سياسة تركيا شرق المتوسط من منظور قوانين الملاحة البحرية الدولية

بشرى زينب أوزدمير*

ملخص: تحوّل البحر الأبيض المتوسط إلى مركز جذبٍ تُشَدّ إليه الأنظار منذ تتابع الاكتشافات فيه في مطالع الألفية الثالثة، وأصبح يفرض نفسه على أجندات دول كثيرة. فهذه الاكتشافات تحمل أهمية كبيرةٍ للبلدان التي تعتمد في تأمين طاقتها على الخارج، لا تقلّ عن أهميتها في البلدان المطلّة على البحر الأبيض المتوسط. والمعاهدات التي ترسم الحدود البحرية قبل اكتشاف الموارد؛ خلقتْ -ولا تزال- مشكلاتٍ تفرض نفسها، وتشكل عائقًا أمام إسهام احتياطات الطاقة في الحقول المتنازع عليها في اقتصادات هذه البلدان. وهذا البحث يتناول تقييم أطروحات تركيا من منظور قوانين الملاحة البحرية الدولية، علمًا أن تركيا هي الدولة التي تملك الشريط الساحلي الأطول على البحر الأبيض المتوسط، وهي الدولة التي يتم العمل على تحييدها، وإبقائها خارج معاهدات ترسيم الحدود البحرية.

*باحثة، سيتا

Turkey's Eastern Mediterranean Policy from the International Maritime Laws Perspective

BÜŞRA ZEYNEP ÖZDEMİR*

ABSTRACT *The Mediterranean has turned into a center of attraction since the discoveries in the third millennium started, and it imposes itself on the agendas of many countries. These discoveries are considered important to countries dependent on abroad in getting their energy, no less important than in the countries bordering the Mediterranean Sea. Treaties that demarcate maritime boundaries prior to the discovery of resources have caused — and still — problems that impose themselves and constitute an impediment to the contribution of energy reserves in the disputed fields to the economies of these countries. This research deals with evaluating Turkey's theses from international maritime laws perspective, knowing that Turkey is the country has the longest coastal strip on the Mediterranean. Moreover, it is the country that is working to be neutralized and be outside the maritime border demarcation treaties.*

*Researcher, SETA

رؤيـة تركيـة
2020-(2/9)
136- 115

DOI:10.36360/1560-009-002-008

المدخل:

يُعَدّ حوض شرق المتوسط مهدًا لموارد هيدروكربونية كثيرةٍ، ويجاور منطقة الشرق الأوسط التي تُعَدّ خزّانًا لأكبر احتياطات العالم من البترول والغاز الطبيعي، ويتحول في الوقت ذاته إلى [مركز تنافس وصراع]؛ نظرًا لقربه الجغرافي من دول الاتحاد الأوربي التي تأتي في مقدمة الدول الأكثر طلبًا للطاقة في العالم، ونظرًا للاكتشافات الحديثة اللافتة للنظر بفضل التقدم الملحوظ في تقنيات الحفر والتنقيب؛ إذ أسفرت المشروعات التي تُنفَّذ منذ مطلع الألفية الثالثة عن اكتشاف عدد من حقول الغاز الطبيعي في الجانب الذي يخضع لسيطرة (إسرائيل) وفلسطين ومصر وجزيرة قبرص، وهي ذات أهمية كبيرة بالنسبة للدول المطلة على البحر المتوسط، وتشكل في ذات الوقت موردًا بديلًا لدول المنطقة. والنزاع الكبير الناشب حول الحقول التي حصلت فيها الاكتشافات يجعل من الضرورة اجتماع كلّ الدول المطلة على شرق البحر المتوسط الذي هو بمثابة بحر شبه مغلق، وتقسيم شرق المتوسط بين هذه الدول بشكل منصف وعادل. لكن مصر و(إسرائيل) وقبرص اليونانية المدعومة من الاتحاد الأوربي تتبنى مواقف متطرفة، وتتشارك شرق المتوسط من دون أن تعبأ بحقوق بقية دول المنطقة، وهذا يؤدي إلى مشكلاتٍ لا تزال مستمرة، ولا يبدو أنها ستنتهي في المستقبل القريب. فالمشكلات الناشئة عن النزاعات من أجل ترسيم الحدود البحرية والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة اكتسبت أرضيةً ملموسةً من خلال الاتفاقات الثنائية التي أبرِمت بمبادة قبرص اليونانية. فاتفاقيات المنطقة الاقتصادية الخالصة التي وقّعتها قبرص اليونانية مع مصر ولبنان و(إسرائيل) بالتوالي تشكل مشكلةً؛ لأن قبرص اليونانية تتصرف وكأنها الممثل الوحيد لجزيرة قبرص، وتسلب حقوق تركيا. علاوة على ذلك، تَعُدّ اليونان جزر رودس وكريت وميس خطوطًا حدودية، وتزعم أنها تملك مجالات الصلاحية في الجزر المذكورة، وتحبس تركيا في منطقةٍ دون غيرها، وهذا الأمر لا تقبله أنقرة إطلاقًا. صحيح أن الخلافات بين تركيا واليونان وقبرص اليونانية تبدو جليَّةً، لكن هذا لا يعني أن الخلافات على ترسيم الحدود ليست قائمة حاليًّا بين (إسرائيل) وقبرص اليونانية، وبين (إسرائيل) ولبنان، وبين ليبيا واليونان. وكل ما في الأمر في الوقت الحاضر هو العمل على عزل تركيا عبر عدد من الخطوات السياسية، لذلك تؤدّي تركيا دورًا فاعلًا في الميدان والطاولة؛ دفاعًا عن حقها وحق جمهورية شمال قبرص التركية في شرق البحر الأبيض المتوسط.

ينبغي تقييم مواقف تركيا التي تملك الشريط الساحلي الأطول في المنطقة من زاويتين مختلفتين، هما: الدفاع عن حقوق تركيا ومجال صلاحيتها في الجرف القاري، وعن حقوق قبرص التركية التي هي صاحبة المصلحة على قدم المساواة مع جزيرة قبرص. ورغم أن

تركيا موجودة في المنطقة لسببين مختلفين، فإنها تتبع استراتيجيةً واحدةً في الأساس، هي العمل من أجل التوصل إلى اتفاقٍ لحل المسألة بعيدًا عن الصراعات، وبشكلٍ يحقق مصلحة جميع الأطراف في المنطقة.

في هذ البحث، قدمنا أولًا معلومات عن مناطق النفوذ البحري تبعًا للقوانين الدولية في الملاحة البحرية؛ لفهم مسألة شرق البحر المتوسط بشكل أفضل. وتناولنا بعد ذلك حقوق تركيا في حوض شرق البحر المتوسط، وحقوقها المتولدة من الصلاحيات الممنوحة لها من قبرص التركية، ثم قدمنا تقييمًا عن مشروعات الدول الأخرى، وأنهينا البحث بالخاتمة.

مناطق النفوذ البحري تبعًا للقوانين الدولية في الملاحة البحرية:

هناك نصّان رئيسان يشكّلان مصدرًا رسميًّا للقوانين الدولية في الملاحة البحرية. أحدهما؛ اتفاقيات جنيف لعام 1958 المتعلقة بقانون البحار. وهذه الاتفاقيات الموقعة في 29 نيسان 1958 في مؤتمر قانون البحار بالأمم المتحدة، بمشاركة 86 دولة تتكون من أربع معاهدات وبرتوكول موقع بحسب الاختيار، وهي: معاهدة المياه الإقليمية (البحار الداخلية) والمناطق المتلاصقة، ومعاهدة البحار المفتوحة، ومعاهدة حماية الثروة السمكية والكائنات الحية في البحار المفتوحة، ومعاهدة الجرف القاري، والبروتوكول الاختياري بشأن فض الخلافات والنزاعات.[1]

من السمات البارزة لهذه الاتفاقيات أنها مُلْزِمَة للبلدان بأعداد مختلفة؛ فالحكومات عندما أصبحت طرفًا في هذه الاتفاقيات تصرفت بصورةٍ انتقائيةٍ، وقامت بالتوقيع والتصديق على الاتفاقات التي تناسبها. وفقًا لذلك، واعتبارًا من عام 2008، أصبحت اتفاقية المياه الإقليمية والمناطق المتلاصقة ملزمةً عند 52 دولة، واتفاقية البحار المفتوحة ملزمةً عند 63 دولة، واتفاقية حماية الثروة السمكية والكائنات الحية في البحار المفتوحة ملزمةً عند 38 دولة، وأصبحت اتفاقية الجرف القاري ملزمةً عند 58 دولة، وأصبح البروتوكول الخاص بفض النزاعات ملزمًا عند 38 دولة. وهذا الوضع كان ناجمًا عن ميل الدول للتحرك بشكلٍ يتماشى مع مصالحها الوطنية. ولأن الدول تختلف فيما بينها من حيث الخواص الجغرافية، فقد أدى ذلك إلى نشوب الخلاف حول بعض الاتفاقيات و/ أو موادها، وإلى تبني الحكومات مواقف متباينة. وفي النهاية لم تتحقق "الوحدة" التي كانت ترجوها الأمم المتحدة فيما يتعلق بقانون البحار.[2]

