

Originally published at the

Lebanon Law Review



الحماية القانونيّة الدوليّة لمنشآت البترول البحريّة -الممارسة والأدوات المتّاحة-

مصطفى المصري

باحث ومستشار قانوني

طالب دكتوراه، تخصص في عقود صناعة البترول

ماجستير بحثي في قانون الأعمال

مقدمة

يُعتبر اكتشاف النفط والغاز الطبيعي في الحوض الشرقي للبحر الأبيض المتوسط يُشري سارةً للدول الساحلية. على الرغم من التحديات التي تواجهها الأخيرة في الوقت الراهن،⁽¹⁾ لا زال أمامها فرصٌ واعدة وتفاؤل عميق في المزيد من الاكتشافات للمكامن البترولية البحرية. عمومًا، إن البنية التحتية للتنقيب عن الغاز الطبيعي ونقله إلى شواطئ الدولة الساحلية، خاصةً منصات الحفر،⁽²⁾ تشكل أصلًا استراتيجيًا لتلك الأخيرة.

يُعد الانضمام إلى الفرص التي تم إنشاؤها من خلال اكتشاف رواسب البترول في البحر والإمكانات الناتجة عن استخراجها مخاطر أمنية كبيرة لمنشآت البترول. قد تقع هذه المنشآت في منتصف البحر، قريبًا من سواحل الدولة المضيفة (ضمن البحر الإقليمي)،⁽³⁾ أو بعيدًا عن سواحلها ضمن الجرف القاري أو المنطقة الاقتصادية الخالصة،⁽⁴⁾ وقد تصبح هدفًا لهجمات إرهابية. بالإضافة إلى الخسائر في الأرواح البشرية القائمة على متن منشآت البترول، قد يكون لمثل هذا الهجوم عواقب وخيمة. من الناحية الاقتصادية على سبيل المثال، يمكن أن تكلف إعادة بناء منشأة بحرية متضررة مئات الملايين من الدولارات. كما يؤدي انقطاع ضخ البترول حتى إعادة بناء البنية التحتية إلى خسائر إقتصادية فادحة. علاوة على ذلك، قد يكون لهجوم من هذا النوع عواقب استراتيجية وخيمة؛ فهو قادرٌ على إحداث تأثير شديد على إمدادات الطاقة للدولة الساحلية، بالنظر إلى الاعتماد على البترول، خاصةً الغاز الطبيعي لإنتاج الطاقة الذي من المتوقع أن يزداد مع مرور الوقت. إن التحديات التي تواجهها الدولة الساحلية في حماية المنشآت ليست فقط نتيجةً لبعُد الأخيرة عن شواطئ الدولة، إنما ناتجة عن حقيقة مفادها بأن المنشآت تقع في منطقة تكون فيها صلاحيات الدولة الساحلية محدودة بموجب القانون الدولي، وهي مقيدة غالبًا بالحق في استغلال الموارد الطبيعية.⁽⁵⁾

من جهةٍ أخرى، قد تصطدم منشآت البترول البحرية بالسفن والهيكل البحرية الأخرى، الأمر الذي قد يؤدي إلى خسائر في الأرواح والممتلكات، فضلًا عن التلوث البحري والأضرار الاقتصادية الأخرى. على سبيل المثال، في الفترة الممتدة من سنة 1973 إلى 1995، تم تسجيل ما مجموعه 463 حادثة اصطدام السفن بمنشآت البترول البحرية فوق الجرف القاري للمملكة المتحدة.⁽⁶⁾ من الواضح أن الهجمات المتنوعة⁽⁷⁾ على منشآت البترول البحرية⁽⁸⁾ والتدخل فيها قد ازداد بشكل عام في السنوات الأخيرة، خاصةً في الدول غير المستقرة اقتصاديًا وسياسيًا،⁽⁹⁾ حيث تم ارتكاب مثل تلك الهجمات/التدخلات من قبل أنواع مختلفة من الخصوم بما في ذلك الإرهابيون، المتمردون، القراصنة، الناشطون البيئيون والمناهضون للنفط وغيرهم من الجناة.

انطلاقًا مما سبق، تسمح اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للدولة الساحلية باعتماد قوانين وأنظمة تتعلق بالمرور البريء عبر البحر الإقليمي المتعلقة بحماية المنشآت البحرية.⁽¹⁰⁾ كما يُسمح للدولة الساحلية بإنشاء مناطق أمان حول المنشآت البترولية فوق الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة لضمان سلامة كلٍّ من المنشآت الملاحية والبحرية.⁽¹¹⁾ بالإضافة إلى ذلك، يتطلب بروتوكول لندن لعام 2005 المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة⁽¹²⁾ أن تنص الدول الأطراف على عقوبات مناسبة لأي عمل غير قانوني موجه ضد المنشآت البحرية. كما اعتمدت المنظمة البحرية الدولية (IMO) أنظمة ومقررات معينة لضمان سلامة منشآت البترول ولمنع التعدي على مناطق الأمان حول المنشآت أو الهياكل البحرية.⁽¹³⁾ تأسيسًا على ما تقدم، تتمثل أهداف البحث موضوع الدراسة في تسليط الضوء على مسألة حماية منشآت البترول البحرية، وفقًا للممارسات الدولية، حيث تستوضح الإطار القانوني ذي الصلة وتحديد المصطلحات الأساسية المطلوبة لتحليل قانوني لمسألة الممارسة، كما تستوضح الأدوات القانونية المتاحة للدولة الساحلية من أجل التعامل مع التهديدات العامة. تكمن أهمية هذه الدراسة عمليًا في تحليل النصوص المختلفة للأسس القانونية المُتبعة في حماية الدولة الساحلية لمنشآت البترول البحرية (المتحركة والثابتة) بموجب أحكام الممارسات الدولية، وذلك عبر تسليط الضوء على أهم الاتفاقيات الدولية.

إنطلاقًا مما تقدم، تُطرح إشكالية هذه الدراسة حول آلية تعامل أحكام الاتفاقيات الدولية في تحديد مدى سلطة الدولة الساحلية في حماية منشآت البترول البحرية من الهجمات المختلفة على ضوء الأدوات القانونية المتاحة.

