



الأثر الإقتصادي لترسيم الحدود البحرية بين مصر و دول البحر المتوسط

إعداد

الدكتور/ أحمد إسماعيل محمد شحاتة

مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية – كلية الحقوق – جامعة دمياط

العدد السابع يناير-2023

مقدمة

نظراً لأهمية التنمية الاقتصادية بالنسبة للبلدان النامية، فقد بدأ عدد كبير منها - منذ نهاية الحرب العالمية الثانية - يستيقظ من سباته العميق نحو التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ولكن ثمة عقبات اعترضت طريقها، أهمها: عدم كفاية رؤوس الأموال المحلية اللازمة لتمويل برامج الاستثمار المطلوبة من أجل تحقيق معدلات نمو مرتفعة للدخل القومي، مما أظهر ضرورة الاستعانة برؤوس الأموال الأجنبية، وذلك لما تؤدي إليه من تعزيز المدخرات الوطنية لبلوغها معدلاً أعلى للتراكم الرأسمالي، بالإضافة إلى ما تسهم به في تزويد البلدان النامية بالنقد الأجنبي اللازم للوفاء بمتطلبات عملية التنمية.

وهناك دول نامية لا ينقصها رؤوس الأموال ويجد بها العديد من الموارد، ولكن تسيء التصرف في هذه الموارد والاستفادة منها في عملية التنمية للبلاد: الدول التي يوجد بها مصادر حيوية مثل البترول، ولكن هذه الدول تعد من الدول النامية بسبب سوء استخدام هذه الموارد، ولكي تواكب هذه الدول التنمية نلجأ إلى تصحيح سياسة التصرف في استخدام هذه الموارد.

ولعل من اهم الموضوعات التي ثارت النقاش فيها في الفترة السابقة موضوع ترسيم الحدود البحرية بما له من اثار اقتصادية كبيرة على اقتصاديات النقل البحري على مستوى تحقيق استثمارات داخلية وخارجية وعلى مستوى حفظ الامن الإقليمي للدولة , ولعل مصر من الدول التي قامت بالبحث في الجوانب الاقتصادية لترسيم الحدود ، من حيث مدى تأثرها

وتأثيرها في الأوضاع والمتغيرات الاقتصادية المختلفة، بهدف التأثير على مختلف الأنشطة الاقتصادية والاستثمارية المختلفة، ووضع الآليات الكفيلة بتفعيل هذه السياسة.

حيث اصبح الاستثمار الأجنبي المباشر يشغل حيزا كبيرا في تفكير معظم دول العالم حيث ترى فيه مصر خاصة انى وسيلة من وسائل التنمية حيث تقوم الدولة الأجنبية من جانبها بالاستثمار في الدولة النامية، سواء كان استثماراً مباشراً عن طريق إقامة المشروعات وتملكها كلياً أو جزئياً أو استثماراً غير مباشر عن طريق شراء أسهم في المشروعات القائمة.

وحتى تستطيع البلدان النامية جذب الاستثمارات الأجنبية التي هي في حاجة إليها، كان عليها أن تتعرف على ما يساعد هذه الاستثمارات على الانسياب إليها، وكذلك التعرف على ما يعوق انسياب هذه الاستثمارات، والعمل على إزالة هذه العوائق أو على الأقل التخفيف من شدتها.

لذلك ظهرت أهمية تحديد الحدود البحرية فيما بين الدول لما له من أهمية سياسية من أجل فرض سيادة الدولة علي حدودها البحرية و مياها الإقليمية , وكذلك لها أهمية اقتصادية مثل تحديد المنطقة الاقتصادية و التي تمتد لمسافة 200 ميل بحري و التي تماثل مساحات الجرف القاري و تعد المنطقة الاقتصادية في اغلب الأحوال اتساع للجرف القاري و يتم تحديد هذه المنطقة عن طريق الدولة الساحلية المعنية و ذلك بخلاف الثروات الطبيعية التي يتم اكتشافها مثل الغاز و البترول في المناطق البحرية للدول .

