

الاقتصاد الأزرق في إطار اتفاقية قانون البحار 1982

The blue economy under the Convention on Law of the Sea

برينيس عبد القادر	لطروش أمينة *
استاذ تعليم عالي ، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، (الجزائر) مخبر ديناميكية الاقتصاد الكلي والتغيرات الهيكلية	كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عبد الحميد بن باديس (الجزائر) مخبر قانون العمل و التشغيل
abdelkader.brainis@univ-mosta.dz	amina.latroche@univ-mosta.dz

تاريخ القبول: 2022./02/28

تاريخ الاستلام: 2021./05/10

ملخص:

يكتسي "الاقتصاد الأزرق" قيمة كبيرة بالنسبة لجميع بلدان العالم، فالإمكانات التي يتيحها الاستخدام الأفضل والأكثر فعالية للموارد البحرية هامة من حيث النمو الاقتصادي والتنمية المجتمعية وحماية البيئة، كما أن الفرصة المتاحة لخلق المزيد من القيمة من تدفقات الموارد القائمة والجديدة، بالمعنى الأوسع، تشكل أهمية كبرى لصانعي السياسات في العالم، تبعا لذلك تدخلت هيئة الأمم المتحدة من خلال اتفاقية قانون البحار لتطهير الصناعة العاملة في المحيطات، حتى يتسنى للمحيطات أن تؤدي دورا مركزيا أكبر في الاقتصاد على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي.

كلمات مفتاحية: الاقتصاد الأزرق، قانون البحار، البيئة، النظام الإيكولوجي، التنمية المستدامة، موارد قاع البحر.

Abstract:

The "blue economy" has a great value for all countries of the world. The potentials offered by better and more effective use of marine resources are important in terms of economic growth, societal development and environmental protection, and the opportunity to create more value from existing and new resource flows in the broadest sense is really important. Major policy makers in the world, accordingly, the United Nations has intervened through the Convention on the Law of the Sea to cleanse the industry operating in the oceans, so that it will play a more central role in the economy at the national, regional and global levels

Keywords:

blue economy, law of the sea, environment, ecosystem, sustainable development, seabed resources.

. مقدمة:

تشكل حماية المحيطات أهم القضايا التي تظهر عادة ترابطاً بين الجوانب الثقافية والاقتصادية والسياسية والاجتماعية والبيئية على الأبعاد الوطنية والإقليمية والعالمية، فهي تغطي 72% من سطح كوكبنا الأزرق وتشكل أكثر من 95% من الغلاف الحيوي. وقد نشأت الحياة في المحيطات، وهي تواصل دعم الحياة كلها اليوم عن طريق توليد الأكسجين، وامتصاص ثاني أكسيد الكربون، وإعادة تدوير العناصر الغذائية، وتنظيم المناخ العالمي ودرجة الحرارة العالمية.

وتوفر المحيطات لجزء كبير من سكان العالم الغذاء وسبل العيش، وهي وسيلة لنقل 80% من التجارة العالمية. وتشكل البيئة البحرية والساحلية أيضاً مورداً رئيسياً لصناعة السياحة العالمية المهمة؛ ودعم جميع جوانب دورة التنمية السياحية من البنية التحتية وصيغة "الشمس والرمل والبحر" المألوفة إلى المجال المتنوع والمتسع للسياحة القائمة على الطبيعة.

وتوفر قاع البحار حالياً 32% من الإمدادات العالمية من الهيدروكربونات مع التوسع في الاستكشاف، وتفتح التكنولوجيات المتقدمة حدوداً جديدة لتنمية الموارد البحرية من التنقيب البيولوجي إلى التعدين في الموارد المعدنية لقاع البحار. كما يوفر البحر إمكانات هائلة لإنتاج "الطاقة الزرقاء" المتجددة من مصادر الرياح والموجات والمد والجزر والحرارة والكتلة الإحيائية.

غير أن أنشطة التنمية البشرية فرضت ضرراً جسيماً على قدرة قاعدة الموارد البحرية والساحلية على التحمل، وتشير بيانات منظمة الأغذية والزراعة إلى أن 87 في المائة من الأرصد السمكية العالمية مستغلة بالكامل أو أكثر.

كما أن زيادة التلوث والتنمية الساحلية غير المستدامة تسهم في فقدان التنوع البيولوجي والوظيفة الإيكولوجية وتراجع توفير الخدمات البيئية. ويهدد تغير المناخ بالتخلص حرفياً من الأسس العريضة للتطور الساحلي في حين يعمل ارتفاع مستويات CO₂ الغلاف الجوي على تقويض الجوانب الأساسية للعديد من النظم الإيكولوجية البحرية من خلال تحمض المحيطات؛ تغيير كيمياء المحيطات بسرعة أسرع من أي وقت مضى في 300 مليون سنة.