وبمرور الوقت، حصلت تطوراتٌ كانت سببًا في عجز اتفاقيات 1958 التي كانت محط جدل بعض الدول، وتولّدت الحاجة لإعداد معاهدةٍ جديدةٍ يتفق عليها عددٌ أكبر من الدول. فجرى إعداد معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 لاستدراك هذه النواقص، وأهم ما يميز هذه المعاهدة أنها تهدف إلى إنهاء نزاعات الدول حول مفهوم المياه الإقليمية

والمناطق المتلاصقة والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة.[3] وبناء على معاهدة 1982 هذه، جرى العمل على رسم الحدود التي يقبلها العالم كله، وجرى وضع قاعدة 12 ميلًا[4] التي تؤمِّن للمرة الأولى الحفاظ على حقوق الدول المطلة على البحار من جهةٍ، والحد من إلحاق الضرر بمصالح المجتمع الدولي من جهة أخرى.[5]

وتتميز هذه المعاهدة كذلك عن اتفاقيات 1958 بسمة أخرى، وهي أنها تتكون من نصٍّ رئيس واحد، وأنه ينبغي تناولها كلًا متكاملًا. فالمعاهدة بمقتضى طبيعتها تتطلب من الدول أن تكون طرفًا فيها مع الأخذ بالحسبان جميع موادها، وهذا يعني أنها لا تستطيع أن تقبل ببعض مواد المعاهدة وتعترض على بعض موادها الأخرى،[6] وهو ما دفع بعض الدول إلى ألا تكون طرفًا في المعاهدة بأكملها.

ومن المفيد أخيرًا تأكيد أن معظم الأحكام الواردة في اتفاقيات 1958 ومعاهدة 1982 لها ما يقابلها في القوانين والأعراف الدولية. وهذا ما كان ناجمًا عن إضافة بعض مواد اتفاقية الجرف القاري واتفاقية البحار المفتوحة 1985 إلى معاهدة 1982. وبهذا يمكن للدول أن تستفيد من بعض مواد المعاهدة حتى لو لم تكن طرفًا فيها، وذلك لكونها تأخذ مكانًا في قانون الأعراف.

هناك سبع مناطق مختلفة للنفوذ البحري في نطاق القوانين الدولية في الملاحة البحرية، هي: المياه الداخلية، والمياه الإقليمية، والمنطقة المتلاصقة، والجرف القاري، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والبحار المفتوحة، والمياه الدولية. والوضع المتنازع عليه في شرق البحر المتوسط والذي هو موضوع البحث يتشكل بشكل أساسي من الجدل الدائر حول المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري. ومشكلة بحر إيجة التي لها تأثير أيضًا في قضية شرق البحر المتوسط؛ ناجمة عن الخلافات الناشبة حول المياه الإقليمية. في الجزء الآتي من هذه الدراسة، سنتحدث عن أربع مناطق للنفوذ البحري التي هي على صلة وثيقة بالدراسة المعنية بفهمٍ أفضلَ لوضع تركيا وبقية الدول في شرق البحر الأبيض المتوسط.

المياه الداخلية:

المياه الداخلية بحسب قانون البحار لعام 1958 هي المياه الممتدة من خطوط الأساس[7] إلى إقليم الدول.[8] والمياه الداخلية هي المياه الأقرب إلى إقليم الدول الساحلية، وتشمل الموانئ والخلجان، وقد تكون المياه الداخلية واسعةً أو ضيقةً نسبيًّا، وذلك تبعًا للطريقة المستعمَلة في تعيين خطوط الأساس؛ فعندما تكون خطوط أساس الدول قريبةً من شواطئها تكون المياه الداخلية ضيقةً نسبيًّا، وعندما تكون بعيدةً عنها تكون واسعة.[9]

تُعَدّ المياه الداخلية من أراضي الدول وداخل حدودها؛ وإنّ اختلاف القوانين واللوائح والتشريعات من دولةٍ إلى أخرى ينعكس على صورة اختلاف في الترتيبات القانونية الخاصة

بالمياه الداخلية لهذه الدول. فالدول الساحلية لديها سيادةٌ كاملةٌ على مياهها الداخلية، ولكن ينبغي عليها عند تحديد الأنظمة القانونية الخاصة بمياهها الداخلية أن تراعي اتفاقيات 1958 ومعاهدة 1982. فمثلًا لا يحق للدول الساحلية أن تمنع سفن الدول الأخرى من العبور عبر مياهها الداخلية بأمانٍ بحسب معاهدة 1982.[10]

> **"المياه الإقليمية هي المياه الممتدة حتى مسافة 12 ميلا بدءًا من خطوط الأساس وتمتد سيادة الدولة لتشمل سطح البحر والنطاق الجوي الذي يعلوه وكذا قاع هذا البحر وما تحته من طبقات"**

المياه الإقليمية:

هي المياه الممتدة حتى مسافة 12 ميلًا بدءًا من خطوط الأساس. وتمتد سيادة الدولة لتشمل سطح البحر والنطاق الجوي الذي يعلو البحر الإقليمي، وكذا قاع هذا البحر وما تحته من طبقات. وتنص معاهدة 1982 على أن الدول لديها الحق في تحديد مياهها الإقليمية، وأنه ينبغي عليها أن تتصرف بحسن النية عند تعيين مناطق نفوذها البحري. بمعنى آخر، يجب على الدول مراعاة حقوق الدول الأخرى في أثناء تحديد مياهها الإقليمية.[11]

حددت الغالبية العظمى من الدول مياهها الإقليمية وفقًا لقاعدة 12 ميلًا بحريًا.[12] وفي حال وجود شواطئ متقابلة بشكلٍ مشابهٍ للحالة الخاصة التي في بحر إيجة، وفي حال عدم إمكانية تطبيق قاعدة 12 ميلًا بحريًّا، يتم إيجاد تحديد آخر. في مثل هذه الحالات، تنص معاهدة 1982 على أنه يجب على الدول التوصل إلى اتفاقٍ ثنائي. وفي حال تعذُّر ذلك، يكون خط الحدود هو الخط الوسط الذي تبعد كل نقطةٍ فيه بعدًا متساويًا عن أقرب نقطتين متقابلتين على خطي أساس البلدين المتقابلين. ولأن المسافة بين الأراضي البرية لليونان وتركيا ليست مواتيةً لتطبيق قاعدة الاثني عشر ميلًا، تطبق تركيا قاعدة ستة أميال في بحر إيجة. على غرار المياه الداخلية، تتمتع الدول بحقوق تشريعيةٍ وتنفيذيةٍ وقضائيةٍ بشأن مياهها الإقليمية، ولكن هذه السيادة لا يخوّلها أن تمنع سفن الدول الأخرى من المرور بأمانٍ عبر مياهها الإقليمية، ولا من العبور عبر المضائق الدولية.[13]

الجرف القاري:

يُطلق مفهوم الجرف القاري على الامتداد الجغرافي الطبيعي للمساحات المغمورة تحت سطح البحر. وأول ما نوقش مفهوم الجرف القاري في الأمم المتحدة كان في مؤتمر الجرف

القاري الأول الذي عقد عام 1956، حيث أسفر المؤتمر عن منح الدول الساحلية الحق في استكشاف الموارد الطبيعية واستخدامها ضمن مجالات صلاحيتها في الجرف القاري.[14]

تناولت اتفاقية جنيف 1958 للجرف القاري مفهوم الجرف القاري بشكلٍ أوسع، وحددت ثلاثة معايير أساسية، هي: عمق المياه التي تغطي الجرف، والقرب من الساحل، وتطوير الموارد الطبيعية الموجودة في الجرف. فتحدد عمق المياه بـ200 متر، مع مراعاة الظروف الفنية والتكنولوجية للعصر. وانتقد العديد من الدول معيار القرب من الساحل؛ لعدم تقديم أي تعريفٍ لمفهوم، القرب ولم يتحدد المقصود منه. وتحدَّدَ تطوير الموارد الطبيعية الموجودة في الجرف الذي هو المعيار الثالث والأخير؛ للحيلولة دون التوسيع غير المحدود للجرف بحجة الموارد الطبيعية.[15]

وأضافت اتفاقية عام 1982 بعدًا مختلفًا لمفهوم الجرف القاري، فحددته بالمناطق البحرية على بعد 200 ميلٍ من الخطوط الأساسية. ووفقًا للمادة 76 من هذه الاتفاقية، تشمل مجالات صلاحية الجرف القاري ما تحت البحار وقاع البحار وما تحت الأرض، والدول الساحلية تتمتع بحقوقٍ اقتصاديةٍ على الموارد غير الحية الموجودة تحت الأرض. تتيح هذه الحقوق للدول الساحلية استكشاف وتشغيل المساحات التي يعتقد أنها غنيةٌ بالموارد الطبيعية، مثل المناجم والنفط والغاز الطبيعي تحت الأرض. ويمكن للدول الساحلية بناء منشآت وجزر اصطناعية في هذه المناطق من أجل ممارسة هذه الحقوق. ووفقًا للاتفاقية ذاتها، لا يمكن لأي دولة التنقيب عن الموارد الطبيعية الموجودة في الجرف القاري لدولةٍ أخرى أو تشغيلها بدون موافقة الدولة الساحلية، وأن هذه الإجراءات تحتاج إلى موافقة الدولة الساحلية.[16]