ونظراً لأن ترسيم الحدود البحرية أصبحت تلعب دوراً مهماً في إطار كل من السياسات المالية والاجتماعية والاقتصادية، ونظراً لأنها تمثل أحد الوسائل المهمة التي تستخدمها الدولة لتوجيه دفعة الحياة الاقتصادية من ناحية، ولإعادة رسم الواقع الاقتصادي من ناحية أخرى، ولأن ترسيم الحدود تجاه الاستثمارات الأجنبية تؤثر تأثيراً مباشراً في اقتصاديات النقل البحري بصفة عامة وفي عوائده بصفة خاصة؛ مما يجعل منه عاملاً مهماً ومؤثراً في اقتصاديات النقل البحري، و نستعرض في بحثنا الأثر للترسيم بين مصر و قبرص علي التجارة البينية بين البلدين عن طريق النقل البحري الذي يمثل شريان الحياة للتجارة البحرية

إشكالية الدراسة :

البحث عن مدى انعكاسات ترسيم الحدود البحرية على اقتصاديات النقل البحري وجذب الاستثمار الأجنبي في ظل تراجع دور المنح والإعانات الأجنبية، وما يرافقها عادة من تبعات اقتصادية واجتماعية وسياسية قد تضر باقتصاديات الدول، وهذا ما يتطلبه اتخاذ السياسات اللازمة لتهيئة بيئة الأعمال المواتية والمناخ الجاذب للاستثمار، وذلك من خلال تفعيل دور ترسيم الحدود البحرية ، باعتبارها من أهم أدوات تحقيق دخل للدولة .

وبالتالي كان ضرورياً إلقاء الضوء على أهمية الدور الذي يمكن أن يلعبه ترسيم الحدود البحرية اعلى اقتصاديات النقل البحري وجذب وتشجيع الاستثمارات الوطنية والأجنبية.

أهمية الدراسة :

ان الأهمية المتزايدة لموارد قاع البحر و بصفة خاصة الزيت و الغاز الطبيعي , و حاجة الدول لحماية المصايد الشاطئية من اجل استخدام و انتفاع شعوبهم تؤثر تأثيراً حاسماً علي سلوك النظام القانوني للبحار في العالم , لذلك ظهرت أهمية تحديد الحدود البحرية فيما بين الدول لما له من أهمية سياسية من أجل فرض سيادة الدولة علي حدودها البحرية و مياهها الإقليمية , و كذلك لها أهمية اقتصادية مثل تحديد المنطقة الاقتصادية و التي تمتد لمسافة 200 ميل بحري و التي تماثل مساحات الجرف القاري و تعد المنطقة الاقتصادية في اغلب الأحوال اتساع للجرف القاري و يتم تحديد هذه المنطقة عن طريق الدولة الساحلية المعنية و ذلك بخلاف الثروات الطبيعية التي يتم اكتشافها مثل الغاز و البترول في المناطق البحرية للدول. من هنا تظهر أهمية البحث بشأن أهمية تعيين الحدود البحرية بين الدول لتلافي النزاعات التي قد تحدث بين الدول المجاورة و الأهمية الاقتصادية التي تعود علي الدول نتيجة لهذا التعيين.

كما تبرز أهمية الدراسة في كونها تتطرق إلي موضوع آثار جدلاً علي الساحة الاقتصادية العالمية و لايزال يثير الكثير من الجدل بين مختلف الباحثين والاقتصاديين , و من جهة اخري و نظراً لندرة البحوث و الدراسات التي تناولت (تعيين الحدود البحرية و العوائد الاقتصادية)

وكذلك لقلة الدراسات المتعلقة بهذه الدراسة في مصر .

أهداف الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى بيان كيف يمكن ان يحقق ترسيم الحدود البحرية زيادة أكثر في نمو اقتصاديات واستثمارات النقل البحري، وجذب الاستثمارات في جميع المجالات والأنشطة الاقتصادية، واعتبار ترسيم الحدود واحدة من أكثر المجالات حساسية بالنسبة للحكومة والمستثمرين. أما من جهة الحكومة، فهي تعتبر مصدراً مهماً من مصادر الإيرادات المحلية، وهذه حقيقة لا ينبغي تجاهلها من جانب صانعي السياسات. وأما من جهة المستثمرين، فإن الحدود تسهل عملية الاستثمار وسرعة انجاز ونقل البضائع ،ومن ثم

تسعى الدول الى سرعت ترسيم حدودها البحرية من اجل الناجح تحقق توازناً بين أهميتها كمصدر من مصادر الإيرادات المحلية ودوره في تشجيع المزيد من الاستثمار.

فرضيات الدراسة

- _ توضيح العلاقة بين ترسيم الحدود و جذب الإستثمار .
- _ وجود علاقة مباشرة بين ترسيم الحدود البحرية و زيادة التجارة البينية بين مصر و قبرص , ومصر و اليونان .
- _ وجود علاقة مباشرة بين ترسيم الحدود البحرية بين مصر و قبرص و مصر اليونان علي زيادة الاستثمارات في مجال التنقيب عن الغاز .