إن قدرة المحيطات على تلبية احتياجات التنمية المستدامة هائلة؛ ولكن فقط إذا أمكن الحفاظ عليها في و/أو إعادتها إلى حالة صحية ومنتجة. وقد تم الاعتراف بأهمية المحيطات بالنسبة للتنمية المستدامة منذ بداية عملية مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، في جدول أعمال القرن 21، وخطة جوهانسبرغ للتنفيذ، وأعيد تأكيدها في الوثيقة الختامية لمؤتمر ريو + 20؛ غير أن الاتجاهات المستمرة لاستغلال وتدهور النظم الإيكولوجية البحرية والساحلية تبين أن الجهود المبذولة حتى الآن لم تكن كافية وأن هناك حاجة إلى بذل المزيد من الجهود ولا بد من القيام بها.¹

¹ - Mohammad Rubaiyat Rahman, Blue Economy and Maritime Cooperation in the Bay of Bengal: Role of Bangladesh, International Conference on Marine Technology, MARTEC 2016, Procedia Engineering 194 (2017), p.p 356 – 361

أهمية البحث:

تبرز أهمية البحث من خلال أن نهج الاقتصاد الأزرق بحاجة ماسة إلى أن يعالج المجتمع الدولي بفعالية الإدارة السليمة للموارد في المياه الدولية وتحتها عن طريق زيادة تطوير وصقل القانون الدولي وآليات إدارة المحيطات.

إشكالية البحث:

تتخصر إشكالية البحث في الإجابة عن السؤال التالي هل وفقت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في حماية البيئة البحرية، وتطوير الاقتصاد الأزرق ؟

هدف البحث

من خلال الإشكالية نحاول تسليط الضوء على ماهية الاقتصاد الأزرق والتحديات القانونية الدولية وبيان ضرورة الحفاظ على سلامة النظام البيئي البحري من خلال تبيان دور الاقتصاد الأزرق كأداة لتحقيق التنمية المستدامة.

منهج البحث:

في ضوء الإشكالية المطروحة سوف نعتمد على المنهج الوصفي التحليلي، مستعينين بالنصوص القانونية الدولية المتعلقة باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لنحاول الكشف على مضمونها وعلاقتها بالاقتصاد الأزرق.

خطة البحث

سنحاول حل الإشكال المطروح من خلال تقسيم هذا البحث إلى قسمين، نتناول في القسم الأول إبراز ماهية الاقتصاد الأزرق، وفي القسم الثاني اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982: تطورها ونطاقها.

2. ماهية الاقتصاد الأزرق

منذ القرن الحادي والعشرين، أصبح مفهوم "الاقتصاد الأزرق" ذا شعبية متزايدة، ويعتقد المجتمع الدولي أن الاقتصاد الأزرق يغطي ثلاثة أشكال اقتصادية: الاقتصاد الذي يتعامل مع أزمة المياه العالمية، الاقتصاد الإنمائي الابتكاري، وتطوير الاقتصاد البحري، غير أن هناك تعاريف متنوعة للاقتصاد الأزرق أو اقتصاد المحيطات، ويسعى القسم الأول من هذه الورقة البحثية إلى إيجاد تعريف للاقتصاد الأزرق.

1.2. مفهوم الاقتصاد الأزرق

إن مفهوم "اقتصاد المحيطات" أو "الاقتصاد الأزرق" حديث ومنبثق من اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ ومؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة المعقود في ريو دي جانيرو في عام 2012.

يعرف الاقتصاد الأزرق على أنه اقتصاد المحيطات المستدام يظهر عندما يكون النشاط الاقتصادي في توازن مع قدرة النظم الإيكولوجية للمحيطات على المدى الطويل لدعم هذا النشاط والحفاظ على المرونة والصحة.

وفي مبادرة ريو + 20 للاقتصاد الأخضر ، تم تبني الاقتصاد الأزرق بالنتيجة المرجوة المتمثلة في "تحسين الرفاه البشري والعدالة الاجتماعية ، مع التصدي إلى حد كبير من المخاطر البيئية و الإيكولوجية، وتأييد انخفاض الكربون ، وكفاءة الموارد ، والاندماج الاجتماعي، وهذه النتيجة المرجوة موجودة أيضا في الأمم المتحدة.

وفي نفس السياق أكد برنامج الأمم المتحدة للبيئة على ضرورة الانتقال من الاقتصاد الأخضر إلى الاقتصاد الأزرق، وتستند هذه الغاية المبتغاة إلى الظروف والاحتياجات الراهنة لعالم نام، ومتغير ومتزايد الكثافة السكانية ، والذي تقع قاعدة موارده في المستقبل في المحيطات: "تحسين الرفاه البشري والعدالة الاجتماعية ، في حين يعمل على الحد إلى حد كبير من المخاطر البيئية ، ودعم انخفاض الكربون ، وكفاءة الموارد ، والاندماج الاجتماعي".²

تقدم أوراق البنك الدولي تعريفا عمليا للاقتصاد الأزرق على النحو التالي: "الاقتصاد الأزرق هو تطور اقتصادي بحري يؤدي إلى تحسين الرفاه البشري والعدالة الاجتماعية ، بينما يقلل بدرجة كبيرة من المخاطر البيئية والنكسات الإيكولوجية".³