بناءً على ما تقدم، ستركز دراستنا على تحليل حقوق الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء من أجل حماية المنشآت البحرية (1)، بعد ذلك سيتم دراسة مسألة مناطق الأمان (Safety Zones) حول منشآت البترول (2)، لاحقًا سيتم دراسة أحكام بروتوكول 2005 وقرارات المنظمة البحرية الدولية (3)، من ثم سيتم التعامل مع ممارسات الدول المتعلقة بحماية منصات البترول (4)، وستُختتم هذه الدراسة باقتراح نهج مفضل للنظر فيه حيث يتعلق بسلامة منشآت البترول البحرية وفق الاتفاقيات الدولية.

1. قوانين وأنظمة الدولة الساحلية ضمن نطاق بحرهما الإقليمي

ضمن نطاق البحار الإقليمية، يحق للدولة الساحلية أن تسنّ قوانين وأنظمة، بما في ذلك عقوبات جزائية،⁽¹⁴⁾ لحماية منشأتها وهياكلها البترولية البحرية. تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، إلى حزام بحري يُعرف بالبحر الإقليمي.⁽¹⁵⁾ بالتالي، تتمتع سفن جميع الدول، سواء ساحلية كانت أو غير ساحلية، بحق المرور البري خلال البحر الإقليمي.⁽¹⁶⁾ لذلك، قد تحدث بعض التصادمات بين السفن ومنصات البترول.

يحتوي قانون البحار على بعض الأحكام التي تمنح الدولة الساحلية سلطة تنظيم المرور عبر البحر الإقليمي من أجل حماية منشآت البترول. وفقاً للمادة 19 من اتفاقية قانون البحار، إذا كان مرور السفينة الأجنبية متورطاً بـ "أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية"، فإن هذا المرور يُعتبر ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، بالتالي لا يكون هذا المرور برياً.⁽¹⁷⁾ كما أشارت المادة 21 من الاتفاقية إلى أنه يجوز للدولة الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور البري عبر البحر الإقليمي فيما يتعلق بحماية المرافق (Facilities) أو المنشآت (Installations).⁽¹⁸⁾ يشمل مصطلح "المنشآت" الجزر الاصطناعية ومنصات البترول وغيرها من المنشآت الأخرى. إلا أن معنى عبارة "التدخل في المنشآت" المُشار إليها في المادة 19 غير واضحة، حيث لا تحدّد نوع التدخل في المنشآت البحرية الذي يُعتبر ضاراً بسلم الدولة أو بحسن نظامها أو بأمنها. فهل يرتقي الإزعاج البسيط لدرجة الإضرار بأمن الدولة الساحلية؟ على سبيل المثال، هل يضرب بحسن نظام الدولة ساحلية إذا كان مرور سفينة أجنبية خلال البحر الإقليمي يُجبر ناقلات نفط أو سفن الحفر على تغيير مساراتها عندما تتحرك من/إلى منشأة بترولية ثابتة في عرض البحر؟

كما ذكرنا، لم تحدّد المادة 19 نوع التدخل في المنشآت البحرية. مع ذلك، أشارت المادة 19.1 على أن المرور يكون برياً ما دام لا يضرب بسلم الدولة الساحلية أو بأمنها أو بحسن نظامها، حيث يتم وفق هذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي الأخرى. فالمادة 21 تمنح الدولة الساحلية حقاً في سنّ قوانين وأنظمة لحماية منشآت البترولية. بالتالي، من خلال أحكام المادة 21، نرجح القول⁽¹⁹⁾ بأنه للدولة الساحلية الحق في التحقق من الطابع البري للمرور من أجل حماية منشأتها، بما يتفق مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وقواعد القانون الدولي الأخرى.⁽²⁰⁾

في جميع الأحكام الأخرى التي تعطيها المادة 19 تقريباً المتعلقة، على سبيل المثال، بالمصالح الاقتصادية للدولة الساحلية، تؤكد الاتفاقية على التدخل الفعلي للسفن الأجنبية في أنشطة معينة يمكن اعتبارها إخلالاً بأمن أو حسن نظام الدولة، حيث أن "أي من أنشطة الصيد"⁽²¹⁾ تُعتبر مضرّة بسلمها وحسن نظامها وليس "أي تدخل في أنشطة الصيد". قد يتسبب المرور البري بتدخل طفيف في العديد من أنشطة الدولة الساحلية مثل صيد الأسماك وإجراء البحوث والممارسات العسكرية. بالتالي، إن اعتبار الإزعاج/التدخل البحري البسيط لمصالح الدولة مضرّاً بسلم وأمن وحسن نظامها، عليه لا يكون للمرور البري في البحر الإقليمي فعالية ملاحية.

استناداً لما سبق، بالنظر إلى أحكام المادة 19 المتعلقة بأمن الدولة الساحلية ومصالحها الاقتصادية، نستنتج بأنّ التدخل البسيط في تشغيل المنشآت البترولية لا ينبغي اعتباره ضاراً بالسلم أو حسن النظام أو أمن الدولة الساحلية. هذا يعني أنه لا يحق للدولة الساحلية منع المرور البري بسبب إزعاج/تدخل بسيط. بيدّ أنه للدولة الساحلية⁽²²⁾ إجبار السفن الأجنبية بشكلٍ معقول على تحويل مسارها أو اتباع تعليمات معينة قد تطيل أمد مرورها، من أجل حماية منشأتها البحرية، وبما يضمن المرور السليم للسفن الأجنبية. علاوة على ذلك، يمكن للدولة الساحلية أن تحدّد وتصف الممرات البحرية وأنظمة فصل حركة المرور في بحرهما الإقليمي وتطلب من السفن الأجنبية استخدام مخططات فصل المرور المحددة، بالإضافة إلى إمكانية تعليق المرور البري مؤقتاً في مناطقٍ محدّدة من بحرهما الإقليمي إذا كان هذا التعليق "ضرورياً" لحماية أمنها.⁽²³⁾