منهج الدراسة

1. **المنهج التاريخي** : من أجل دراسة الوثائق و الإتفاقيات الدولية الصادرة بشأن تعيين الحدود الدولية البحرية بين الدول المجاورة و معرفة توثيقها تاريخياً .
2. **المنهج الوصفي** : يعكس هذا المنهج الحقيقة كما هي فيعرضها سلباً و إيجاباً و المنهج يصف ظاهرة الترسيم لحدود البحرية و دورها الواضح في جذب الإستثمار و في الغالب ان هذا المنهج يحتاج لمنهج آخر يدعمه و هو **المنهج التحليلي** و قد تم إستخدامه في البحث عن طريق عرض إحصائيات التبادل التجاري بين الدول المعنية بالترسيم .
3. **المنهج التطبيقي** : و هو يمثل الجانب العملي للدراسة بالرجوع لاتفاقيات ترسيم الحدود التي أجرتها مصر مع دولتي قبرص و اليونان

حدود الدراسة :

حدود مكانية : دراسة الحالة تمت علي ترسيم الحدود المصرية القبرصية و المصرية اليونانية
حدود زمنية : دراسة و تحليل التبادل التجاري بين الدول المعنية بالترسيم في الفترة بين 2013 إلي 2020

خطة الدراسة :

المبحث الأول: حدود مصر البحرية

المطلب الأول : حدود مصر على البحر المتوسط والبحر الأحمر

المطلب الثاني : موقف مصر من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

المبحث الثاني : الأثار الاقتصادية لترسيم الحدود البحرية المصرية

المطلب الأول : الأثر المترتب على ترسيم الحدود المصرية اليونانية

المطلب الثاني : الأثر المترتب علي ترسيم الحدود المصرية القبرصية

الخاتمة

المراجع

المبحث الأول

حدود مصر البحرية

وهب الله تعالى مصر موقعا جغرافيا على قدر كبير من التميز والأهمية من النواحي الجغرافية والإستراتيجية والاقتصادية.

فمن الناحية الجغرافية تقع مصر في أقصى الشمال الشرقي لقارة أفريقيا وتتصل بقارة آسيا من خلال شبه جزيرة سيناء، وتطل حدودها الشمالية على سواحل البحر المتوسط، وحدودها الشرقية على ساحل البحر الأحمر، وخليج العقبة، ويربط بين البحرين المتوسط والأحمر قناة السويس.

ومن الناحية الإستراتيجية فإن موقع مصر هذا، يجعلها همزة الوصل بين قارتي أفريقيا وآسيا، وأن تكون الشريان الرئيسي الذي لا بد من عبوره للقادم من المتوسط أو الأطلنطي إلى المحيط الهندي عن طريق البحر الأحمر أو العكس.

الدليل على تلك الأهمية الإستراتيجية، أن مصر على طول رحلتها مع التاريخ في صراع طويل مع قوى الاستعمار، التي كانت ترغب في السيطرة على منافذ التجارة في تلك المناطق من خلال احتلال مصر.

وحول أهمية موقع مصر إستراتيجيا يقرر الدكتور جمال حمدان في رائعته شخصية مصر لعل في هذه الموهبة الطبيعية سر بقائها وحيويتها على مر العصور وأنها لن تتكرر جغرافيا في أي مكان في العالم⁽¹⁾.

(1) جمال حمدان – شخصية مصر – دراسة في عبقرية المكان – عالم الكتب، الجزء الأول 1981. ص 33 : 46.

وتفسير ذلك هو التفاعل بين بعدين أساسيين في كيانها وهما الموقع Site والموقع Situation. فالموقع يقصد به البيئة بخصائصها، حجمها، ومواردها أما الموقع فهو صفة نسبية تتحدد بالنظر إلى توزيعات الأرض والناس والإنتاج بمعنى آخر فإن الموقع خاصية محلية داخلية ملموسة، أما الموقع فهو فكرة هندسية غير منظورة.

وقديما قرر نابليون عبقرية فرنسا العسكرية من أنه لكل يتسنى لفرنسا تحطيم خصمها آنذاك إنجلترا فلا بد لها من احتلال مصر. كما يمدنا التاريخ بتأمر الغرب بشأن الوضع القانوني لمضيق تيران الواقع تحت السيادة لمصرية وداخل المياه الإقليمية لها.