يختلف الوضع عندما يتعلق الأمر بمدّ الكابلات وخطوط الأنابيب تحت سطح البحر. ووفقًا للمادة 79 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، يحق لجميع الدول مدّ الكابلات وخطوط الأنابيب في مجالات صلاحيتها في الجرف القاري، ولا يمكن للدول الساحلية أن تمنع الدول الأخرى من ممارسة حقها في مدّ الكابلات وخطوط الأنابيب تحت سطح البحر بذريعة التدابير المتخذة للحيلولة دون استعمال مواردها الطبيعية أو التقليل أو الوقاية من التلوث الناجم عن مد خطوط الأنابيب، ولكن يُشترط الحصول على موافقة الدول الساحلية إذا كان الأمر متعلقًا بالمسار الذي سيتم اتباعه من أجل مدّ خطوط الأنابيب. كما ذكرت المادة 79 بوضوحٍ أن أي حالةٍ من الحالات المذكورة أعلاه لن تؤثر على فرض الشروط من قبل الدول الساحلية في مواضيع ذات صلةٍ بمدّ الكابلات أو خطوط الأنابيب في المياه الإقليمية الواقعة ضمن مجالات صلاحيتها في الجرف القاري، أو في موضوعات أخرى، مثل: اكتشاف الموارد الطبيعية في الجرف القاري، وتأسيس

أو استخدام خطوط الأنابيب أو المنشآت والجزر الاصطناعية التي جرى إنشاؤها للاستخدام.[17]

> **وفقًا لقرارات محكمة العدل الدولية والمادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فإن الدول الساحلية هي صاحبة مجالات الصلاحية في الجرف القاري**

وفقًا لقرارات محكمة العدل الدولية والمادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فإن الدول الساحلية بطبيعة الحال هي صاحبة مجالات الصلاحية في الجرف القاري، ويمكنها أن تستفيد من الحقوق المذكورة أعلاه دون الالتزام بالإعلان عن ذلك، لأن المعتبر هو أن الدول تملك هذه الحقوق بحكم الواقع (ipso facto) وبحكم الأصل (ab inito)، ولكن في حال وجود عقبةٍ جغرافيةٍ أمام امتلاك الدول المتقابلة أو المتلاصقة في سواحلها الإقليمية جرفًا قاريًّا على بعد 200 ميل، فقد تحدَّدَ أن يُعطَى القرار بحسب مبدأ العدالة، والتوصل إلى اتفاق. وعند تحديد مبدأ العدالة، ينبغي مراعاة المناطق الجغرافية، والعناصر الجيولوجية، ووجود حدود أخرى في المنطقة، والمصالح الحيوية للدول المعنية، ووجود خزانات من المواد الهيدروكربونية، والحقوق التاريخية.[18]

المنطقة الاقتصادية الخالصة:

مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة أحد أحدث الموضوعات في القوانين الدولية للملاحة البحرية. وأول رأيٍ مشتركٍ حول إنشاء المناطق الاقتصادية في البحار ظهر في مؤتمر الأمم المتحدة لعام 1974، والأمر الذي أسهم في ظهور هذا الرأي هو القرار الذي اتخذته الدولة الغربية التي عانت الآثار السلبية للاعتماد على الخارج بعد أزمة النفط عام 1973 بنقل أنشطة التنقيب والحفر والإنتاج الخاصة بالنفط إلى البحار، بعدما كانت تتم بصورةٍ أساسيةٍ في البر.

المنطقة الاقتصادية الخالصة هي الاسم الذي يُطلَق على مناطق النفوذ البحري على بعد 200 ميل بين المياه الإقليمية والبحار المفتوحة،[19] وعلى عكس الجرف القاري، ينبغي الإعلان عن المشروعات المقامة في المنطقة الاقتصادية الخالصة. فمناطق النفوذ البحري في الجرف القاري تُعَدّ امتدادات طبيعية للدول الساحلية، ومن ثَمّي لا داعي للإعلان عنها، بينما المنطقة الاقتصادية الخالصة يجب الإعلان عنها،[20] ولكن لا توجد بيانات واضحة وصريحة حول هذه المسألة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. والمادة 74 من الاتفاقية المعنونة "تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة" تنص على أنه يتعين على الدول ذات السواحل المتقابلة أو المتلاصقة أن تبرم اتفاقيةً تستند إلى القانون الدولي من أجل

تحقيق تسويةٍ عادلة. بعد الاتفاق، يتعين على الأطراف إبلاغ الأمم المتحدة بإحداثيات وخريطة الحدود المحددة. يُلاحَظ هذا الوضع عمومًا في البحار شبه المغلقة، مثل شرق البحر الأبيض المتوسط، ولكن لا يوجد أي بيانٍ في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بشأن ما إذا كانت الدول المطلة على البحار المفتوحة التي ليست موضوع حديث الوضع المذكور ستعلن عن المنطقة الاقتصادية الخالصة من جانبٍ واحدٍ أم لا. ولهذا السبب، يُفتَرَض أنه يمكن للدول الساحلية الإعلان عن المنطقة الاقتصادية الخالصة من جانب واحد.

إن الحريات الممنوحة للدولة الساحلية فيما يتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة هي حقوق سيادية لاستكشاف واستغلال وحماية وإدارة الموارد الطبيعية الحية أو غير الحية في هذه المنطقة، فيجوز للدول الساحلية سن الأحكام على إجراء بحوث العلوم البحرية في الجرف القاري وحمايته من التلوث البحري، والقيام بإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح. علاوة على ذلك، يحق للدول الساحلية بناء واستخدام الجزر الاصطناعية والآليات والمعدات في هذه المناطق.[21]

هناك بعض الأحكام المتعلقة بحماية الدول الساحلية حقّ السيادة على الموارد الطبيعية الموجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

أوّل هذه الأحكام: وأهمّها أن الدول الأخرى لا يحقّ لها استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية في المنطقة من دون موافقة صريحة من الدولة الساحلية حتى ولو كانت الدولة الساحلية المذكورة لا تستخدم هذه الموارد.

ثانيًا: يحق للدول الساحلية سنّ القوانين واللوائح بشأن اكتشاف واستخدام الموارد الطبيعية الموجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ويحق لها كذلك حظر اصطياد بعض الكائنات الحية والإتيان بما شابه ذلك من ممارسات.

ثالثًا: بحسب المادة 73 من اتفاقية عام 1982، يجوز للدول الساحلية المستفيدة من حق السيادة المستمدة من المنطقة الاقتصادية الخالصة أن تتخذ التدابير التي تراها ضروريةً وبشكلٍ يتوافق مع الاتفاقية، فيما يتعلق باستكشاف الموارد الحية في المنطقة واستخدامها وحمايتها وإدارتها. في المادة نفسها، توجد إجراءاتٌ تلجأ إليها الدول الساحلية في حال اتخاذ تدابير تمنعها من ممارسة حق السيادة، وهي: جمع المجلس، والتفتيش، والاعتقال، والملاحقة القضائية.[22]

تصنف المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الحريات في أعالي البحار[23] باعتبارها الحريات التي في البحار. بناءً عليه، تحقّ لجميع الدول الاستفادةُ من حرية الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، واستخدام مجالها الجوي، ومدّ الكابلات وخطوط الأنابيب تحت سطح البحر، ولكن عند الاستفادة من هذه الحقوق وأداء الواجبات، يتعين

على الدول مراعاة حقوق وأحكام الدول الساحلية، والامتثال للقوانين واللوائح الصادرة عنها. إضافة إلى ذلك، توصي الاتفاقية بحلّ النزاعات والخلافات على المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقًا لمبدأ الإنصاف، مع مراعاة مصالح كل من الأطراف المعنية والمجتمع الدوليّ.[24]

فرضت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بعض القيود على حقوق الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة. وأهم هذه القيود أنه لا توجد سيادة كاملة لأي دولةٍ على المنطقة الاقتصادية الخالصة. ففي بعض الحالات، تكون الدول الساحلية مكلفةً بحماية المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تملك فيها جميع الدول حقوقًا ضمن حدودٍ معينةٍ، وحماية البيئة والطبيعة في البحار أحد الأمثلة الأساسية. تنص المادة 61 على أنه يتعين على الدول الساحلية اتخاذ تدابير وقائية لمنع الاستخدام المفرط للموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهذا حكمٌ ذو صلةٍ بحق الدول الساحلية في الاصطياد. يجب على الدول الساحلية تعيين حدود للصيد الذي يمكن اعتباره علميًّا. وفي حال تعذر تحقيق معدل الصيد هذا، يُتوقَّع منح حقّ الصيد للدول الأخرى عن طريق الاتفاقيات. لا يمكن ممارسة الصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة بدون إذن من الدولة الساحلية. ويُوصَى بأن تقوم جميع الأطراف المعنية بتبادل المعلومات حول الكائنات الحية والثروة السمكية بشكلٍ منتظمٍ، والاستعانة بالمنظمات الإقليمية والدولية في القيام بذلك.[25]

حقوق تركيا في شرق البحر الأبيض المتوسط:

بموجب القوانين الدولية في الملاحة البحرية، يحق للدول تحديد الجرف القاري من جانبٍ واحد. وبالنسبة للمنطقة الاقتصادية الخالصة ينبغي تحديدها عبر اتفاقياتٍ تُجرَى بين دولتين أو أكثر وبشكلٍ يتوافق مع قانون البحار الدولي، إذا ما كانت هذه الدول لها سواحل متوازية أو متلاصقة في البحار شبه المغلقة، مثل شرق البحر المتوسط. لقد حددت تركيا حدود الجرف القاري في شرق البحر الأبيض المتوسط، وتتحرك في إطار الحقوق/الصلاحيات الناشئة عن منطقة النفوذ هذه.