تجدر الإشارة إلى مسألة تتعلق بتدخل مرور السفن الأجنبية في عمل منشآت الدولة الساحلية عبر بحرهما الإقليمي⁽²⁴⁾ وهي ما إذا كان التدخل المعني يجب أن يكون مقصوداً أم لا. بمعنى آخر، هل يجعل من التدخل غير المقصود في عمل منشآت البترول للدولة الساحلية المرور عبر البحر الإقليمي إشكالية. توضح الصياغة الواردة في المادة 19 من الاتفاقية أنّ بعض أنواع التدخل، مثل "أي من أنشطة الصيد"⁽²⁵⁾ تُعتبر مضرّة بحسن نظام الدولة الساحلية حتى ولو لم تكن مقصودة، لأنّ الفقرة استخدمت ببساطة عبارة "أي من أنشطة الصيد" أو "القيام بأنشطة بحث أو مسح"⁽²⁶⁾ إلا أنّ التدخل في منشآت الدولة الساحلية ينبغي أن يكون مقصوداً حتى يُعتبر مضرّاً بحقوقها، وهذا المفهوم يُستنتج بشكلٍ خاص من عبارة ("أي فعل يهدف ... any" (act aimed ... من المادة 19.2 من الاتفاقية.

2. مناطق الأمان حول منشآت البترول البحرية

يُعد إنشاء مناطق الأمان حول منشآت البترول أحد أكثر الطرق فعاليةً لحمايتها من الاصطدام و/أو الأخطار الأخرى. تمنح اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الدولية الساحلية، أو الشركة التي تشغل المنشأة البحرية، الحق في إنشاء منطقة أمان حول منشآتها البترولية فوق المنطقة الاقتصادية الخالصة⁽²⁷⁾ والجرف القاري⁽²⁸⁾ وأعلى البحار⁽²⁹⁾ وفي "المنطقة" الواقعة خارج حدود الولاية القضائية⁽³⁰⁾.

بادئ ذي بدء، في دورة 1973 للجنة قاع البحار في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الثالثة، اقترحت الولايات المتحدة الأمريكية مشروع مواد تضمنت أحكاماً بشأن المنشآت البحرية في المنطقة الاقتصادية لقاع البحر لدى الدولة الساحلية⁽³¹⁾. فيما يتعلق بمنطقة الأمان، تم الاقتراح بأنه يجوز للدولة الساحلية، عند الضرورة، أن تنشئ مناطق أمان معقولة حول المنشآت البحرية، يمكن أن تتخذ فيها التدابير المناسبة لحماية الأشخاص، الممتلكات والبيئة البحرية، كما يجب أن تُصمّم تلك المناطق لضمان ارتباطها بشكل معقول بطبيعة ووظيفة المنشأة، كما تحدّد الدولة الساحلية عرض منطقة الأمان ويجب أن تكون مطابقة للمعايير الدولية الموجودة أو التي سيتم إنشاؤها بموجب المادة 3⁽³²⁾. أشارت الفقرة 2 من المادة 3 إلى أنه ينبغي تحديد اتساع منطقة الأمان حول المنشآت البحرية بعد التشاور مع المنظمة الاستشارية البحرية للملاحة البحرية⁽³³⁾.

في الدورة نفسها للجنة قاع البحار، اقترحت الأرجنتين مشروع مواد أحكاماً مماثلة للولايات المتحدة الأمريكية بخصوص بناء المنشآت البحرية، وكيفية تحديد مناطق الأمان حول هذه المنشآت. مع ذلك، حدّد الاقتراح الأرجنتيني منطقة الأمان بـ 500 متر⁽³⁴⁾.

أخيراً، وافقت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على مسافة 500 متر كمناطق أمان حول منشآت البترول البحرية. مع ذلك، يمكن إنشاء مناطق أوسع "إلا إذا أجازت ذلك المعايير الدولية المقبولة عموماً"⁽³⁵⁾.

يبيد أنه يُطرح التساؤل حول نوع المنشآت البترولية التي تحميها مناطق الأمان وفقاً للقانون الدولي. بعبارة أخرى، هل يمكن إنشاء مناطق أمان لحماية المنشآت الثابتة فقط، أم يمكن إنشاؤها حول منشآت البترول المتحركة أيضاً؟ لم تحدّد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نوع المنشآت التي يمكن حمايتها بواسطة مناطق الأمان. وفقاً لأحكام هذه الأخيرة، يجب أن تكون لهذه المناطق "صلة معقولة بينها وبين طبيعة ووظيفة المنشأة البحرية"⁽³⁶⁾، إذ أنّ هذا المعنى غير واضح. فقد يعني أنّ إنشاء منطقة أمان مسموح به إذا كان ذلك ضرورياً لضمان السلامة الملاحية والمنشآت البترولية في كل حالة على حدة.

لا شك بأنّ للدولة الساحلية إنشاء مناطق أمان حول منصّات البترول البحرية الثابتة وذلك بالنظر إلى صياغة وغرض اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ولكن، بالنظر إلى المصطلحات المستخدمة في المادة 60.5، والتي تشير إلى أنّ عرض منطقة الأمان يجب أن يُقاس من كل نقطة من نقاط طرفها الخارجي، فهل تُستبعد منشآت البترول المتحركة؟ من المرجح، وفق أحكام الاتفاقية، إنشاء منطقة أمان حول المنشآت المتحركة من كل نقطة من نقاط طرفها الخارجي، حيث أنّه لا يوجد سبب آخر لدعم عدم قدرة دولة ساحلية على إنشاء مناطق أمان حول منصّات البترول. بالتالي، يمكن الاستنتاج أنّه يجوز لدولة ساحلية إنشاء مناطق أمان حول منشآتها المتحركة، عندما تكون متصلة بقاع البحر أو أثناء مشاركتها في أنشطة الحفر⁽³⁷⁾.

