماً بقاع البحر، بما في ذلك الزوارق ذات الدفع الديناميكي، والمراكب القابلة للتشغيل المغمور، وأي مركب عائم آخر.

(36) المادة 3، المرجع أعلاه.

(37) المادة 4، المرجع أعلاه.

(38) For more information about the Submersible Barge, see: Claiborne McCarty v. SERVICE CONTRACTING, INC., U.S. District Court, E.D. Louisiana (Baton Rouge Division) [25/9/1970], 317 F. Supp. 629, P. 630.

(39) عرّفت المادة 1.3 "المنصّة الثابتة" بأنّها الجزيرة الاصطناعيّة، أو منشأة، أو هيكل ممّا قد تُبثّ تثبيئاً دائماً بقاع البحر بغرض استكشاف أو استغلال الموارد أو لأية أغراض اقتصاديّة أخرى. بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدّ سلامة المنصّات الثابتة لعام 2005 القائمة في الجرف القارّي (الذي عدلّ بروتوكول سنة 1988) والذي عُقد في لندن-المملكة المتّحدة بتاريخ 2005/10/14 وأدخل حيّز التنفيذ تاريخ 2010/7/28.

(40) لأغراض هذا البحث، إنّ مصطلح المنشأة الثابتة مُرادف لمصطلح المنصّة الثابتة.

(41) أحكام الفقرات الفرعية 1 (ج) و(د) و(هـ) و(و) و(ز) و(ح) و(أ) من المادة 1، وأحكام المواد 2 مكرّراً و5 و5 مكرّراً و7، وأحكام المواد من 10 الي16، بما فيها المواد 11 مكرّراً و11 مكرّراً ثانياً و12 مكرّراً، من اتفاقيات قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، في صيغتها المعدّلة بموجب بروتوكول عام 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.

(42) للاستزادة أنظر المادة 3 من بروتوكول 2005.

(43) Australian Act. N. 13 (2000) relating to the Crimes at the Sea, as amended by Act. N. 31, 2014.

(44) *Id*, Schedule 1, Part 6.

(45) *Id*, Part 3; Part 3A; Schedule 1, Part 2.

(46) Act N. 64(I) relating to the Exclusive Economic Zone and Continental Shelf Law (2004), as amended by Act N. 97(I), 2014.

(47) *Id*, Part IV: 8B-1 (a); 9.

(48) Act N. 68-1181 relating to the exploration of the Continental Shelf and the Exploitation of its Natural Resources (1968), Repealed by Ordinance No. 2016-1687 of December 8, 2016 – Art. 57.

(49) *Id*, Art. 42-54.

(50) UK Continental Shelf Act N. 28 (1964), as amended by the Act. N. 62, 2019.

(51) *Id*, Section 7 (1)(2)(3).

(52) *Id*, Section 7 (4).

(53) قد يصل عدد المقاولين على متن منصّة البترول البحريّة أثناء مرحلة تطوير الأنشطة البتروليّة من 25 إلى 50 مقاولاً.

(54) يُقصد بالاختصاص المدني هنا، مدى اختصاص سلطات الدّولة الساحليّة بالتصرّفات والوقائع المتعلّقة بالأشخاص التي تحدث على متن المنشأة البحريّة، وكذلك مدى الاختصاص على المنشأة ذاتها، أي مدى جواز توقيع الحجز الاحتياطي أو التنفيذ عليها.

(55) المادة 28 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. للاستزادة أنظر: بوزيدي خالد، مذكرة ماستر بعنوان "النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري"، كليّة الحقوق والعلوم السياسيّة في جامعة أبي بكر بلقايد، الجزائر، 2014، ص. 43 وما يليها.

(56) المادة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

(57) Longshoremen's and Harbor Workers Compensation Act of 1972 (LHWCA), 33 U.S.C. Ch. 18, § 901 et seq., as amended through Pub. L. 98-426, § 28 (a)-(g), Enacted Sept. 28, 1984.

(58) *Id*, § 904, 906.

- (59) Outer Continental Lands Act of 1953, 43 U.S.C. Ch. 29, SubChapter III, § 1331 et seq., as amended through Pub. L. 95-372, § 203(b), Enacted Sep. 18, 1978.
- (60) *Id.*, § 1333 (a)-(2)(A).
- (61) Health and Safety at Work Act of 1974.
- (62) Statutory Instruments (SI) 1977 No. 1232, § 4 (1)-(a)(b).
- (63) أشارت المادة 647 من قانون الموجبات والعقود اللبناني على صاحب العمل توفير ما يلزم من شروط السلامة والصحة، وأن يسهر على الآلات والأدوات بحيث لا ينجم عنها خطر على صحة الأجراء وحياتهم، وأن يقوم بكل تدبير واجب تستلزمه ماهية العمل لحماية حياة الأجراء.
- (64) أنظر المادتين 61 و62 من قانون العمل اللبناني. كذلك المرسوم رقم 2004/11802.
- (65) أنظر المواد 54، 55 و59.
- (66) أنظر المادة 17.1.
- (67) أنظر المواد 89، 114، 123، 129، 131، 133، 134 و135.
- (68) Hossein Esmaeili, Op. Cit., P. 132.
- (69) مصطفى المصري، مرجع سابق، ص. 356-357.
- (70) الاتفاقية الدولية المتعلقة بقواعد الاختصاص القضائي المدني في مسائل الاصطدام والاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجزائي في مسائل الاصطدام أو حوادث الملاحة الأخرى. كلتاهما وقّعنا في بروكسل بتاريخ 1952/5/10.
- (71) المادة 1.1 من اتفاقية الاصطدام المتعلقة بالاختصاص القضائي المدني.
- (72) المادة 1 من اتفاقية الاصطدام المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الاختصاص الجزائي.
- (73) عرّف قانون التجارة البحرية اللبناني السفينة بأنها كل مركب صالح للملاحة أيًا كان محموله أو تسميته، وتعتبر جزءًا من السفينة جميع التفرّعات الضرورية لاستثمارها. يُنظر أيضًا في المواد المتعلقة بالتصادم البحري 233-244.
- (74) عُقدت هذه الاتفاقية في لندن، أقرت في 1972/10/20 وأدخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1977/7/15 (عُدلت لاحقًا بتاريخ 1995/11/4). إنضم إليها لبنان بموجب رقم 295 تاريخ 2000/12/30، الجريدة الرسمية، العدد 3، تاريخ 2001/1/11، ص. 93.
- (75) القاعدة 1(a)، المرجع أعلاه.
- (76) القاعد 3(a)، المرجع أعلاه.
- (77) تعني "المنطقة" قاع البحر والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية. أنظر بشأن المسائل الجمركية والمالية في المنطق المواد التالية: (1) 147.2، 183، (f)(ii) 160.2، (o)(i) 162.2، المادة 17.1 من الملحق 3 وذلك من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- (78) Art. 35.
- (79) عرّفت المادة (2) 1.1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار "السلطة" بأنها السلطة الدولية لقاع البحر.
- (80) أنظر المادتين 171 و183.1، المرجع أعلاه.
- (81) Art. 33.
- (82) المادة 15 من قانون رقم 2017/57، الجريدة الرسمية، العدد 48، تاريخ 2017/10/12، ص. 3494.