ذُكِرت الحدود الشرقية للجرف القاري التركي لأول مرة في مذكرةٍ قدمتها تركيا إلى الأمم المتحدة عام 2004، ولكن هذا لا يعني أن تركيا لم تبرم مع الدول الساحلية الأخرى اتفاقيات ترسيم الحدود البحرية، فقد وقّعت مع جمهورية شمال قبرص التركية أول اتفاقية لتقاسم مناطق النفوذ البحري في شرق البحر المتوسط، وبحسب هذه الاتفاقية عام 2011 جرى رسم القسم المتبقي من حدودها الجنوبية الواقع بينها وبين جزيرة قبرص تبعًا لقاعدة المسافة المتساوية، والقسم الآخر المتبقي من حدودها الجنوبية جرى تحديده بحسب الخط الوسط المرسوم بشكل يتوافق ومبدأ المسافة المتساوية، مع مراعاة الأراضي المصرية الواقعة في الساحل المقابل.

تقدمت السياسة الخارجية التركية في شرق البحر الأبيض المتوسط في إطار سياسة "انتظر وترقّب" إلى أن جرى توقيع الاتفاق مع جمهورية شمال قبرص التركية. وبدلًا من استعمال الاتفاقيات المضادة الفورية للرد على الاتفاقيات التي وقعتها حكومة قبرص اليونانية مع الدول الساحلية الأخرى كما لو أنها المالك الوحيد لجزيرة قبرص، قدمت حكومة أنقرة اعتراضاتها إلى الأمم المتحدة من خلال مذكراتٍ، وآثرت مراقبة تقدم الأحداث لفترةٍ من الوقت. وامتعضت تركيا وجمهورية شمال قبرص التركية حين منحت حكومة قبرص اليونانية ترخيصات لشركات الطاقة العالمية للتصرف في المناطق التي قسمتها إلى مقاسم من جانبٍ واحدٍ، ولكن التخطيط لإنتاج الطاقة بحيث تعود بالنفع على قبرص اليونانية دون غيرها، بدلًا من الاستعمال المشترك لاحتياطات الطاقة رغم كل المناشدات التي أطلقها الجانب التركي، تسبَّبَ في الإسراع إلى الانتقال إلى تطبيق سياسة خارجية فعالة في تركيا.

عقب اتفاقية تحديد الجرف القاري الموقعة مع جمهورية شمال قبرص التركية اتُّخِذ قرارٌ بإثبات الحضور والوجود في المنطقة من الناحية الفنية، حيث أضافت تركيا بخلاف الدول الأخرى في المنطقة سفنًا جديدةً إلى أسطولها، وبدأت بالحفر والتنقيب عن النفط والغاز الطبيعي عبر الشراكة المساهمة للبتروليات التركية (TPAO)، وهي شركة نفطٍ وطنية، بدلًا من التعاون مع شركاتٍ متعددة الجنسيات تعمل في مجال الطاقة. وجاءت اتفاقية خدمات حقول النفط وتشارك الإنتاج الموقعة بين جمهورية شمال قبرص التركية والشركة المساهمة للبتروليات التركية بعد اتفاقية تحديد الجرف القاري لتدفع الشركة المساهمة للبتروليات التركية إلى أداء دورٍ أكثر فاعلية في المنطقة بصفتها شركة وطنية تركية.[26]

في عام 2013، جرى شراء سفينة التنقيب الارتجاجي "بربروس خير الدين باشا" من أجل ممارسة حقوق استكشاف واستغلال وتشغيل الموارد الطبيعية غير الحية تحت قاع البحر وتحت الأرض في نطاق الجرف القاري. بعد استلام السفينة، بدأت أعمال التنقيب عن المواد الهيدروكربونية قبالة أنطاليا. ومن المتوقع أن تبدأ أعمال الحفر في المناطق التي تم التوصل فيها إلى نتائج مهمّة بعد إجراء التنقيب. ورغم أن تركيا بدأت تتحرك ميدانيًّا بعد الدول الساحلية الأخرى، إلا أنها قامت بتحليل ما يجب فعله في هذا الشأن تحليلًا جيدًا، ثم اشترت السفينة Deepsea Metro II التي تُعَدُّ من بين السفن المعدودة في العالم من الناحية التكنولوجية في الحفر في البحار العميقة، وتستطيع هذه السفينة التي سُمِّيت بُعَيد تَسلُّمها بسفينة الفاتح أن تحفر على عمق 3 كم أو يزيد.[27] في المرحلة الأولى، بدأت السفينة تعمل اعتمادًا على طاقم عمل معظمهم من الأجانب، على أمل أن يكون هذا الطاقم كله من الأتراك مستقبلًا. فالتجارب والتراكمات ومعرفة كيفية عمل السفينة التي ستحصل عليها

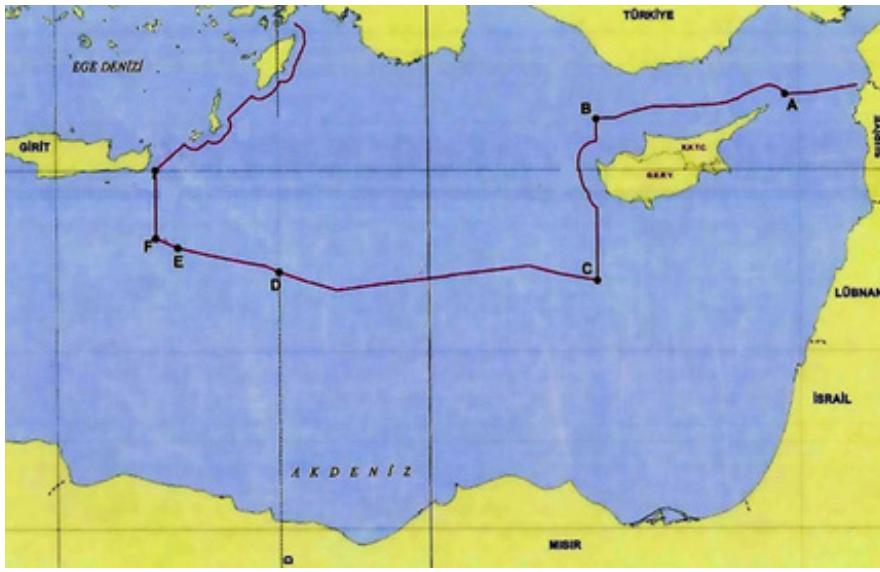
تركيا مهمّة للغاية إذا ما أخذنا بالحسبان أن عمليات التنقيب والحفر في البحار صعبةٌ جدًّا، وأن عددًا قليلًا من الدول لديها القدرة على الحفر في أعماق البحار.

إن السفن التي انضمت حديثًا إلى عائلة الشراكة المساهمة للبترولیات التركية TPAO هي أكثر المؤشرات الملموسة إلى أن تركيا عازمةٌ على الاستمرار في العملية التي بدأتها مع سفينة الفاتح، وأداء دورٍ فاعلٍ في شرق البحر الأبيض المتوسط. فبعد أن اشترت سفينة Deepsea Metro II اشترت تركيا سفينة Deepsea Metro I التي تملك خواصّ مشابهة لتلك السفينة، وأطلقت عليها بعد تسلُّمها اسم "ياوز"، مع العلم أن هاتين السفينتين تتبوّءان مكانهما بين السفن العشر الأكثر تقدمًا في العالم.[28] أما العضو الأخير في عائلة TPAO فهو سفينة "أوروج رئيس" وهي أول سفينةٍ محليةٍ وطنيةٍ للتنقيب الارتجاجي، وقد بدأت العمل بحفلٍ أقيم عام 2019. وتضم مختبرات لفحص البيانات التي يُحصَل عليها في أثناء التنقيب وتقييمها، ورسم الخرائط من خلال عرض قاع البحر وما تحته بشكلٍ ثنائي وثلاثي الأبعاد. [29]

بعد شراء هذه السفن، سارعت تركيا في عمليات التنقيب والحفر عن المواد الهيدروكربونية بناءً على الصلاحية التي منحها الجرف القاري، وقامت بتسيير عمليات الحفر في شرق البحر المتوسط قبالة ألانيا، وفي المنطقة التي تدخل ضمن نفوذها في غرب جزيرة قبرص، وأخيرًا في البِلوك السابع الذي يدخل ضمن جرفها القاري والذي منحت قبرص اليونانية تراخيص التنقيب فيه لشركتي إيني الإيطالية وتوتال الفرنسية زاعمة أن ذلك من حقّها. قوبلت أعمال الحفر في بئر Güzelyurt-1 الواقعة في البِلوك[30] السابع بردود فعلٍ قاسيةٍ من جانب قبرص اليونانية واليونان وفرنسا والاتحاد الأوربي والولايات المتحدة الأمريكية. فالأطراف الدولية ذات الصلة تَعُدّ ما تقوم به تركيا من تحديد الجرف القاري في المنطقة اعتمادًا على قوانين الأعراف والعادات التي لها ما يقابلها في القوانين الدولية للملاحة البحرية، والتحرك في إطار الحقوق والصلاحيات المتولدة من هنا- مخالفًا للقانون الدولي، رغم أنها تغضّ الطرف عن قبرص اليونانية و(إسرائيل) ومصر التي تتصرف بشكلٍ يخالف القوانين الدولية في الملاحة البحرية الدولية، وتتلقى الدعم من الاتحاد الأوربي والولايات المتحدة الأمريكية. فهذه البلدان تتجاهل الحاجة إلى إبرام اتفاقاتٍ بين الدول الساحلية في إطار مبدأ الإنصاف وحسن الجوار في المناطق المتنازع عليها والتي تكون أضيق من 400 ميل بحسب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. أما عقدها اتفاقياتٍ ثنائيةٍ بدون أخذ رأي تركيا وجمهورية شمال قبرص التركية وعدم مراعاة حقوقهما، فإنما هو إشارة إلى الميل نحو الصراع لا التسوية.