كما ذكرنا سابقاً، يُعد إنشاء مناطق أمان حول منصّات البترول أحد أكثر الطرق فعاليةً لحماية هذه المنشآت من الاصطدام. كما أنّه يمكن إنشاء منطقة أمان أوسع من تلك المحددة في الاتفاقية (500 متر) وفقاً لما تسمح به المعايير الدولية المقبولة عموماً أو على النحو الموصى به من قبل المنظمة الدولية المختصة. يمكن إنشاء مناطق أمان حول المنصّات الثابتة والمتحركة، إلا أنّه عملياً تم إنشاء مناطق أمان فقط حول منشآت البترول الثابتة. من جهة أخرى، يبدو أنّ إنشاء مناطق الأمان حول منشآت البترول ليس تديبيراً كافياً لمنع الاصطدام بين الأخيرة والسفن. تشير إحصائيات الاصطدام بين المنشآت والسفن في بحر الشمال إلى أنّ مناطق الأمان التي يبلغ اتساعها 500 متر لم تكن فعالة بما يكفي لمنع الاصطدامات⁽³⁸⁾.

3. قرارات المنظمة البحرية الدولية (IMO) وأحكام بروتوكول 2005

3.1 فيما يتعلق بقرارات المنظمة البحرية الدولية:

يحتوي القرار A 621(15)،⁽³⁹⁾ تدابير منع التعدي على مناطق الأمان حول المنشآت أو الهياكل البحرية، على عدد من التوصيات فيما يتعلق بمسائل مثل مرور السفن بالقرب من المنشآت البترولية وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بتسهيل واستخدام المنشآت البحرية. كما أنه لم يعتمد القرار أي توصية بشأن الحد الأقصى لمناطق الأمان.

يوصي القرار بأن تنتقل السفن التي تمرّ بالقرب من المنشآت أو الهياكل البحرية بحذر عند المرور بالقرب من المنشآت البحرية،⁽⁴⁰⁾ وأن تتخذ إجراءات تبادلية مبكرة وجوهية عند الاقتراب من هذه المنشآت،⁽⁴¹⁾ واستخدام أنظمة توجيه محدّدة تمّ إنشاؤها في المنطقة،⁽⁴²⁾ كما تحافظ على الاستماع المستمرّ على الجسر الملاحي على قناة VHF 16 عند الملاحة بالقرب من المنشآت البحرية من أجل التنسيق المستمر بين الإثنتين.⁽⁴³⁾

يوصي القرار كذلك بأن تقوم الدولة الساحلية التي تتمتع بالسلطة والاختصاص لتنظيم استخدام وتشغيل المنشآت البحرية بإصدار اخطارات مبكرة للبخّارة بالوسائل المناسبة لإبلاغ السفن بالموقع أو الموقع المقصود للمنشآت والهياكل البحرية، واتساع مناطق أمان والقواعد المطبقة فيها.⁽⁴⁴⁾ كما يوصي بأن تطلب الدولة الساحلية من مشغلي وحدات الحفر البحرية المتحرّكة تقديم إشعار مسبق بتغيير موقعهم إلى السلطة المختصة للدولة للسماح بإخطار البخّارة في الوقت المناسب.⁽⁴⁵⁾ بالإضافة إلى ذلك، يوصي بأن تطلب الدولة الساحلية من مشغلي المنشآت البحرية اتخاذ تدابير مناسبة، مثل الأضواء الفعّالة والإشارات الضوئية، لمنع التعدي على مناطق الأمان حول هذه المنشآت.⁽⁴⁶⁾ أخيراً، يوصي أيضاً أن تقوم دولة العلم التي تتلقّى شكوى بشأن انتهاك منطقة أمان من قبل أي من سفنها بإجراء تحقيقات واتخاذ الاجراءات، عند الاقتضاء، وفقاً لتشريعاتها الوطنية.⁽⁴⁷⁾ تجدر الإشارة بأنّه تمّ اعتماد هذا القرار المتعلق بمناطق الأمان، على أساس أحكام اتفاقية المنظمة البحرية الدولية،⁽⁴⁸⁾ بالإضافة لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.⁽⁴⁹⁾

ألغى صدور قرار المنظمة البحرية الدولية رقم A 671(16)⁽⁵⁰⁾ بشأن مناطق الأمان وسلامة الملاحة حول المنشآت والتركيبات البحرية⁽⁵¹⁾ بدوره قرار A 621(15)، إلا أنّ معظم أحكامه مكرّرة في ملحق لدى القرار الجديد. يقدّم هذا القرار عدداً من التوصيات إلى الحكومات والدولة الساحلية ودولة العلم. يوصي القرار بأن تنظر الحكومات، عندما تتطلب أنماط المرور ذلك، إنشاء مناطق أمان حول المنشآت أو الهياكل البحرية.⁽⁵²⁾ كما يوصي الحكومات اتّخاذ جميع الخطوات اللازمة لضمان عدم دخول السفن التي ترفع علمها أو مرورها عبر هذه المناطق المحدّدة حسب الأصول، ما لم يُصرّح بذلك على وجه التحديد.⁽⁵³⁾

يحتوي ملحق القرار بشكلٍ أساسي على التوصيات الواردة في قرار A 621(15) التي نوقشت أعلاه. يقدّم الملحق كذلك بعض التوصيات بشأن نشر المعلومات المتعلقة بالمنشآت والهياكل البحرية. على سبيل المثال، ينبغي أن تكون الدولة الساحلية مسؤولة عن نشر المعلومات الضرورية لسلامة الملاحة أو أي أنشطة مشروعة أخرى داخل المنطقة التي بموجبها، وفقاً للقانون الدولي، تتمتع بحقوق سيادية وولاية قضائية.⁽⁵⁴⁾ كما يجب أن يتخذ نشر المعلومات هذا شكل تحذيرات لاسلكية وإخطارات للبحارة لتغطية جميع مراحل أنشطة البترول البحرية، وتأخذ المعلومات التي يتم التعامل معها في الاعتبار تفاصيل أي منطقة أمان حول المنشأة وأي ممرّات أو أنظمة مسارات تمّ إنشاؤها في المناطق المجاورة لها بما في ذلك، عند الاقتضاء، علاماتها.⁽⁵⁵⁾ بيّد أنّه تكمن مشكلة قرارات المنظمة البحرية الدولية في أنّها ليست ملزمة قانوناً للدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

3.2 فيما يتعلق ببروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدّ سلامة المنصّات الثابتة القائمة في الجرف القاري لعام 2005:⁽⁵⁶⁾