كما يعرف الاقتصاد الأزرق على أنه تطوير الصناعة البحرية التي من الناحية الإيكولوجية ، والاستفادة اقتصاديا واجتماعيا من النظام الإيكولوجي البحري وضمان أن يكون نموذج الإدارة القائمة على النظام الإيكولوجي هو الأساس في عملية صنع القرار في مجال التنمية الصناعية والمجتمعية.⁴

2.2. النمو الأزرق المستدام:

إن إمكانية تنمية الاقتصاد الأزرق محدودة بسلسلة من التحديات، وبالنسبة لكثير من التاريخ البشري، اعتُبرت النظم الإيكولوجية المائية ومعاملتها على أنها موارد لا حدود لها ومستودعات للنفايات خالية من التكاليف إلى حد كبير، والعالم يشهد بصورة متزايدة آثار هذا النهج ، وتتأثر بشكل متزايد بتغير المناخ.

كثيرا ما نتج عن تزايد الطلب ، وعدم فعالية مؤسسات الحكم، وعدم كفاية الحوافز الاقتصادية، والتقدم التكنولوجي، والافتقار إلى القدرات أو عدم كفايتها، والافتقار إلى التنفيذ الكامل لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وغيرها من الصكوك القانونية، وعدم كفاية تطبيق الأدوات الإدارية، إلى سوء تنظيم الأنشطة، الأمر الذي أدى ذلك بدوره إلى استخدام

²-Michaela Garland, Stephen Axon, Marcello Graziano, John Morrissey, C. Patrick Heidkamp, The blue economy: Identifying geographic concepts and sensitivities, Wiley library, 2019, p.10

³--S. Smith-Godfrey, Defining the Blue Economy, Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India, National Maritime Foundation, 2016, p.2,3.

⁴-Lu Wenhai^{1*}, Caroline Cusack², Maria Baker³, Wang Tao¹, Chen Mingbao⁴, Kelli Paige⁵, Zhang Xiaofan⁶, Lisa Levin⁷, Elva Escobar⁸, Diva Amon⁹, Yin Yue¹, Anja Reitz^{10*}, Antonio Augusto Sepp Neves¹¹, Eleanor O'Rourke², Gianandrea Mannarini¹², Jay Pearlman¹³, Jonathan Tinker¹⁴, Kevin J. Horsburgh¹⁵, Patrick Lehodey¹⁶, Sylvie Pouliquen¹⁷, Trine Dale¹⁸, Zhao Peng¹ and Yang Yufeng¹⁹, Successful Blue Economy Examples With an Emphasis on International Perspectives, Frontiers in Marine Science, Volume 6, June 2019, p.1,2.

مفرط، وفي بعض الحالات إلى تغيير لا رجعة فيه في الموارد البحرية والمناطق الساحلية القيمة⁵، وفي هذا الحيز المتزايد التنافس ، فإن مصالح أولئك الأكثر اعتماداً وضعفاً (على سبيل المثال ، الصيادين الحرفيين على نطاق صغير) كثيراً ما يتم تهملها ، وذلك في الأغلب لصالح قطاعات أخرى أكثر وضوحاً (مثل السياحة الساحلية) ، حيث قد تكون الفوائد الاقتصادية الفعلية رغم أنها أكثر وضوحاً في البداية زائلة.

وتعزى التغييرات المادية وتدمير الموائل البحرية والساحلية والمناظر الطبيعية إلى حد كبير إلى التنمية الساحلية وإزالة الغابات والتعدين، إضافة إلى تآكل السواحل يدمر الهياكل الأساسية وسبل العيش. وقد أدت التنمية غير المخططة وغير المنظمة في المناطق الساحلية الضيقة والمناطق القريبة من الشاطئ إلى آثار خارجية كبيرة بين القطاعات ، وإلى عدم كفاية الهياكل الأساسية ، وتداخل استخدامات المناطق البرية والبحرية ، وتهميش المجتمعات المحلية الفقيرة ، وفقدان أو تدهور الموائل الحرجة.

■ التلوث البحري ، على سبيل المثال ، في شكل مغذيات زائدة من المجاري غير المعالجة ، والجريان الزراعي، والحطام البحري مثل البلاستيك.

■ آثار تغير المناخ ، على سبيل المثال ، في شكل أحداث بطيئة البداية مثل ارتفاع مستوى سطح البحر وظواهر جوية أكثر كثافة وتواتر. المناخ الطويل الأجل.

إن آثار التغيير على نظم المحيطات لم تفهم بعد فهماً كاملاً، ولكن من الواضح أن التغيرات في درجة حرارة البحار، والحموضة، والتيارات المحيطية الرئيسية، ضمن أمور أخرى، تهدد بالفعل الحياة البحرية والموائل والمجتمعات المحلية التي تعتمد عليها.