تواصل تركيا أعمال التنقيب عن النفط والغاز الطبيعي في المنطقة من جهةٍ، وتعزّز أعمالها دبلوماسيًّا وقانونيًّا من جهة أخرى. ففي كل فرصةٍ سانحةٍ وفي كل محفلٍ تعرب تركيا عن

استعدادها لإجراء المحادثات مع الدول الأخرى في المنطقة، باستثناء قبرص اليونانية، وذلك بسبب أفعالها التي تتجاهل تركيا وجمهوريةَ شمال قبرص التركية. ولعل إحدى الإشارات الأكثر وضوحًا على ذلك "مذكرة التفاهم بشأن تحديد مناطق النفوذ البحري" التي جرى توقيعها في 27 تشرين الثاني 2019 مع حكومة الوفاق الوطنيّ الليبية التي تعترف بها الأمم المتحدة. وفي كانون الأول 2019 صادق البرلمان التركي والليبي على هذه الاتفاقية التي تُعَدّ مهمّة جدًّا؛ لكونها ثاني اتفاقيةٍ لترسيم الحدود البحرية في شرق البحر الأبيض المتوسط، وبها سيتم ضمان حقوق تركيا وجمهورية شمال قبرص التركية وليبيا في المنطقة. وبعد التوقيع على الاتفاقية، نشرت الجريدة الرسمية الحدود البحرية التي حدّدتها تركيا مع ليبيا. والحد المرسوم بالخط الوسط المحدد بحسب مبدأ المسافة المتساوية في المناطق المتبقية بين تركيا وليبيا هي الخط الذي يصل بين النقطتين E و Fكما هو مبينٌ في الخريطة1.

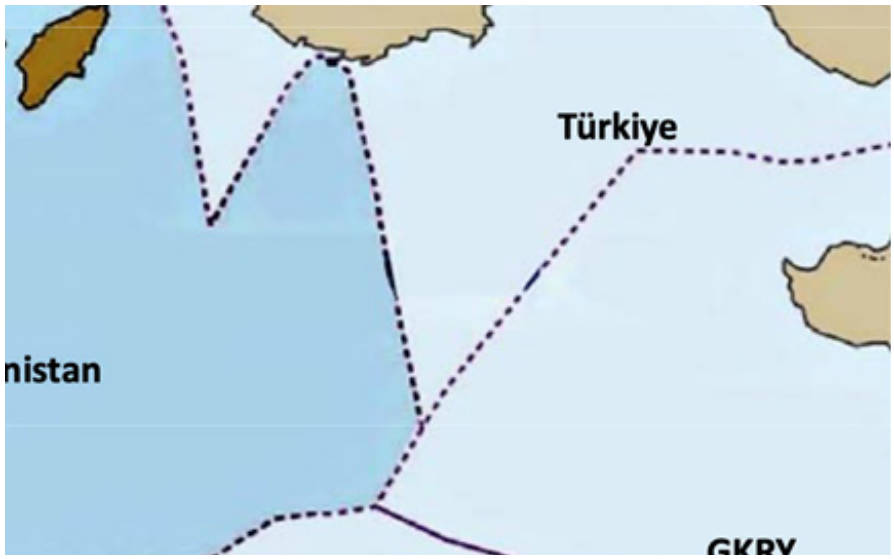


الخريطة 1: حدود الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة التركية المحتملة في شرق البحر المتوسط

المصدر: وزارة الخارجية التركية.

بحسب الاتفاقية، يمكن للدول في حال توفر احتياطات الموارد الطبيعية أن تتعاون بدءًا من مناطق نفوذ أحد الطرفين امتدادًا إلى مناطق نفوذ الطرف الآخر. وفي حال نشوب خلافات في أثناء تطبيق الاتفاقية، سيتمكن الطرفان من إيجاد تسويةٍ تقوم على التعاون والتفاهم المتبادل، كما هو مبينٌ في المادة 33 من الأمم المتحدة.[31]

وقد كانت هذه خطوةً لمنع اليونان من اتخاذ خطوةٍ ضد تركيا مستفيدةً من الوضع الخاص لبحر إيجة. فاليونان تخطط لاعتبار خطوط كريت ورودس وميس في بحر إيجة حدودًا بحريةً، وترسيم حدود في شرق البحر المتوسط تبعًا لمبدأ خط الوسط مع قبرص اليونانية. في هذه الحالة، ستكون مناطق النفوذ البحري لتركيا التي تملك الشريط الساحلي الأطول في شرق البحر المتوسط مقتصرةً على مناطق ضيقةٍ قبالة أنطاليا (الخريطة2).



الخريطة 2: مزاعم اليونان وقبرص اليونانية بشأن الجرف القاري/ المنطقة الاقتصادية الخالصة

المصدر: عرض "شرق البحر المتوسط" من تقديم جغاطاي أرجييس

يمكننا أن نقول: إن خطة اليونان وقبرص اليونانية باءت بالإخفاق بسبب الاتفاقية المبرمة بين تركيا وليبيا. وقد ورد في الباب الخاص بالجزر في معاهدة 1982 أنه سيكون بالإمكان منح مناطق الجرف القاري والمناطق الاقتصادية الخالصة الواقعة على سواحل البلدان القاريّة و/ أو بين بلدين قاريين، إثر تقييم عوامل مثل الموقع والحجم السكاني والاقتصادي. واليونان تستفيد من المواد ذات الصلة من المعاهدة التي هي طرفٌ فيها، وتعمل على ترك منطقةٍ بحريةٍ ضيقةٍ لتركيا. ولكن هناك بعض قرارات محكمة العدل الدولية التي ستمنع تنفيذ هذه الخطة. ففي قضية بحر الشمال على سبيل المثال، جرى إجراء تقييم وفقًا لمبدأ "التفوق الجغرافي"، وتقرَّرَ أن الجزر "لن تكون موضوع حديث إعادة التشكيل"؛ لأن العنصر الجغرافي الأهم بحسب مبدأ التفوّق الجغرافي هو طول السواحل القارية، ويجب ترسيم الحدود بين دولتين تملكان سواحل متقابلة مع مراعاة قارتي الدولتين.[32]

تحمل اتفاقية تحديد مناطق النفوذ البحري الموقعة بين تركيا وليبيا أهميةً كبيرةً من حيث إكساب المشروعات التركية في شرق البحر المتوسط أبعادًا جديدة. وعلى الرغم من الدعوات التي أطلقتها تركيا للاتفاق مع الدول الساحلية الأخرى؛ فإن هذه الدول تبرم الاتفاقيات في المنطقة بشكلٍ يخالف حسن النيات، وتعكس وضع تركيا التي لم تبرم أي اتفاقية تحديد لمناطق النفوذ البحري مع أي دولةٍ غير جمهورية شمال قبرص التركية على أنه تصرف يخالف القانون، وتأتي الاتفاقية الموقعة مع ليبيا هنا لتشير إلى أن تركيا تتصرف بشكلٍ يراعي مبدأ الإنصاف مقابل المواقف المتطرفة التي تسلكها الدول الأخرى، وتشير كذلك إلى وجود دول في المنطقة يمكن الاتفاق معها.

وبعد التوقيع على المعاهدة، جددت تركيا "كما في سابق عهدها" دعواتها في مؤتمر لندن بمناسبة الذكرى السنوية السبعين لتأسيس حلف الناتو، وأعلنت عن استعدادها للتفاوض والاتفاق مع دول المنطقة، وأعربت عن عزمها في اتخاذ التدابير اللازمة للدفاع عن حقوقها المشروعة المتولدة من القانون الدولي، وكرّرت رغبتها في التفاوض مع دول المنطقة. وقد جرى في المقابل تفسير طلب أثينا من السفير الليبي مغادرة البلاد خلال الاجتماع مع الوفد اليوناني[33] على أنها خطوةٌ تمنع تنفيذ الدبلوماسية بطريقةٍ سليمةٍ. وأعربت تركيا عن أملها في إبقاء قنوات الحوار مفتوحةً بعيدًا عن الصراع.