بادئ ذي بدء، تُطبّق أحكام اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدّ سلامة الملاحة البحرية⁽⁵⁷⁾ إذا كانت السفينة تُبحر أو ترمع الأبحار في مياه واقعة وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لدولة ما، أو الحدود الجانبية لهذا البحر مع الدول المجاورة.⁽⁵⁸⁾ بمعنى آخر، لا تتناول هذه الاتفاقية إلا الجرائم المتعلقة بالسفن، حيث أنّها تخضع أنواعاً معيّنة من منشآت البترول المتحرّكة مثل المنشآت الغاطسة (Submersible Barge) وسفن الحفر (Drilling Ships) لقواعد الاتفاقية لأنها تُعتبر "سفناً"⁽⁵⁹⁾ لغايات الاتفاقية، شرط أن تكون في حالة عبور (Transit)، ملاحاً أو مجدولة للتحرك، وآلا تكون منخرطة في الأنشطة البترولية البحرية⁽⁶⁰⁾ (والذي يمثل فجوة قانونية خطيرة)، وغير مثبّنة تشبيهاً دائماً بقاع البحر.

بيد أن بروتوكول 2005 المكمل للاتفاقية قد تعامل بشكل خاص مع قضية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد المنصات الثابتة.⁽⁶¹⁾ يحتوي هذا الأخير على أحكام معينة لحماية منشآت البترول الثابتة من الأنشطة الإرهابية. على الرغم من تثبيت بعض أنواع منشآت البترول المتحركة بقاع البحر لحفر بئر لفترة محدودة (مثل منصات Jack-up والتي تُعتبر من المنصات المتحركة بواسطة القطر وشبه غاطسة مدعّمة)، إلا أنه لا يمكن اعتبارها "مثبتة بشكل دائم بقاع البحر"، لذلك يتم استبعادهم من تطبيق البروتوكول.⁽⁶²⁾ كما يُطبق الأخير في حال استهدفت الأفعال الجرمية المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري أو ارتكبت على منطقتها.⁽⁶³⁾ لهذا، فإن منشآت البترول القائمة في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة (في حال امتدت لمسافة أبعد من الجرف القاري)، وفي منطقة قاع البحر خارج حدود الولاية القضائية،⁽⁶⁴⁾ لا يشملها هذا البروتوكول.

تتطبق أحكام هذا البروتوكول وفق المادة 1 منه، مع ما يستلزم من تعديل، المواد اللازمة⁽⁶⁵⁾ على الأفعال الجرمية المنصوص عنها في المواد 2 و2 مكرراً و2 مكرراً ثانياً عندما تُرتكب الجرائم على متن أو ضد منشآت ثابتة تقع على الجرف القاري. على سبيل المثال، تشمل هذه الأفعال الجرمية الاستيلاء على منصة ثابتة أو السيطرة عليها باستخدام القوة، ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر منصة ثابتة إذا كان العمل يمكن أن يُعرض للخطر سلامة المنصة، تدمير المنصة أو إلحاق الضرر بها مما يمكن أن يُعرض سلامتها للخطر، وضع جهاز أو مادة يربح أن تدمر المنصة أو يُربح أن تُعرض سلامتها للخطر.⁽⁶⁶⁾ بالإضافة إلى ذلك، لا يغطي البروتوكول، مثل القتل العمد أو الشروع به أو الإسهام كشريك بارتكاب الفعل، إلا إذا تم في سياق ارتكاب أي من الأفعال الجرمية في المادة 2 و2 مكرراً⁽⁶⁷⁾. كما على الدولة الطرف في البروتوكول ملزمة بأداء التزامات معينة، مثل تسليم المجرمين، إلى الدول غير الأطراف في البروتوكول، وهذا الحل يبدو الأكثر منطقية.⁽⁶⁸⁾

تتخذ دول الأطراف في بروتوكول 2005 ما يلزم من اجراءات لإقرار ولايتها القانونية على الأفعال الجرمية المنصوص عنها في المواد 2 و2 مكرراً و2 مكرراً ثانياً عند ارتكاب الجرم ضد منصة ثابتة من قبل أحد رعاياها. من المفهوم أنه في هذه الحالة الأخيرة، يجب تحديد العقوبة حتى إذا كانت الجريمة، من قبل أحد رعايا الدولة الطرف، قد ارتكبت ضد أو على متن منصة تقع على الجرف القاري لدولة أخرى، حيث أنه لا يستبعد البروتوكول الولاية القضائية الوطنية لدولة ما لاتخاذ تدابير من أجل معاقبة الجناة وفقاً للقانون الجزائي الوطني.

ختاماً لهذه الفقرة، على الرغم من أن البروتوكول يشير إلى الاتفاقية،⁽⁶⁹⁾ فمن وجهة نظر قانونية وحتى من الناحية العملية، ليست مهمة، إلا أنها تخلق بعض الصعوبات، إذ تنشأ الأخيرة من رحم تعريف السفن في القانون الدولي⁽⁷⁰⁾ وما إذا كانت منشآت البترول عبارة عن سفن أم لا. حيث أن استبعاد منشآت البترول المتحركة من أحكام بروتوكول 2005 علاوة على أنه ليست جميع تلك المنشآت تندرج ضمن فئة السفن وربما تكون منخرطة في الأنشطة البترولية إذ تخرج والحالة هذه من نطاق الإثنين معاً، الأمر الذي يخلق فجوة قانونية خطيرة وجب تصحيحها.