■ التجارة غير عادلة، والمناطق الاقتصادية الخالصة، وهي المناطق التي تتمتع فيها دولة ما بحقوق سيادية فيما يتعلق باستكشاف واستخدام الموارد البحرية، على سبيل المثال، تبلغ مساحة المنطقة الاقتصادية الخالصة أكثر من 26 000 أضعاف حجم كتلة الأرض). وفي حالة اتفاقات الصيد التي تسمح بالوصول إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، عادة ما يكون هناك انخفاض في اعتماد أصحاب المصلحة لإيرادات صادرات مصائد الأسماك ، وعدم كفاية نقل كمية الصيد المحددة من جانب شركات الصيد الأجنبية إلى أصحاب المصلحة الوطنيين، وبالتالي فإن إمكانية الاستغلال الوطني لتلك الموارد تقل في الأجل الطويل.

⁵-Rosa María Martínez Vázquez, Juan MilánGarcía, Jaime de Pablo Valenciano, Challenges of the Blue Economy: Evidence and Research Trends,p.p.13,14, [Accessed19th15 12April 2021], Available from World; <https://assets.researchsquare.com/files/rs-212565/v1/be0dda45-03e7-48f6-b3f6709439ced532.pdf>.

وعلى الرغم من مجموعة من الجهات الفاعلة والاستثمارات الضخمة ، فإن المحاولات الحالية للتغلب على هذه التحديات كانت مجزأة في أغلب الأحيان ، مع غياب استراتيجية شاملة (على سبيل المثال، الجهود المتباينة التي تركز على إدارة مصائد الأسماك، وتحسين الموانئ ، وجهود القمامة البحرية، وما إلى ذلك.⁶ وفي نفس السياق يمكننا القول أن النمو الأزرق يرتبط بتهديدات بيئية لا يمكن تجاهلها، وعلى أي حال ، لا يمكن قبول النمو الأزرق إلا إذا طبقت مبادئ التنمية المستدامة، ويتطلب ذلك تحقيق التوازن بين الاحتياجات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية أي ضرورة تركيز الاقتصاد الأزرق على التنمية المستدامة في المحيطات استنادا إلى تكنولوجيا المحيطات وصناعاتها وثقافتها .

فالعلاقة بين المفهومين هي أن فكرة الاقتصاد الأزرق يمكن اعتبارها إطارا جديدا يقوم على التنمية المستدامة ومن الواضح أنه ينبغي تحقيق علاقة مستدامة بين الأرض والمحيطات وإدماجها في إطار اجتماعي - اقتصادي يقوم على أساس مواصلة بناء القدرات والابتكار بمعنى أصبح الاقتصاد الأزرق الأولوية الأولى التي ينبغي تعزيزها لأن مستقبلنا يعتمد على عالمنا الأزرق أكثر من أي شيء آخر.⁷

3. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982: تطورها ونطاقها

تعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الاتفاقية الرئيسية التي تتعامل عالمياً مع قضايا حماية البيئة البحرية ، وحقوق الدول الساحلية في الحفاظ على الولاية القضائية في مجالات مثل الجمارك وصيد الأسماك والوصول إلى الموارد المعدنية وغيرها من الموارد في مياهها الإقليمية والمتجاورة، وأيضاً الحاجة إلى حماية البيئة البحرية من التلوث وسوء الاستخدام. ومع ذلك، فإن عملية تطويرها قد استغرقت عدة عقود ، لذلك سينظر هذا القسم أولاً في التطورات التي حدثت على الصعيد الدولي لإثبات الحاجة إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ليتم التطرق ثانياً إلى بعض العناصر الرئيسية المتعلقة بالاتفاقية التي تفيد الموضوع .

3.1. التطورات المؤدية إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار:

بين عامي 1949 و 1956 اجتمعت لجنة للقانون الدولي لمناقشة قضايا المياه الإقليمية ، أعالي البحار ، والبحار الإقليمية مع تقديم مشاريع مواد بشأن الجرف القاري ومصائد الأسماك والمناطق المتاخمة إلى الأمم المتحدة العامة

⁶ - The potential of the blue economy Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries 2017 International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, p.11,10, [Accessed 17th April 2021], Available from

World; https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/15434Blue_EconomyJun1.pdf

⁷ - Yan zhang, win ravesteijn, sustainable port development based on the blue economy framework in china: the example of Qingdao port , maritime transport, Transactions on The Built Environment, Vol 187, 2019 P.123

اعتمدت لجنة القانون الدولي في عام 1956 تقريراً نهائياً عن البحر الإقليمي حيث اتفق في الوقت نفسه على مشروع نهائي لاتفاقية قانون البحار.

في فبراير/شباط 1957 اجتمعت الجمعية العامة للأمم المتحدة وتبنت القرار 1105 (الحادي عشر) الذي وافق على عقد مؤتمر للأمم المتحدة حول مشروع الاتفاقية.

عقد مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار في جنيف ، سويسرا ، بين 24 فبراير و 27 أبريل 1957، وافر المؤتمر أربع اتفاقيات منفصلة وبروتوكول اختياري فتح باب التوقيع عليهم من جانب الدول الأعضاء في الفترة ما بين 29 نيسان/أبريل و 31 تشرين الأول/أكتوبر في 1958⁸.