أما من الناحية الاقتصادية، فإنه بالإضافة لثروات البحر المتوسط فإن البحر الأحمر طبقا للدراسات التي تناولته غنى بالثروات المعدنية والشعاب المرجانية التي يتميز بها وتعتبر من أهم عوامل الجذب السياحي لهذه البقعة من أرض مصر.

المطلب الأول : حدود مصر على البحر المتوسط والبحر الأحمر

المطلب الثاني : موقف مصر من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

المطلب الأول

حدود مصر على البحر المتوسط والبحر الأحمر

يشمل الإقليم البحري لجمهورية مصر العربية سواحلها على البحر المتوسط وكذلك على البحر الأحمر وتصل بينها قناة السويس.

أولاً- حدود مصر على البحر المتوسط:

تمتد سواحل مصر على البحر المتوسط من رفح المصرية شرقاً حتى السلوم عند الحدود مع ليبيا في ناحية الغرب، ويواجه سواحلها جزر كريت، اسكاربانطو، قبرص، وردوس، وكل من تركيا واليونان⁽¹⁾.

وطبقاً لاتفاقية 1982 لقانون البحار، والتي حددت المنطقة الاقتصادية الخاصة للدولة الساحلية بـ 200 ميل بحري مفاصة من خط الأساس، وأعمال خط الوسط Median Line في تحديد المنطقة الاقتصادية لجمهورية مصر العربية يصبح أكبر اتساع لها هو 150 ميلاً بحرياً وأقل اتساع هو تسعون ميلاً بحرياً. وفقاً لاختلاف المسافات بين السواحل المصرية والسواحل المتقابلة.

ثانياً - حدود مصر على البحر الأحمر:

يبلغ طول الساحل الشرقي لمصر المطل على البحر الأحمر حوالي 950 كيلو متر. في حين يوجد على امتداد هذا الساحل 26 جزيرة خاضعة للسيادة المصرية ومنها جزيرتان تيران وصنافير اللتان بينهما مضيق تيران. وتتراوح المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية في البحر الأحمر بين 45 و 85 ميلاً بحرياً وفقاً لمعيار خط الوسط، وذلك لأن أقصى اتساع للبحر الأحمر يبلغ حوالي 160 ميلاً بحرياً⁽²⁾. ومع إضافة عدد الجزر السابق ذكره والذي يقع قبالة السواحل المصرية يتضح لنا ضرورة أن يكون تحديد المناطق الاقتصادية

(1) عبد العزيز طريح شرف - جغرافيا البحار - مؤسسة شباب الجامعة، 1995، ص 280.

(2) مصطفى عبد الرحمن الجوانب القانونية لتسوية نزاعات الحدود الدولية، الطبعة الأولى - دار النهضة العربية. 1994، ص 357.

لجمهورية مصر العربية بالاتفاق بين كل من السعودية (الدولة المتقابلة) والسودان (الدولة المتجاورة).

ثالثاً - الأهمية الإستراتيجية لساحل مصر الشرقي:

كان ولا يزال البحر الأحمر دور هام كطريق ملاحى بين الشرق والغرب وزاد من أهميته الإستراتيجية والملاحية ارتباطه بالبحر المتوسط من خلال قناة السويس، وأصبحت السيطرة على منافذ ومداخل هذا البحر الشبه مغلق مجال صراع سواء كان هذا الصراع بين الدول المطلة عليه (اليمن وإريتريا) أو قديماً بين الدول الغربية، التي كانت تريد حماية خطوط الملاحة من وإلى المحيط الهندي الذي يتصل بالبحر الأحمر من خلال مضيق باب المندب.

ومن بين حدود مصر الجغرافية تمثل حدودها الشرقية على البحر الأحمر مكانه هامة من الناحية الأمنية والاقتصادية.

فمن الناحية الأمنية تحقيق الدفاع عن القناة وحمايتها وبالتالي الدفاع عن سيناء والإقليم البري للدولة - بالإضافة إلى التصدي لنوايا إسرائيل في توسيع ساحلها على خليج العقبة أحد أذرع البحر الأحمر حيث تبلغ سواحلها على ذلك الخليج 10 كيلو متر⁽¹⁾.

هذا بجانب حماية مضيق تيران والمحافظة على حرية الملاحة فيه، حيث أنه يقع في البحر الإقليمي لجمهورية مصر العربية ومن الناحية الاقتصادية فإن معظم مصادر الثروة المعدنية لمصر واكتشافها من البترول تقع على الجانب الشرقي لها بمحاذاة البحر الأحمر.