4. ممارسات الدول المتعلقة بحماية منشآت البترول البحرية

وضعت العديد من الدول في تشريعاتها قوانين وأنظمة لحماية منشآت البترول البحرية. إن إنشاء مناطق أمان حول المنشآت البحرية هو الخطوة الرئيسية التي اتخذتها لحماية منشآتها، ونستذكر أهمها:

ينص قانون البترول الأسترالي (الأراضي المغمورة) لعام 1982⁽⁷¹⁾ على أحكام معينة لحماية منشآت البترول البحرية، حيث يجوز منع السفن من الدخول أو البقاء في منطقة محددة (منطقة أمان) محيطة بالبئر أو منشأة البترول.⁽⁷²⁾ قد تمتد منطقة الأمان المحددة إلى مسافة 500 متر حول المنشأة تُقاس من كل نقطة من الحافة الخارجية لها.⁽⁷³⁾ عندما تدخل سفينة أو تبقى في منطقة أمان يكون كل من المالك والشخص المسؤول عن السفينة مذنبين بارتكاب جريمة ويعاقبون عند الإدانة بغرامة مالية تختلف بين الشخص الطبيعي والشخص المعنوي.⁽⁷⁴⁾

وفقاً لقانون الجرف القاري البريطاني لعام 1964⁽⁷⁵⁾ ولأغراض حماية المنشآت البحرية، يجوز للحاكم العام إصدار قرارات لإنشاء مناطق أمان تمتد إلى مسافة لا تتجاوز الـ 500 متر تُقاس من كل نقطة من الحافة الخارجية للمنشأة القائمة على الجرف القاري،⁽⁷⁶⁾ كما تحدد التدابير اللازمة التي تُعتبر ضرورية في أي منطقة أمان،⁽⁷⁷⁾ بالإضافة إلى تنظيم أو حظر دخول السفن إلى هذه المنطقة.⁽⁷⁸⁾

إلا أن التشريعات البترولية اللبنانية لم تحدّد بشكل واضح منطقة الأمان حول المنشأة البحريّة، حيث أشارت المادة 140 من مرسوم 2013/10289⁽⁷⁹⁾ إلى أنّه تُحدّد مناطق الأمان بالاستناد إلى دراسات يقوم بها المشغل، بقرارات يصدرها الوزير بناء على توصية هيئة إدارة قطاع البترول. كما يتطلّب بناء أو تركيب أو وضع أية منشأة أو تجهيزات في منطقة الأمان لموافقة الوزير بناء على توصية هيئة إدارة قطاع البترول.

تظهر ممارسات الدول أنّ الأخيرة قد استخدمت أساليب مختلفة لحماية منشآت البترول البحريّة. يبدو أنّ إنشاء مناطق أمان حول المنشآت البحريّة هو أهم طريقة لتنفيذ نظام أمان لحماية المنشآت، حيث سمح عددٌ من الدول بإنشاء مناطق أمان دون تحديد الحدود الدقيقة للمنطقة. مع ذلك، حدّدت معظم البلدان مسافة 500 متر كحد أقصى لمنطقة الأمان، علاوةً على العقوبات المنصوص عنها في حال الدخول غير المصرّح به إلى تلك المناطق.

يوصى بأن تنظر الدول في التوصيات الواردة ضمن قرارات المنظمة البحريّة الدوليّة على النحو الذي نوقش أعلاه. تحتوي هذه القرارات على عددٍ من التوصيات المفيدة لم تعتمدها التشريعات الوطنيّة. فمع تزايد عدد منشآت البترول البحريّة، أصبحت الحاجة لتطبيق قرارات المنظمة البحريّة أكثر وضوحاً.

خاتمة

ينص القانون الدولي على تدابير عدّة لحماية منشآت البترول البحريّة في أجزاء مختلفة من البحر. أذنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للدولة الساحليّة باعتماد قوانين وأنظمة، تتفق مع أحكام قواعد القانون الدولي المتعلّقة بالمرور البريء عبر البحر الإقليمي، من أجل حماية المنشآت البحريّة. إذ يجوز للدولة الساحليّة أن تمنع المرور البريء إذا قامت السفن الأجنبيّة بأي عمل يهدف إلى التّدخل في منشآت الدولة الساحليّة. مع ذلك، لا يمكن استخدام الإزعاج/التّدخل البسيط التي تسببه السفن الأجنبيّة عبر البحر الإقليمي كأساس قانوني لدولة ساحليّة لمنع المرور البريء لهذه السفن. ففي حالة التّدخل البسيط في عمل منصات البترول، قد تطلب الدولة الساحليّة، بشكلٍ معقول، من السفن الأجنبيّة تحويل مسارها الأساسي أو اتّباع تعليمات معيّنة.

يهدف إنشاء منطقة أمان باتّساع 500 متر حول كلّ من المنشآت البحريّة الثابتة والمتحرّكة، المعترف بها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، إلى منع الاصطدامات بين السفن ومنصات البترول. كما اعتمدت المنظمة البحريّة الدوليّة عدداً من القرارات التي تحتوي على توصيات من أجل وضع حدٍ لانتهاك المنشآت البحريّة وحمايتها من الاصطدامات. بالمقابل، يمكن الاستنتاج من احصاءات الاصطدام بين منشآت البترول والسفن بعد إبرام اتفاقية قانون البحار بأنّ منطقة الأمان لم تكن تديبياً كافياً لمنع الاصطدامات بين الإثنتين.

نصّت دولٌ عديدة في تشريعاتها على إنشاء مناطق وتدابير أمان، بما في ذلك عقوبات جزائيّة، من أجل منع التعدي على تلك المناطق الأمانة للمنشأة. مع ذلك، افتقرت ممارسات الدول إلى تدابير فعّالة أخرى لحماية منشآتها البترولية.

بروتوكول عام 1988 (كما تمّ تعديله عام 2005) هو أوّل معاهدة دوليّة تتناول حماية منشآت البترول من الإرهاب. مع ذلك، لا زالت هناك فجوة قانونيّة خطيرة حول نقطة الوضع القانوني للمنشآت البحريّة، كونها سفينة أم منشأة لأغراض الاتفاقيّة والبروتوكول المكمل لها.

تبيّن ممارسات الدول أنّ حماية المنشآت البترولية في حدّ ذاتها لم تكن موضوع تشريعاتٍ متكرّرة. إنّ إنشاء مناطق أمان حول هذه المنشآت هو الإجراء الأساسي الذي اتخذته العديد من الدول لحماية منشآتها.