بناء على ذلك، دعيت دول أخرى ووكالات متخصصة معينة إلى التوقيع على الاتفاقيات على النحو التالي:

أ-الاتفاقية المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة (دخلت حيز النفاذ 10أيلول/سبتمبر 1964)

يبين الفرعان الأول والثاني من الجزء الأول من هذه الاتفاقية كيف ينبغي للبحار الإقليمية للدول أن تحدد حدودها بمفردها ، وتشمل ما يشكل خط المياه المنخفض الأساسي لاتخاذ ذلك القرار (على سبيل المثال كيف ينبغي حسابه بالنسبة للخطوط الساحلية المستقيمة ، أو بالنسبة للخطوط الساحلية التي تحدها الجزر).

كما نص على أن هذا الخط الأساسي ينبغي أن يظهر على الخرائط الرسمية التي تنتجها الدولة وحدد الكيفية التي ينبغي بها البت في المياه الإقليمية بين الدول الساحلية المتاخمة غير أن ما لم تفعله هذه الاتفاقية هو تحديد مسافة فعلية عن خط الأساس بالنسبة لحدود هذا البحر الإقليمي شرط أن تحتفظ الدول بحق المرور البريء للسفن التي تنتقل عبر البحار الإقليمية، ثم حدد الجزء الثاني من الاتفاقية ما الذي يشكل منطقة متلاصقة يمكن أن تكون على بعد 12 أميال أخرى من الحدود إلى منطقة البحر الإقليمي لدولة ما.⁹

ب-اتفاقية أعالي البحار:

تشير المادة 1 من هذه الاتفاقية إلى أن أعالي البحار هي أي أجزاء من البحر لا تشكل جزءاً من البحار الداخلية أو الإقليمية لدولة ما.¹⁰ وتنص المادة 2 على حق جميع الدول ، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية ، تتمتع بحرية البحار ، حرية الملاحة ، وفي الصيد و وضع الكابلات والأنابيب المغمورة ، وكذا الطيران فوق أعالي البحار .

⁸ - Bernard H. Oxman, The Rule of Law and the United Nations Convention on the Law of the Sea, p.361.[Accessed 15th 30 April 2021], Available from World; <http://www.ejil.org/pdfs/7/3/1369.pdf>.

انظر كذلك في هذا الإطار :حسن موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر و القانون، المنصورة، مصر، 2013، الصفحة 20.

⁹ - Aristotelis b. alexopoulos, some thoughts about the concept of the contiguous zone in the new law of the sea and its potential application to the greek seas, unresolved issues and new challenges to the law of the sea, publications on ocean development volume 54, January 2006, p.261.

¹⁰ بوسكرة بوعلام، قرطي العياشي، تطور حرية أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد 02، الاغواط، جوان 2015، ص.ص. 335، 336.

إضافة إلى ذلك تمنح الدول التي ليس لها ساحل بحري إمكانية الوصول إلى أعالي البحار باعتبارها مال مشترك بموجب المادة 3، ثم تطرح الاتفاقية مواد محددة ، بما في ذلك حق السفن في رفع علم أي دولة وتسجيلها فيها، والمواد المتعلقة بالقرصنة ، وكذا استيلاء الدول على سفن القرصنة، والمواد التي تسمح للسفن الحربية للدول بملاحقة السفن التجارية التي ترفع أعلامها الأجنبية والركوب فيها للتفتيش ، وما إلى ذلك.¹¹

تحدد الاتفاقية أيضا ، في المادتين 24 و 25 ، المتطلبات المتعلقة بمنع التلوث الناجم عن السفن.

ج-اتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية في أعالي البحار (دخلت حيز النفاذ في 20 آذار/مارس 1966)

تحدد هذه الاتفاقية حقوق وواجبات الدول فيما يتعلق بصيد الأسماك واستغلال الموارد الحية للبحار، بغض النظر عما إذا كان لدى الدولة خط ساحلي مجاور للمنطقة التي يجري فيها صيد الأسماك¹²، أو حتى إذا كان لديها أي خط ساحلي على الإطلاق وتتضمن المواد الواردة في هذه الاتفاقية قضايا مثل الحفاظ على مصائد الأسماك كيفية دخول الدول المتنافسة على نفس الأرصدة السمكية والموارد الأخرى في مفاوضات للتوصل إلى اتفاق بشأن الحفاظ على الأسماك.

د-اتفاقية الجرف القاري

تعرف هذه الاتفاقية، في المادة 1 ، المقصود بمصطلح "الجرف القاري" وتحدد حقوق الدول الساحلية وغيرها في مجالات مثل الاستكشاف، ووضع خطوط الأنابيب والكابلات ، واستغلال الموارد الطبيعية، ومسائل مناطق الأمان، وإمكانية الحصول على البحوث العلمية.¹³

إضافة إلى صدور بروتوكول التوقيع الاختياري المتعلق بالتسوية الإلزامية للمنازعات، وكان باب التوقيع على هذا البروتوكول مفتوحا أمام أي دولة وقعت بالفعل على واحدة أو أكثر من الاتفاقيات التي اعتمدها مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار وتمثل الغرض الرئيسي منه تحديد الكيفية التي ينبغي بها حل المنازعات حول تفسير الاتفاقيات، سواء من خلال استخدام هيئة تحكيم أو من خلال محكمة العدل الدولية، وحيثما تنشأ نزاعات بين الدول بشأن تفسير الاتفاقيات

¹¹-لمزيد من المعلومات ،انظر جمال محي الدين ،القانون الدولي للبحار،دار الخلدونية ،2009،ص.250.