(1) جمال حمدان - مرجع سابق - ص 784 : 800.

ومن الناحية الاقتصادية يعتبر البترول في الوقت الحاضر أهم ثروة معدنية مستغلة في البحر الأحمر وتوجد أهم موارده في السهول الساحلية الرسوبية خاصة في منطقة خليج السويس. هذا بجانب الاستغلال والاستثمار السياحي حيث يكاد يكون البحر الأحمر من أكثر بحار العالم الذي تحاصره الشعاب المرجانية من جميع جوانبه، وذلك بسبب ظروفه الجغرافية والطبيعية والتي تعتبر مثالية لنمو المرجان وأهمها دفء مياهه وصفائها ووجود مناطق ضحلة بجوار شواطئه، وعدم استقباله لمياه نهريّة أو رواسب قارية يمكن أن تؤثر على مياهه وصفائها ووجود مناطق ضحلة بجوار شواطئه، وعدم استقباله لمياه نهريّة أو رواسب قارية يمكن أن تؤثر على مياهه⁽¹⁾.

من ذلك يتضح مدى الأهمية الإستراتيجية والاقتصادية التي تمثلها حدود مصر الشرقية على البحر الأحمر. وتعد أهم الموانئ المصرية به هي موانئ السويس، سفاجا، القصير. ونظرا للثروات والموارد المعدنية التي تتواجد في مياه وتربة البحر الأحمر ولكونه بحرا شبه مغلقا. فإننا ندعو الدول العربية المظلة على هذا الشريان المائي إلهام إلى تنشيط أوجه التعاون الاقتصادي والعلمي فيما بينها للوصول إلى أقصى استفادة من المصادر الحية والمعدنية به بهدف تحقيق مزيد من التقدم وتوفير فرص عيش وعمل لشعبها.

خاصة أن الدول الغربية - حماية لمصالحها ومساندة لإسرائيل - تريد أن تضمن حرية الملاحة في هذه المنطقة، وكانت أولى المحاولات من خلال اتفاقية جنيف 1958 والتي قررت في الفقرة 4 من المادة 16 عدم جواز تعطيل استخدام السفن الأجنبية لحق المرور البريء في المضائق وهو الوضع الذي ينطبق على الحالة الجغرافية لمضيق تيران.

(1) د. ماهر حمدي عيسى، الجغرافيا السياسية، الجغرافيا السياسية والنظام الجيولوتيكي العالمي المعاصر دار النهضة العربية، القاهرة، 2015 - ص362.

وقد تعرضنا بالتفصيل لذلك في الجزء الخاص بالمضايق في الباب الأول من هذا البحث من حيث نظامه القانوني وأحكام اتفاقية المم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المنظمة للملاحة في المضائق الدولية، وكذلك الوضع في مضيق تيران في معاهدة السلام المصرية - الإسرائيلية.

المطلب الثاني

موقف مصر من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

في عام 1951 صدر المرسوم الملكي لمصر بشأن المياه الإقليمية لجمهورية مصر العربية، والذي عدل بالقرار الجمهوري الصادر في 17 فبراير 1958⁽¹⁾.

وقد ورد به المقصود بالميل البحري وانه يساوي 1852 متر، وأنه يقصد بالخليج كل خور أو دوحة أو شرم أو لسان من البحر، كما بين المرسوم أن كلمة ساحل Coast تعني كل من سواحل البحر المتوسط والبحر الأحمر وخليج السويس وخليج العقبة.

وحددت مصر في هذا المرسوم خطوط الأساس بأنها عند التقاء الخليج بالبحر المتوسط مرسومة من أرض الإقليم إلى الأرض المقابلة عبر فتحة الخليج.

وبشأن خطوط الأساس لمستقيمة ينص المرسوم على أن يكون خطوط القاعدة التي يقاس منها البحر الساحلي للمملكة المصرية في حالة ما إذا كان البر أو الشاطئ الجزيرة مكشوف بأكمله للبحر أدنى حد انحسار الماء عن الساحل⁽²⁾. وفي حالة ما إذا كانت الجزيرة لا تبعد عن

(1) صدر هذا المرسوم في عهد الملك فاروق الأول بشأن المياه الإقليمية للملكة المصرية، منشور بالوقائع المصرية - 18 يناير 1951، العدد 6.

(2) الفقرة (أ) من المادة السادسة من المرسوم الملكي 1951.