المراجع:

- (1) أنظر في موضوع لبنان: مصطفى المصري، نظرة قانونية حول الأنشطة البترولية في المياه البحرية اللبنانية- الرقعة 4 نموذجًا، مجلة محكمة، 2020/8/16. للإستزادة أنظر أيضًا: مصطفى المصري، واقع ترسيم الحدود البحرية اللبنانية وإطار قانونيته (النزاع اللبناني-الاسرائيلي نموذجًا)، مجلة محكمة، 2020/10/23.
- (2) لأغراض هذه الدراسة، إن مصطلح "المنصة البحرية" مرادف لمصطلح "المنشأة البحرية".
- (3) أشارت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه لكل دولة الحق في أن تحدّد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلًا بحريًا مقيسة 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 1982/12/10 في مونتيجوباي (الجامايك) وقد أدخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1994/11/16، وقد صادق عليها لبنان بموجب قانون رقم 295 تاريخ 1994/2/22، الجريدة الرسمية، العدد 10، تاريخ 1994/3/10، ص. 11.
- (4) أشارت المادة 55 النظام القانوني المميز للمنطقة الاقتصادية الخالصة من الجزء الخامس المنطقة الاقتصادية الخالصة على أنها المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، كما أشارت المادة 57 عرض المنطقة الاقتصادية على أنها لا تمتد أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي. كما نصّت المادة 76 تعريف الجرف القاري على أنه "يشمل لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغورة [...] حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس [...]".
- (5) إذ أنّ الدولة الساحلية لا تتمتع بنفس السيادة فوق المنطقة الاقتصادية الخالصة كما تتمتع بها فوق بحرها الإقليمي. على سبيل المثال، كقاعدة عامة، لا يمكن تقييد الملاحة والتخليق، ولا يمكن مطالبة السفن التي تمرّ عبر المنطقة بتعريف نفسها، وغيرها من الأمور.
- (6) 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. 143.
- (7) هناك مجموعة متنوّعة من التهديدات للمنشآت والبنى التحتية البحرية، التي تشمل التقليدية منها كالهجمات العسكرية و/أو الإرهابية عبر الصواريخ، الطائرات بدون طيار وعمليات التخريب تحت سطح البحر. أمّا غير التقليدية فهي تشمل الهجمات السيبرانية على المنشآت و/أو البنى التحتية والتي تزايدت بشكل كبير في العامين الأخيرين مع تطوّر التكنولوجيا.
- (8) تشمل أنواع المنشآت التي كانت ضحية الهجمات/التدخلات منشآت الإنتاج البحرية الثابتة، ومنشآت الحفر البحرية المتحركة، وحدات الإنتاج والتخزين والتفريغ العائمة (FPSOs)، وحدات التخزين والتفريغ العائمة (FSOs)، محطات تصدير النفط البحرية وأنواع أخرى للمنشآت البحرية مثل أبراج الحفر البحرية، منصّات رؤوس الأبار ومحطات التدقيق.
- Mikhail Kashubsky, *A Chronology of Attacks on and Unlawful Interferences with, Offshore Oil and Gas Installations, 1975-2010*, Terrorism Research Initiative (Collaborating with JSTOR), Vol. 5, No. 5/6, Dec. 2011, P. 140.
- (9) These include: Angola, Iran, Nigeria, Guyana/Suriname, Iraq, Yemen, Indonesia/Malaysia (Malacca Strait), India, Malaysia, Cameroon, and Mexico. *Id.*, P. 140 [Footnote (6)].
- (10) المادة (1)(b) 21.1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- (11) المادة 60.4، المرجع أعلاه.
- (12) بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجه ضد سلامة المنصّات الثابتة لعام 2005 القائمة في الجرف القاري (الذي عدّل بروتوكول سنة 1988) والذي عُقد في لندن-المملكة المتحدة بتاريخ 2005/10/14 وأدخل حيز التنفيذ بتاريخ 2010/7/28.
- (13) IMO, Safety Zones and Safety of Navigation around Offshore Installations and Structures, Resolution A. 671(16), Adopted on 19 Oct. 1989.

- (14) للمزيد من التفاصيل حول الاختصاص الجزائي للدولة الساحلية فوق البحر الإقليمي، أنظر: مصطفى المصري، ممارسة الاختصاص القضائي للدولة الساحلية إزاء منشآت البترول البحرية - المنظور الدولي، Lebanon Law Review، 2021/8/23.
- (15) المادة 2.1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- (16) المادة 17، المرجع أعلاه. كما أشارت المادة 18 من الاتفاقية إلى معنى المرور بأنه الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض اجتياز هذا البحر من دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية [...]. كما أشارت المادة 19 منها إلى معنى المرور البريء بأنه المرور الذي لا يضرّ بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمانها [...]. بالإضافة إلى ذلك، أشارت المادة 24.1 من الاتفاقية لا يحقّ للدولة الساحلية بأن تعيق المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي إلا وفقاً لهذه الاتفاقية [...]. كما استكملت الفقرة الثانية من المادة نفسها بأن تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي.
- (17) المادة 19.1 و (k) 19.2، المرجع أعلاه.
- (18) المادة (b) 21.1، المرجع أعلاه.
- (19) Hossein Esmaeili, Op. Cit., P. 145.
- (20) المادة 21.1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- (21) المادة (i) 19.2، المرجع أعلاه.
- (22) بموجب المادة (b) 21.1، المرجع أعلاه.
- (23) Mikhail Kashubsky, Protecting Oil and Gas Installations: Security Threats and Countervailing Measures, Journal of Energy Security, 13/8/2013, P. 2.
- (24) المادة (k) 19.2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- (25) المادة (i) 19.2، المرجع أعلاه.
- (26) المادة (j) 19.2، المرجع أعلاه.
- (27) المادة 60.4، المرجع أعلاه.
- (28) المادة 80، المرجع أعلاه.
- (29) المادة (d) 87.1، المرجع أعلاه.
- (30) المادة (1) 1.1؛ (c) 147.2، المرجع أعلاه.
- (31) U.N., Report of the Committee on the Peaceful Uses of the Sea-Bed and the Ocean Floor beyond the Limits of National Jurisdiction, A/9021, Vol. III, 1973, P. 75.
- (32) *Id.*
- (33) *Id.*, P. 77. It should be noticed that the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) it has been named since 22/5/1982 as International Maritime Organization (IMO).
- (34) *Id.*, P. 81 at [¶ 25].
- (35) المادة 60.5 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- (36) المرجع أعلاه.
- (37) للمزيد من المعلومات حول اعتبار منصة البترول البحرية "سفينة" أو "منشأة" 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.
- (38) The grand total of all accidents that occurred in the North Sea between 1996 and 2015 for different types of installations was 176 (of which 69 were fixed, 45 were floating, 35 were jack-up, and 26 were unspecified). For more information see: Table 10, 14, 18, 21 and 22 of Reports about **Ship/Platform Collision Incident Database (2015) for offshore oil and gas installations**, Prepared by Liverpool John Moores University for the **Health and Safety Executive**, Research Report N. 1154, 2019. Available at: [Ship/Platform Collision Incident Database \(2015\) for offshore oil and gas installations](http://www.hse.gov.uk/ship-platform-collision-incident-database-2015) ([hse.gov.uk](http://www.hse.gov.uk)), accessed: 20/8/2021.