¹² -Howard s. schiffman , international law and the protection of the marine environment, international law and institutions – international law and the protection of the marine environment, encyclopedia of life support systems (eolss),p.04.

¹³-David Lehman , The Legal Status of the Continental Shelf ,Louisiana Law Review ,Volume 20 Number 4June 1960 ,P.651.

الأربع المبينة أعلاه ، أو يتعذر تسوية ذلك النزاع، غير أن هذا البروتوكول استبعد المنازعات الناشئة عن مواد محددة تتعلق أساساً بحفظ أرصدة صيد الأسماك، على النحو المبين في اتفاقية صيد الأسماك وما إلى ذلك.¹⁴ وبالإضافة إلى الاتفاقيات والبروتوكول الاختياري المشار إليهما أعلاه ، فإن عام 1957 اتخذ المؤتمر أيضاً قرارات أخرى منها القرارات المتعلقة بالتجارب النووية وبتلوث المواد المشعة في أعالي البحار، إلى جانب اتفاقات مختلفة بشأن حفظ مصائد الأسماك وغيرها من تدابير الحفظ، وبشأن المياه التاريخية.

2.3. مضمون اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار:

وقد أدى المؤتمر الثالث لقانون البحار في عام 1973 أخيراً إلى إنشاء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث قد عقد الاجتماع في نيويورك واستمر لمدة 9 سنوات حتى عام 1982¹⁵ و قد اعتمدت الاتفاقية، و تم عقد اجتماعات في كل من نيويورك وجنيف وشارك أكثر من 160 دولة في المفاوضات. وقد حلت الاتفاقية الناشئة عن المؤتمر الثالث محل الاتفاقيات الأربع التي تم تبنيها في عام 1958 (والتي نوقشت من قبل) ، وأسست مجموعة من القواعد المتعلقة بإدارة المحيطات والبحار إن اتفاقية قانون البحار، المعروفة باسم "دستور البحار والمحيطات"، تولي اهتماماً خاصاً بالقانون الدولي لحماية البيئة البحرية، وتمنح اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من خلال المادة 21 منها الدول الساحلية سلطة اعتماد قوانين وأنظمة بشأن سلامة الملاحة البحرية وتنظيم حركة الملاحة البحرية في بحرها الإقليمي، فيما يتعلق بأمور منها الحفاظ على الموارد الحية للبحر، والحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ، ومنع التلوث والحد منه والسيطرة عليه.¹⁶ و تشير اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إلى حقوق والتزامات الدول القائمة على المشاركة فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها ومنع التلوث البحري ليس في البحر الإقليمي فحسب، بل في المنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار.¹⁷

¹⁴ -توليوتريفيس ،اتفاقية جنيف 1958 لقانون البحار، United Nations Audiovisual Library of International Law ، Nations Audiovisual Library of International Law، ص.3، انظر كذلك في هذا الاطار : يوسف حسن يوسف، تنازع القوانين، في القانون البحري، الطبعة الاولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، 2015، ص.ص.14، 13

¹⁵ -علي عدنان الفيل، التشريع الدولي لحماية البيئة، دار حامد ، عمان ، 2011، ص.100.

¹⁶ - Vladimir Golitsyn ,Freedom of Navigation :Development of the Law of the Sea and Emerging Challenges, International Law Studies, Volume 93 , Published by the Stockton Center for the Study of International Law ,2017,p.263

¹⁷ -Vincenzo starace, protection and preservation of the marine environment in the united nations convention on the law of the sea: an appraisal,p.p.52,53.[Accessed 12th 30 10 April 2021], Available from Worldfile:///C:/Users/hbunited/Downloads/_journals_iyio_5_1_article-p52_-preview.pdf

كما يتعين على الدول أن تنشئ قواعد ومعايير وتوصيات قانونية ، سواء على المستوى العالمي أو الإقليمي (المواد 207-208، 210، 212). ويبين الاتفاق إلى العلاقة بين الأنظمة الدولية والتشريعات الداخلية (القانون المحلي) يهدف إلى توحيد القانون في هذا الإطار، ونتيجة لذلك، زيادة السلامة البحرية والأمن.

وتتضمن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قواعد قانونية تهدف إلى الحماية الفعالة للبيئة البحرية وعلى سبيل المثال ، التزام الدول بمنع التلوث العابر للحدود، بما في ذلك التلوث من الغلاف الجوي أو من خلاله، وإدخال تقييم الأثر البيئي ، مفهوم حماية التنوع البيولوجي البحري أو إنشاء مناطق بحرية محمية (مثل المناطق المحددة بوضوح في المادة 211 (6 أ)).¹⁸

إضافة إلى تناول اتفاقية قانون البحار البيئة في عدة مناطق مختلفة الأقسام، نجد أنها تورد أحكام هامة في تعريف المصطلحات المستخدمة في الاتفاقية ، وكذلك مواد متعلقة باستغلال الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أعالي البحار استغلال موارد قاع البحار العميقة الشروط الأساسية للتنقيب واستكشاف واستغلال المعادن في أعماق البحار.