بالمقابل، دعت اليونان الأمم المتحدة لتكون طرفًا، بدلًا من التفاوض مع تركيا، وصرحت إدارة أثينا بأنها أرسلت رسالةً إلى الأمم المتحدة في 11 ديسمبر 2019 تبين فيها اعتراضها على الاتفاقية التي حصلت بين تركيا وليبيا، وقالت إنها أرسلت رسالتين إحداهما إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة والأخرى إلى مجلس الأمن للأمم المتحدة، وإنها طلبت من مجلس الأمم أن تدين تركيا وليبيا، ولكن الرسالة لم تصل إلى هدفها في مجلس الأمن، ولم يَتّخذ مجلس الأمن قرار الإدانة؛ لأنه لا يصدر مثل هذا القرار بحق الدول/ الفاعلين، ما لم يثبت أن هذه الدول/ الفاعلين انتهكوا الحقوق والحريات الأساسية. والاتفاقية التي وُقِّعَت بين تركيا وليبيا بشأن تحديد مناطق النفوذ البحري لا تنتهك الحقوق الإنسانية ولا الحريات والحقوق الأساسية. وتزعم اليونان تجاهل حقها في الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة في الجزر، وفقًا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وتلوذ تركيا بالقرارات التي اتخذتها محكمة العدل الدولية في الماضي بحسب مبدأي "التفوق الجغرافي" و"عدم الإغلاق". ووفقًا لهذه القرارات، لا يمكن للجزر تحديد مناطق النفوذ البحري بشكلٍ يمنع البلدان القارية من الاستفادة من حقوقها، لأن "التأثير "التشويهي" للجزر الواقعة بين قارتين على خط تحديد القارات كبيرٌ. لذلك، يجري في الغالب منح الجزر الواقعة

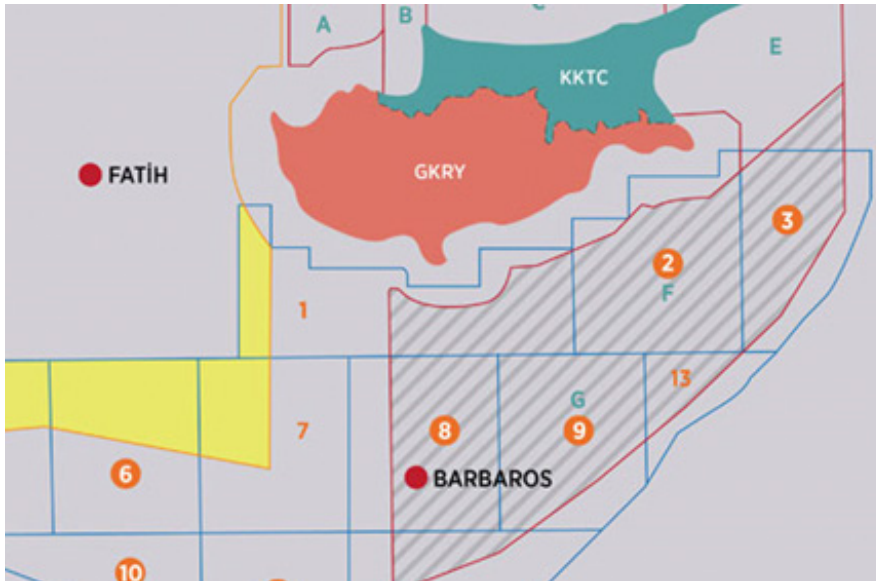
بهذا الشكل تأثيرًا محدودًا للغاية أو تُهمَل تمامًا"[34]. لهذا السبب، من غير الصواب القول إن ما تقوم به تركيا يتعارض مع القوانين الدولية.

ومن المتوقع أن يزداد ويستمر التعاون بين تركيا وليبيا انطلاقًا من قضية شرق البحر الأبيض المتوسط. فقد صادق البرلمان التركي على مذكرة التفاهم للتعاون الأمني والعسكري التي جرى توقيعها بالتزامن مع اتفاقية تحديد مناطق النفوذ البحري. وبينما كان يُتوقَّع القيام بتعاونٍ واسع النطاق في المجال العسكري في إطار الاتفاقية، تناولت الاتفاقية أيضًا موضوع مناطق النفوذ البحري التي أعلنتها تركيا وليبيا في شرق البحر الأبيض المتوسط. بناء على الاتفاقية، يجري التخطيط لتبادل المعلومات بين البلدين فيما يتعلق بأمن الحدود البحرية، وعمليات مكافحة القرصنة البحرية، وقانون البحار، وتبادل المعلومات والخبرات في مجال الأمن والدفاع، وفي مجال البحث العلمي والتكنولوجي، وفي مجال إدراك الوضع في البحار، والقيام بالتعاون في مجال رسم الخرائط والهيدروغرافيا.[35]

حقوق تركيا في شرق البحر المتوسط المتولّدة من الصلاحيات التي تمنحها لها جمهورية شمال قبرص التركية:

إن الخطوات التي تتخذها جمهورية شمال قبرص التركية مهمّةٌ جدًّا لدعم المشروعات التي تسيّرها تركيا في شرق البحر الأبيض المتوسط من أجلها ومن أجل الأتراك القبارصة، وتوفير أرضيةٍ قانونيةٍ لمشروعاتها. فكان الهدف من الاتفاقية المبرمة بين الجمهورية التركية وجمهورية شمال قبرص التركية في 21 أيلول 2011 كالآتي:" تحديد الجرف القاري بين تركيا وجمهورية شمال قبرص التركية بإنصافٍ وبما يتوافق مع القانون الدولي، وضمان حقوق الأتراك القبارصة المشروعة والمتساوية في جميع الجرف القاري الذي في الجزيرة". من الممكن أن يضم الجرف القاري لكل من الطرفين الحقولَ المحتمل وجودها ضمن الحدود التي يجري تعيينها بحسب الاتفاقية. في مثل هذه الحالة، يمكن للأطراف الدخول في اتفاقيات، ويتقرر تقييم هذه الحقول على أفضل وجهٍ عقب المحادثات التي ستجرى بين الأطراف.[36]

في أعقاب اتفاقية التحديد الموقعة في عام 2011، وقعت الشراكة المساهمة للبتروليات التركية TPAO "اتفاقية خدمات حقول النفط وتقاسم الإنتاج" مع وزارة الاقتصاد والطاقة في جمهورية شمال قبرص التركية. بهذه الاتفاقية، حصلت TPAO على ترخيص القيام بالتنقيب والحفر في 9 حقولٍ مختلفةٍ: 7 حقول منها في المناطق البحرية وحقلان اثنان في المناطق البرية في جمهورية شمال قبرص التركية (الخريطة3).



الخريطة 3: المناطق التي رخّصتها تركيا وقبرص التركية وقبرص اليونانية في شرق البحر الأبيض المتوسط

المصدر: وكالة الأناضول للأنباء (AA).

قامت سفينة الحفر "ياوز" بالحفر في المقسم E قبالة "كرباز" بناء على الترخيص الذي منحتها جمهورية شمال قبرص التركية، ومقابل أعمال الحفر التي لا تزال قيد التنفيذ في المقسمَيْن F و Gاللذين يتضاربان مع الحقول التي عيّنتها قبرص اليونانية من جانبٍ واحدٍ، والتي قسّمتها بين شركاتٍ مختلفةٍ؛ قامت سفينة التنقيب الارتجاجي "بربروس خير الدين باشا" بالتنقيب في المنطقة رقم 8 الواقع في المقسم G الذي مُنِحَ ترخيصه لشركتي إيني الإيطالية وتوتال الفرنسية (الخريطة3).

بينما تستمر قبرص اليونانية في موقفها في اتباع سياسةٍ أحادية من جانبٍ واحدٍ، تواصل قبرص التركية حملاتها لفتح المجال أمام تركيا ميدانيًّا. فقد اتخذ مجلس الوزراء في جمهورية شمال قبرص التركية قرارًا يسمح باستعمال قاعدة "ممر قلعة/ Geçitkale" الجوية من قبل الطائرات التركية بلا طيار والطائرات الجوية المسلحة بلا طيار، وذلك دعمًا لتركيا في دفاعها عن حقوقها وحقوق جمهورية شمال قبرص التركية في المنطقة.[37] مع هذه الخطوة، يُتوقَّع أن تقوم شركة TPAO، الشركة التركية الوطنية لإنتاج البترول بعمليات الحفر والتنقيب عن المواد الهيدروكربونية بشكل أكثر أمانًا، ويتعزز في ذات الوقت الوجود التركي العسكري في الجزيرة والمنطقة.