- IMO, Measures to Prevent Infringement of Safety Zones around Offshore Installations or Structures, Res. A. 621(15), Adopted on 19 Nov. 1987. (39)
- Id*, Sec. 1(a)(i). (40)
- Id*, Sec. 1(a)(ii). (41)
- Id*, Sec. 1(a)(iii). (42)
- Id*, Sec. 1(a)(iv). (43)
- Id*, Sec. 1(b)(i). (44)
- Id*, Sec. 1(b)(ii). (45)
- Id*, Sec. 1(b)(iii). (46)
- Id*, Sec. 1(d). (47)
- Art. 15 (j) of the Convention on the International Maritime Organization, Treaty Registration N. 4214, Vol. 289, Entry into force at 17/3/1958, P. 3; Ratified by Lebanon under Law N. 68 at 26/11/1966. (48)
- المادتين 60 و80 منها. (49)
- IMO, Safety Zones and Safety of Navigation around Offshore Installations and Structures, Res. A 671(16), Adopted on 19 Oct. 1989. (50)
- من المفيد الإشارة في هذا الصدد إلى أنه لأغراض هذا القرار، تُعتبر وحدات الحفر البحرية المتحركة (MODUs) المُستخدمة في عمليات الحفر الاستكشافية بمثابة سفن عندما تكون في حالة عبور أو تنقل (Transit) غير مشاركة في أعمال الحفر، إلا أنها تُعتبر منشآت أو تركيبات عند انخراطها في أعمال الحفر. للمزيد من المعلومات حول وضع النهج القانوني المزدوج المُرجح في تحديد وضعية منشآت البترول البحرية المتحركة، أنظر: مصطفى المصري، الوضع القانوني لمنشآت البترول البحرية المتحركة- المنظور الدولي، مرجع سابق، ص. 364 وما يليها. (51)
- IMO, Res. A 671(16), Op. Cit., Sec. 1(c). (52)
- Id*, Sec. 1(d). (53)
- Id*, Annex, Sec. 4.1. (54)
- Id*, Annex, Sec. 4.2 (5). (55)
- عُقد في لندن-المملكة المتحدة بتاريخ 2005/10/14 وأدخل حيّز التنفيذ تاريخ 2010/7/28 (والذي عدّل بروتوكول 1988). (56)
- الموقعة بتاريخ 1988/3/10 في روما-إيطاليا، أُدخلت حيّز التنفيذ بتاريخ 1992/3/1. عُذلت لاحقاً بموجب بروتوكول 2005 الذي عُقد في لندن-المملكة المتحدة بتاريخ 2005/10/14 وأدخل حيّز التنفيذ تاريخ 2010/7/28. (57)
- المادة 4، المرجع أعلاه. (58)
- عرّفت المادة 1.1 "السفينة" لغايات اتفاقية 2005 بأنها أي مركب مهما كان نوعه غير مثبت تشبيهاً دائماً بقاع البحر، بما في ذلك الزوارق ذات الدفع الديناميكي، والمراكب القابلة للتشغيل المغمور، وأي مركب عائم آخر. (59)
- Mikhail Kashubsky, Op. Cit., P. 4. (60)
- عرّفت المادة 1.3 "المنصة الثابتة" بأنها الجزيرة الاصطناعية، أو منشأة، أو هيكل مّما قد تُبنت تشبيهاً دائماً بقاع البحر بغرض استكشاف أو استغلال الموارد أو لأية أغراض اقتصادية أخرى. (61)
- Hossein Esmaili, Op. Cit., P. 159. (62)
- المادة 1.1 من بروتوكول 2005. (63)
- عرّفت المادة (1) 1.1 من اتفاقية قانون البحار المنطقة بأنها قاع البحر والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية. (64)
- أحكام الفقرات الفرعية 1 (ج) و(د) و(هـ) و(و) و(ز) و(ح) و2 (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 المعدلة بموجب بروتوكول عام 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية. (65)
- المادة 2 من بروتوكول 2005. (66)
- المادة 2 مكرّراً ثانياً، المرجع أعلاه. (67)

- (68) على سبيل المثال، في حال قام أشخاص بارتكاب جرائم ضدّ منصّات ثابتة قائمة على الجرف القاريّ لدولة طرف ثالث غير مُصادقة على بروتوكول 2005، وفي حال قام هؤلاء باللجوء إلى دولة طرف في بروتوكول 2005، على الأخيرة بموجب البروتوكول تسليمهم إلى تلك الدولة الثالثة.
- (69) المادة 1.1 من بروتوكول 2005.
- (70) أنظر في هذا الموضوع: مصطفى المصري، الوضع القانوني لمنشآت البترول البحريّة المتحرّكة- المنظور الدوليّ، مرجع سابق.
- (71) Northern Territory of Australia, Petroleum (Submerged Lands) Act 1981, as in force at 1 May 2018.
- (72) *Id*, Division 137.B (1).
- (73) *Id*, Division 137.B (2).
- (74) *Id*, Division 137.B (3).
- (75) . 13, 2016UK Continental Shelf Act N. 28 (1964), as amended by the Act N.
- (76) *Id*, Sec. 8.1 (c).
- (77) *Id*, Sec. 8.1 (d).
- (78) *Id*, Sec. 8.1 (e).
- (79) مرسوم رقم 10289 تاريخ 2013/4/30 المتعلّق بالأنظمة والقواعد المرتبطة بالأنشطة البتروليّة، الجريدة الرسميّة، العدد 20، تاريخ 2013/5/9، ص. 2319.