تضع هذه الأحكام إطارا شاملا لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها في سياق البيئة العالمية وفي الوقت نفسه، يعالج هذا النظام مصالح أخرى محتملة متضاربة مثل إنتاج الموارد البحرية الحية، وغير القابلة للامتصاص وإجراء الملاحة والتخليق فوق البحار، وغيرها من الاستخدامات التقليدية للبحار والاستقلال السيادي للدول.

بقدر ما لا تتضمن الاتفاقية قواعد أو معايير محددة، فإنها تضع إجراءات لوضع هذه القواعد والمعايير من خلال قرارات متعددة الأطراف، حسب الاقتضاء وقد أبرمت الدول العديد من الاتفاقات الدولية التي تتناول جوانب محددة من حماية البيئة البحرية وحفظها.

ترسي الاتفاقية عددا من المبادئ البيئية الأساسية التي تطبق خارج نطاق البيئة البحرية بكثير. وتعرف المادة 1,1 (4) "تلوث البيئة البحرية" بعبارة شاملة تضع معيارا عاليا لحماية البيئة الدولية:

إدخال الإنسان، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، للمواد أو الطاقة في البيئة البحرية ، بما في ذلك مصبات الأنهار، التي تسفر أو يحتمل أن تسفر عن آثار ضارة مثل الضرر الذي يلحق بالموارد الحية والحياة البحرية ، الأخطار التي تهدد صحة الإنسان ، وتعرق الأنشطة البحرية ، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من الاستخدامات المشروعة للبحار، وإضعاف نوعية استخدام مياه البحر والحد من السلامة.

وفي الجزء الثاني عشر، تضع الاتفاقية الأساس للقانون البيئي الدولي للبحار. وتحدد المواد الأربعة عشر الأولى من هذا الجزء (المواد 192-206) الحقوق والالتزامات العامة للدول فيما يتصل بالبيئة البحرية. وكقاعدة عامة، يمكن

¹⁸-Maria Gavouneli ,Protection standards for the marine environment: Updating Part XII of the Law of the Sea Convention?,SSRN Electronic Journal · January 2017,p.2.

نقل هذه المواد بسهولة لتتطبق على بيانات محددة أخرى أو على البيئة العالمية ككل. وتمثل هذه المواد نموذجاً للقانون البيئي الدولي.

تشير اتفاقية الأمم المتحدة للبحار على التزامات الدول تجاه البيئة البحرية: "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، كما تعترف بالحق السيادي للدول في استغلال مواردها الطبيعية وفقاً لسياساتها البيئية"، إلا أن هذا الحق يخضع للتدابير التي يجب على الدول اتخاذها للحد من تلوث البيئة البحرية ومكافحته، وتشمل هذه التدابير جميع الإجراءات اللازمة لتحقيق هذا الهدف باستخدام "أفضل الوسائل العملية المتاحة لها لتجنب الضرر الناجم عن التلوث الذي يلحق بالدول أو المناطق الأخرى الواقعة خارج حدود ولايتها الوطنية.¹⁹

ينطبق هذا الالتزام بتقليل تلوث البيئة البحرية إلى أقصى حد ممكن على جميع مصادر تلوث البيئة البحرية الخاضعة لولاية الدولة أو سيطرتها وتولى اهتمام خاص لضرورة "حماية وصون النظم الإيكولوجية النادرة أو الهشة، فضلاً عن موائل الأنواع المستنفدة أو المهددة أو المهددة بالانقراض وغيرها من أشكال الحياة البحرية.²⁰

4. الخاتمة

انطلاقاً مما سبق التطرق إليه، يمكن القول أنه ينظر إلى الاقتصاد الأزرق على أنه فصل الأنشطة الاجتماعية، الاقتصادية والتنمية عن التدهور البيئي، والاستفادة إلى أقصى حد من المنافع التي يمكن جنيها من الموارد البحرية في حين أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تؤكد على العديد من أحكام القانون الدولي المتعلقة بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وتنص على آلية، في شكل إجراءات إجبارية تستتبع اتخاذ قرارات ملزمة، تهدف إلى ضمان الامتثال لهذه الأحكام، الأمر الذي سيؤدي بالضرورة إلى تجسيد مبادئ الاقتصاد الأزرق.

و من خلال هذه الدراسة خلصنا الى مجموعة من النتائج وبعض التوصيات نبينها كالآتي:

1- النتائج:

- أن الاقتصاد الأزرق هو نموذج مناسب للدولة الساحلية لتحقيق اقتصاد مستدام.
- أن تنمية الاقتصاد الأزرق مهمة معقدة تتطلب اهتماماً والتزاماً على الصعيدين الدولي والإقليمي و الوطني.
- أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 تضع نظاماً شاملاً لحفظ البيئة البحرية وتنميتها فهي توازن بين الاهتمام باستغلال الموارد من ناحية والاهتمام بحمايتها من ناحية أخرى.