مشروعات البلدان الأخرى في المنطقة:

في كانون الثاني 2019، أُنشِئ منتدى تعاوني بقيادة الدول التي لها سواحل على شرق البحر المتوسط وتملك حقول المواد الهيدروكربونية التي اكتشِفت في المنطقة. والهدف من منتدى غاز شرق البحر المتوسط الذي أقيم في القاهرة بمشاركة وزراء الطاقة من مصر واليونان و(إسرائيل) وإيطاليا والأردن وفلسطين وقبرص اليونانية هو تطوير مخزون المواد الهيدروكربونية المكتَشفة في المنطقة، وتحويل المنطقة إلى مركز للطاقة. ولكن الهدف غير المعلَن لهذا المنتدى الذي لم تُدعَى تركيا وجمهورية شمال قبرص التركية إليه هو استغلال هذا المخزون في اقتصاد بلادهم، ضاربين حقوق الأتراك عرض الحائط. والمشروع الذي ركز عليه المنتدى فيما يتعلق باستخدام هذه الموارد الهيدروكربونية هو مشروع خط أنابيب الغاز الطبيعي في شرق البحر الأبيض المتوسط، والمعروف أيضًا باسم "شرق المتوسط East–Med". إن مشروع "شرق المتوسط" هو مشروع مد خط أنابيب الغاز الطبيعي من سواحل (إسرائيل) إلى قبرص اليونانية، ومن هناك إلى اليونان عبورًا بالبحر الأبيض المتوسط، ومن المتوقع أن يقوم البنك الأوربي للإعمار والتنمية بهذا المشروع الذي يدعمه الاتحاد الأوربي في كل محفلٍ بوصفه علامة على حسن النوايا (الخريطة4).[38]

الخريطة 4: مشروع خط أنابيب الغاز الطبيعي في شرق البحر الأبيض المتوسط بعين الاتحاد الأوربي

المصدر: المفوضية الأوربية

إن ارتفاع أسعار الغاز الطبيعي في الأسواق في المراحل البدائية لتصميم المشروع، جعل مشروع "شرق المتوسط" صعب التحقيق من الناحية المادية، ولكن عوامل أخرى مثل زيادة عدد المورّدين في الأسواق، والمخاوف البيئية، وانتشار استعمال الغاز الطبيعي لتنويع الموارد، تسبَّبت في انخفاض الأسعار وانخفاض التكاليف، فانخفضت التكلفة المتوقعة للمشروع من 20 مليار دولار إلى 6 مليارات دولار.[39] ومع ذلك، لا يمكن اعتبار العقبات المادية التي تحول دون تحقيق مشروع "الشرق المتوسط" قد زالت نهائيًا. في تشرين الثاني 2019، قرر بنك الاستثمار الأوربي وهو المؤسسة الأم التي ينتمي إليها البنك الأوربي للإعمار والتنمية، وقفَ تمويل الوقود الأحفوري ابتداء من عام 2022، علمًا أن هذا القرار على صلة وثيقةٍ بإستراتيجية الاتحاد الأوربي للقيام بدورٍ رائدٍ في اتفاقية باريس للمناخ. وعُدَّ القرار بعدم الاستثمار في مجال استكشاف وإنتاج واستخراج النفط معقولًا من أجل تقليل استهلاك المنتجات البترولية. من جانبٍ آخر، تقرَّر دعم استثمارات الغاز الطبيعي، ولكن من أجل ذلك، اشتُرِط تنفيذ المشروعات باستخدام تقنياتٍ جديدةٍ، مثل تقنيات التنقيب عن المواد الكربوهيدرونية وتخزينها، ومحطات متجددة لتحويل تحويل الغاز الطبيعي.[40] ويبدو أن هذه القرارات ستؤثر في مشروع "شرق المتوسط" الذي يجري التخطيط لتنفيذه بدعمٍ مالي من الاتحاد الأوربي، ويبقى احتمال تنفيذه منخفضًا في الوقت الحالي إذا ما جرى الأخذ بالحسبان أنه لا توجد دولة أو شركة تضمن الشراء.

هناك أيضًا عددٌ من العقبات القانونية التي تحول دون تنفيذ مشروع "شرق المتوسط". فالمادة 58 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 تنص على أنه يجوز لجميع الدول أن تقوم بمدّ وتشغيل خطوط الأنابيب والكابلات وفقًا لحقوقها الناشئة عن "حرية استخدام البحار لأغراضٍ قانونيةٍ دوليةٍ أخرى" في المناطق الاقتصادية الخالصة المعلنة، سواء أكانت هذه الدول ساحلية أم لا. والسبب في ذلك، يُعَزى إلى كون المناطق الاقتصادية الخالصة مناطق لا تخضع بالكامل لسيادة الدول الساحلية، فالمساحات التي تمتد 12 ميلًا عن حدود المياه الإقليمية تحمل صفة البحار المفتوحة. وتنص الاتفاقية أيضًا على أنه يتعين على جميع الدول الأخرى مراعاة حقوق الدول الساحلية عند الاستفادة من حرية مد وتشغيل خطوط الأنابيب والكابلات الخاصة بالبترول والغاز الطبيعي. ولكن في الجزء ذي الصلة بمناطق النفوذ في الجرف القاري من الاتفاقية نفسها، فقد ورد أنه يجب على الدول الأخرى الحصول على موافقة الدولة (الدول) الساحلية عند ممارسة حقّ مدّ الكابلات وخطوط الأنابيب، ويجب عليها أيضًا أن تأخذ رأي الدول الساحلية بشأن الطرق التي ستمرّ عبرها خطوط الأنابيب والكابلات. وبما أن مشروع خط أنابيب الغاز الطبيعي "شرق المتوسط" تمر عبر الجرف القاري الخاضع لتركيا، فإنه من الواضح أنه يجب الحصول على موافقة تركيا

لتنفيذ هذا المشروع. ويتعين على الدولة (الدول) والشركات التي ترغب في تنفيذ المشروع أن تأخذ رأي تركيا فيما يتعلق بالطريق الذي سيُمَدّ فيه خط الأنابيب. بالمقابل، لا يُنتَظَر من تركيا أن توافق على تنفيذ مشروع "شرق المتوسط" الذي يتم التخطيط لتنفيذه بحيث يسلب حق تركيا وحق الأتراك القبارصة، وبشكل لا يتماشى مع مفهوم حسن الجوار.

لم تتسبب أفعال قبرص اليونانية في امتعاض تركيا فحسب، بل تسبب في امتعاض (إسرائيل) أيضًا. فكما هو معلوم، أعلنت إدارة قبرص اليونانية عن المنطقة الاقتصادية الخالصة بناءً على الاتفاقيات الثنائية التي أبرمتها، وهي تتصرف كما لو أنها المالك الوحيد للجزيرة، وقامت بتقسيم المنطقة المذكورة إلى مقاسم، وخصصتها للشركات عن طريق المناقصة. وفي المقسم 12 المزعوم الذي حددته، اكتشفت الشركة الأمريكية "Noble Energy" ما يسمى بحقل أفروديت للغاز الطبيعي، حجمه 198 مليار متر مكعب، وذلك في عام 2011، وفي وقت لاحق، أصبحت شركة Delek Drilling (الإسرائيلية) شريكًا في المقسم المذكور، ولكن لم يجرِ تنفيذ أي مبادرةٍ من أجل إنتاج الحقل بحيث يُعَدّ قيمة اقتصادية. وبعد ما يقرب من 8 سنوات من الاكتشاف، أي في تشرين الثاني 2019، وقّعت قبرص اليونانية اتفاقية بقيمة 9,3 مليار دولار مع مجموعة شركات نوبل وشلّ ودَلَكْ لتطوير حقل أفروديت، وأعربت (إسرائيل) عن عدم ترحيبها بهذه الاتفاقية التي منحت مجموعة الشركات المذكورة حق تشغيل الحقل لمدة 25 عامًا،[41] ويزعم المسؤولون (الإسرائيليون) أن (إسرائيل) لها حق في المقسم 12 المزعوم، ويعتقدون بوجوب تشغيل حقل أفروديت وفقًا للاتفاقية التي سيتم إبرامها من قبل الطرفين. في 8 كانون الأول 2019، وقد صرح وزير الطاقة (الإسرائيلي) أن مجموعة الشركات الآنفة الذكر لن تبدأ نشاطها قبل حل الخلاف بين (إسرائيل) وقبرص اليونانية، وقبل التوصل إلى اتفاقٍ بين الطرفين بشأن الحقل.[42] وردًّا على هذا الموقف (الإسرائيلي)، لم تتخذ قبرص اليونانية خطوات ملموسة، الأمر الذي يفسَّر بأن قبرص اليونانية تصر على سياساتها أحادية الجانب بشأن حقل أفروديت.

الخاتمة

شرق البحر الأبيض المتوسط منطقةٌ لا تجذب إليها انتباه الدول المطلة عليه فحسب، بل تجذب أيضًا انتباه العديد من دول المنطقة والعالم، والفضل في ذلك يعود إلى اكتشافات الغاز الطبيعي المتتالية منذ مطلع الألفية الثالثة. وموقعه بالقرب من منطقة الشرق الأوسط التي تتوفر فيها حقول النفط والغاز الطبيعي يعزز الاعتقاد بوجود حقولٍ لا تزال تنتظر الاكتشاف في شرق البحر الأبيض المتوسط. أما تركيا المحاطة بالبحار من ثلاث جهاتٍ فهي البلد الذي يملك الشريط الساحلي الأطول في شرق البحر المتوسط.