¹⁹- Moira L. McConnell, Edgar Gold, The Modern Law of the Sea: Framework for the Protection and Preservation of the Marine Environment, Case Western Reserve Journal of International Law, Volume 23 Issue 1, 1991, p.89

²⁰- JONATHAN I. CHARNEY, The Marine Environment and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, the international lawyer, vol. 28, NO. 4, 1994, p.p.383,384,385,386,387.

2-التوصيات

- ضرورة التزام الدول باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بكل التدابير و الإجراءات المنصوص عليها المتعلقة بإدارة المحيطات و سلامة مواردها الحية .
- إن دول العالم لابد أن تستفيد من الفرص التي يقدمها الاقتصاد الأزرق في سبيل تحقيق التنمية المستدامة.
- ضرورة إجراء تعديلات على المنظومة القانونية المتعلقة بقانون البيئة بصورة عامة وحفظ البيئة البحرية بصورة خاصة حتى تتماشى مع الجهود الدولية في هذا الشأن.
- الحاجة إلى التعاون الدولي المنظم لدعم جميع جوانب الاقتصاد الأزرق.

5. قائمة المراجع:***المؤلفات باللغة العربية**

- 1- حسن موسى محمد رضوان،(2013)، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر .
- 2- جمال محي الدين ،(2009)، القانون الدولي للبحار، الجزائر، دار الخلدونية.
- 3- علي عدنان الفيل ،(2011)، التشريع الدولي لحماية البيئة، عمان، دار حامد .
- 4- يوسف حسن يوسف،(2015)، تنازع القوانين ،في القانون البحري، الطبعة الأولى، مصر، المركز القومي للإصدارات القانونية.

***المقالات باللغة العربية**

- 1-بوسكرة بوعلام، قرطي العياشي،(2015)، تطور حرية أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي ،مجلة الدراسات القانونية والسياسية العدد 02، الأغواط .

***الوثائق الدولية:**

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مونتيفو باي، في 10 ديسمبر 1982.

***التقارير**

- 1-توليو تريفييس ،اتفاقية جنيف 1958 لقانون البحار United Nations Audiovisual Library of International

Law,

المقالات باللغة الاجنبية:

- 1-Aristotelis B. Alexopoulos,(2006),some thoughts about the concept of the contiguous zone in the new law of the sea and its potential application to the greek seas, unresolved issues and new challenges to the law of the sea, volume 54, january

- 2-Howard S. Schiffman , international law and the protection of the marine environment ,international law and the protection of the marine environment, encyclopedia of life support systems (EOLSS).
- 3-JONATHAN 1.CHARNEY ,(1994), The Marine Environment and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, the international lawyer, vol. 28, NO. 4.
- 4-Maria Gavouneli,(2017), Protection standards for the marine environment: Updating Part XII of the Law of the Sea Convention?,SSRN Electronic Journal .
- 5-Moira L. McConnell, Edgar Gold,(1991), The Modern Law of the Sea: Framework for the Protection and Preservation of the Marine Environment, Case Western Reserve Journal of International Law, Volume 23 | Issue 1.
- 6-Mohammad Rubaiyat Rahman,(2017), Blue Economy and Maritime Cooperation in the Bay of Bengal International Conference on Marine Technology, MARTEC 2016, Procedia Engineering 194
- 7-Michaela Garland, Stephen Axon, Marcello Graziano, John Morrissey ,C.Patrick Heidkamp,(2019), The blue economy: Identifying geographic concepts and sensitivities ,Wiley library.
- 8-Vladimir Golitsyn ,(2017),Freedom of Navigation :Development of the Law of the Sea and Emerging Challenges ,International Law Studies, Volume 93 ,Published by the Stockton Center for the Study of International Law .
- 9-S. Smith-Godfrey,(2016),Defining the Blue Economy ,Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India ,National Maritime Foundation
- 10-YAN ZHANG, WIM RAVESTEIJN,(2019), sustainable port development based on the blue economy framework in china :the example of Qingdao port, maritime transport ,transactions on the built environment, vol 187.

المراجع الإلكترونية.

- 1-Bernard H.Oxman,the Rule of Law and the United Nations Convention on the Law of the Sea, p.361.; [Accessed15th3010April 2021], Available from World <http://www.ejil.org/pdfs/7/3/1369.pdf>.
- 2-Rosa MaríaMartínezVázquez, Juan Milán García, Jaime de Pablo Valenciano, Challenges of theBlue Economy: Evidence and Research Trends; [Accessed19th15 12April 2021], Available from World; <https://assets.researchsquare.com>
- 3- THE POTENTIAL OF THE BLUE ECONOMY, Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries 2017 International Bank for Reconstruction and Development ; [Accessed17th0014April 2021], Available from World ,<https://sustainabledevelopment.un.org>.
- 4- Vincenzo starace, protection and preservation of the marine environment in the united nations convention on the law of the sea: an appraisal, [Accessed12th3010April 2021], Available from World file:///C:/Users/hbunited/Downloads/_journals_iyio_5_1_article-p52_-preview.pdf