إن إقبال الدول الساحلية مثل مصر و(إسرائيل) ولبنان على تقسيم شرق البحر الأبيض المتوسط الذي هو بحر شبه مغلقٍ إلى مناطق النفوذ البحري بناءً على مبادرة قبرص اليونانية المدعومة من الاتحاد الأوربي، ودون أخذ رأي الدول الساحلية، وتقاسم هذه المناطق فيما بينها، لم يخلق مشكلات في تركيا فقط، بل خلق مشكلات بين لبنان و(إسرائيل) وبين فلسطين و(إسرائيل)، وبين ليبيا واليونان أيضًا. وعلى عكس ما يُقال، فإن الهدف من ذلك لا يقتصر على زيادة أمن الطاقة وتحويل المنطقة إلى مركزٍ لتجارة الطاقة، بل يتعدّاه إلى بناء معادلةٍ مختلفةٍ بشكلٍ يعود بالنفع على بضعة بلدان دون غيرها، وبدعم من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوربي. إن وصف مشروعات تركيا وجمهورية شمال قبرص التركية وليبيا بأنها مشروعات غير قانونية عبر استعمال اتفاقيات الأمم المتحدة التي تُعَدّ من بين المصادر الرئيسة للقوانين الدولية للملاحة البحرية لتكون مستندًا للخطوات المتطرفة التي يتم اتخاذها- لا يثبت صحة الأطروحة التي تقول إن الدول المذكورة تعمل بما يتعارض مع القوانين الدولية، لأن القوانين الدولية للملاحة البحرية لا تتكون فقط من اتفاقيات الأمم المتحدة. والقرارات التي تصدرها محكمة العدل الدولية وفقًا لمبدأ الإنصاف في الحالات التي لا تكون فيها الاتفاقيات غير كافية تحمل صفة السابقة والمثال، وتجد لها مقابلًا في القوانين الدولية. ثم إن انعكاس بعض مواد الاتفاقيات على قانون الأعراف والعادات يمكّن العديد من الدول من الاستفادة من الاتفاقيات سواء أكانت طرفًا فيها أم لا.

في ضوء هذه المعلومات، ينبغي القول إن ما تقوم به تركيا في شرق البحر الأبيض المتوسط باسمها وباسم شمال قبرص التركية تقوم به في إطار مناطق النفوذ البحري في الجرف القاري. وبينما كانت تركيا تدافع عن حقوقها في المنطقة بمشروعاتها الميدانية لم تتخلف عن دعم كفاحها المحق هذا في إطار القانون. ورغم أنها غير مكلّفة بالإعلان عن مناطق نفوذ الجرف القاري التي تُعَدّ امتدادات طبيعية، فإن تركيا رسمت الحدود الخارجية لمناطق نفوذ الجرف القاري في شرق البحر الأبيض المتوسط، وأبلغت الأمم المتحدة بذلك أكثر من مرة. وتمارس تركيا حق "البحث عن الموارد الطبيعية وتشغيلها" الذي حصلت عليه في إطار مناطق النفوذ. وعندما تمارس هذا الحق، تريد تركيا انتهاز فرصة تنويع المورّدين للتخفيف من اعتمادها على الخارج في تأمين الطاقة، وتعير أهميةً لإكساب اقتصادها الموارد التي يجري اكتشافها في المنطقة بالتكلفة الأنسب.

ترى تركيا أن تؤخذ آراء جميع الدول التي لها سواحل على شرق البحر الأبيض المتوسط، من أجل تزويد الأسواق بموارد الطاقة التي يجري استخراجها من الحقول المكتشفة في المنطقة المتنازع عليها، وتؤمن بضرورة استعمال الطاقة أداة لإحلال السلام بدلًا من استعماله أداة للصراع، وتؤمن بأهمية التعاون وعلاقات حسن الجوار. ثم إن القوانين الدولية في الملاحة البحرية تؤكد ضرورة أن تتعاون الدول بموجب مبدأ حسن النوايا، في البحار شبه المغلقة، مثل شرق البحر الأبيض المتوسط الذي يجري التنازع عليه. وتركيا المرشحة لتؤدّي دورًا

في إيصال موارد الطاقة المكتشفة في المنطقة إلى الأسواق بأسعارٍ منخفضةٍ نسبيًّا، من خلال مشروعاتها التي تنفذها في مجال الطاقة والبنية التحتية التي تملكها من أجل الغاز الطبيعي- تؤمن بأن إبقاء قنوات الحوار مفتوحةً يعود بالفائدة على جميع الأطراف.

الهوامش والمراجع:

1. "Summaries of the Work of the International Law Commission", International Law Commission, https://legal.un.org/ilc/summaries/8_1.shtml, (Access date: 26 August 2019).
2. Tullio Treves, "1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea", Audiovisual Library of International Law, https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html, (Access date: 26 August 2019).
3. Tommy Koh, "A Constitution for the Oceans", UN, 1982, https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf, (Access date: 28 August 2019).
4. المقصود بالميل هو الميل البحري. والميل البحري يعادل 1٫8 كم تقريبًا.
5. William E. Butler, Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches, (Eleven International Publishing: 2003), P. 18.
6. Koh, "A Constitution for the Oceans".
7. تُستعمَل خطوط الأساس في تعيين الحدود الخارجية للمناطق البحرية.
8. UNCLOS, Part II, Article 8.
9. "Internal Waters", International Union for Conservation of Nature, 2012, https://www.iucn.org/content/internal-waters, (Access date: 9 September 2019).
10. UNCLOS, Part II, Article 82/.
11. مركز دراسات قانون البحار DEHUKAM، "مواد القانون الدولي"، 2016.
12. John Burgess and others, Law of the Sea: A Policy Primer içinde Chapter 2:Maritime Zones, (the Fletcher School of Law and Diplomacy).
13. John Burgess and others, Law of the Sea: A Policy Primer.
14. Tullio Treves, "1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea".
15. William E. Butler, Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches.
16. UNCLOS, Part VI, Articles 76, 79.
17. UNCLOS, Part VI, Article 79.
18. حسن سنجر بكر وغيره، "تركيا وأمن الطاقة في إطار موارد الطاقة ومجالات الصلاحية البحرية في شرق البحر المتوسط"، مجلة علوم الأمن Güvenlik Bilimleri Dergisi، المجلد 8، العدد 1، (2019)، ص89.
19. John Burgess and others, Law of the Sea: A Policy Primer.
20. حسن سنجر بكر وغيره، "تركيا وأمن الطاقة في إطار موارد الطاقة ومناطق النفوذ البحري في شرق البحر المتوسط".
21. UNCLOS, Part V, Article 5657-.
22. William E. Butler, Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches.

23. ورد في الأصل خطأً (في المنطقة الاقتصادية الخالصة)، والصحيح كما هو مبين في الجزء السابع (أعالي البحار) الفرع -1 أحكام عامة / المادة 86 / تنطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية.
24. UNCLOS, Part V, Article 87, 58.
25. William E. Butler, Contemporary Issues of the Law of the Sea: Modern Russian Approaches.
26. TPAO, KKTC, http://www.tpao.gov.tr/?mod=projeler&contID=92.
27. "جنيد أوزدمير دخل سفينة الفاتح وصور كيف يتم التنقيب عن الغاز الطبيعي؟"، CNN Turk، 19 تشرين الأول 2019.
28. "جنيد أوزدمير دخل سفينة الفاتح وصور كيف يتم التنقيب عن الغاز الطبيعي؟"، CNN Turk.
29. "أوروج رئيس أول سفينة وطنية محلية للتنقيب الارتجاجي تمسح بحر مرمرة شبرًا شبرًا"، وكالة دوغان للأنباء DHA، 27 أيار 2019.
30. "وزير الخارجية الأميركية بومبيو: أعمال الحفر التي تقوم بها تركيا في شرق المتوسط غير قانونية، ولا يمكن لأي بلد أن يأخذ أوربا رهينة"، بي بي سي باللغة التركية، 5 تشرين الأول 2019.
31. الجريدة الرسمية، "مذكرة تفاهم بين الجمهورية التركية وحكومة الوفاق الوطني الليبية بشأن تحديد مناطق النفوذ البحري في البحر الأبيض المتوسط"، 7 كانون الأول 2019.
32. جهاد يايجي، "تركيا ومشكلة تقاسم مناطق النفوذ البحري في شرق البحر الأبيض المتوسط"، Bilge Strateji، المجلد 4، العدد 6، (2012)، ص 1-70.
33. Patrick Wintour, "Greece expels Libyan ambassador in row over maritime boundaries", the Guardian, 6 December 2019.
34. جهاد يايجي، "تركيا ومشكلة تقاسم مناطق النفوذ البحري في شرق البحر الأبيض المتوسط".
35. الجريدة الرسمية، "مذكرة تفاهم بين الجمهورية التركية وحكومة الوفاق الوطني الليبية للتعاون في المجالين الأمني والعسكري"، 26 كانون الأول 2019.
36. القانون رقم 3166/402-101/B.02.0.KKG.0.10 "اتفاق تحديد الجرف القاري في البحر الأبيض المتوسط بين الجمهورية التركية وجمهورية شمال قبرص التركية".
37. "سيكون بإمكان تركيا أن تحلق طائراتها بدون طيار في جمهورية شمال قبرص التركية"، وكالة الأناضول للأنباء، 13 كانون الأول 2019،
https://www.aa.com.tr/tr/bilim-teknoloji/turkiye-kktcde-iha-faaliyetleri-yurutebilecek/1673361
38. أردال تناس قره غول، وبشرى زينب أوزدمير، دور شرق البحر الأبيض المتوسط في تحويل تركيا إلى مركز لتجارة الطاقة، (تقرير ستا، إسطنبول 2017).
39. NS Energy, "Eastern Mediterranean Pipeline Project", https://www.nsenergybusiness.com/projects/eastern-mediterranean-pipeline-project/, (access date: 10 Janury 2020).
40. "European Invesment Bank will stop funding fossil fuel projects by end of 2021", Euronews, 15 November 2019.
41. "Cyprus signs deal for offshore gas concession", Reuters, 7 November 2019.
42. "Israel blocking Aphrodite gas field development", Globes, 8 December 2019.