الشاطئ أكثر من 12 ميلا بحريا، فإن خطوط الأساس هي الخطوط المرسومة من أرض الإقليم إلى الحد الخارجي لساحل الجزيرة.

وقد تعرضت المادة الأولى في فقرتها الثالثة إلى المقصود بالجزيرة وأنها يقصد بها كل جزيرة، شعب، صخرة، قطة، أو بناء صناعي دائم لا تغمرها المياه في أدنى مستوى يصل إليه الجزء المنخفض⁽¹⁾.

ويلاحظ من المواد الواردة بالمرسوم الملكي لعام 1951 أنه كان يهدف إلى وضع نظام لخطوط الأساس المستقيمة للمناطق البحرية الخاضعة لجمهورية مصر العربية.

كما أنه اختلف في تعريفه للجزيرة عن المعنى العام لها وهو أنها قطعة من الأرض تكونت طبيعيا، وتعلو المياه في أقصى حالات المد.

وأخيرا فإن المرسوم في تعيينه لخطوط الأساس المستقيمة راعي الطبيعة الجغرافية لسواحل مصر على البحر الأحمر الذي يتضمن خليج السويس وخليج العقبة، حيث يوجد بهما العديد من الجزر والصخور.

وقد حددت المادة الخامسة من المرسوم حدود البحر الإقليمي لجمهورية مصر العربية بمسافة ستة أميال بحرية. ولم يتعرض المرسوم للمنطقة الاقتصادية مصر، وذلك لعدم تبلور مفهوم المنطقة الاقتصادية وتقنية في ذلك الوقت.

(1) حدد المرسوم في المادة الثانية منه المقصود بالمياه الإقليمية للمملكة المصرية والفضاء الجوي الذي فوقها والأراضي التي تحتها وما تحتها من باطن الأرض خاضعة لسيادة الدولة مع احترام أحكام القانون الدولي بشأن المرور السلمي لمراكب الدول الأخرى في البحر الساحلي.

وجاء بالمادة الثامنة منه أنه في حالة تداخل أي من الحدود البحرية لدولة أخرى مع المياه الإقليمية لجمهورية مصر العربية، فإن الحدود المشتركة بينهما يتم من خلال اتفاقية ثنائية وفقا لقواعد القانون الدولي.

وقد حدد المرسوم الملكي لعام 1951، المنطقة المتاخمة بستة أميال بحرية مضافة إلى 12 ميلا اتساع البحر الإقليمي وجاء في أسباب هذا الاتساع للمنطقة المجاورة اعتبارات الأمن والملاحة، والتشريعات المالية والصحية لجمهورية مصر العربية⁽¹⁾.

أولاً - مصر واتفاقية 1982 لقانون البحار:

شاركت مصر في جميع دورات مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار كما شاركت في أعمال لجنة الاستخدام السلمي لقاع البحار، وقامت بالتوقيع على الاتفاقية ضمن 119 دولة الموقعة عليها في 10 ديسمبر 1982، وقد صدقت مصر على الاتفاقية في عام 1983 بعد موافقة مجلس الشعب عليها في 22 يوليو من ذات العام⁽²⁾.

وقد أصدرت مصر عددا من الإعلانات المصاحبة لتصديقها على الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تشمل:

1- إعلان بشأن البحر الإقليمي.

(1) المادة التاسعة من المرسوم الملكي 1951 تنص على "تنفيذ القوانين واللوائح الخاصة بالأمن والملاحة والأغراض المالية والصحية يتناول الإشراف البحري منطقة تالية للبحر الساحلي وملاصقة له تمتد على مسافة ستة أميال بحرية وتضاف إلى ستة الأميال المقيسة من خطوط القاعدة للبحر الساحلي، ولا يسري هذا الحكم على حقوق المملكة المصرية في شئون الصيد.

(2) مضبطة مجلس الشعب، الجلسة السادسة والسبعين في 22 يولييه 1983.

- 2- إعلان بشأن المنطقة المجاورة.
- 3- إعلان بشأن مرور السفن النووية وما في حكمها في البحر الإقليمي.
- 4- إعلان بشأن المرور في مضيق تيران وخليج العقبة.
- 5- إعلان بشأن ممارسة مصر لحقوقها في المنطقة الاقتصادية.
- 6- إعلان بشأن الإجراء المختار لتسوية المنازعات طبقا للاتفاقية.
- 7- وأخيرا خطاب بشأن ملاحظات جمهورية مصر العربية على النص العربي للاتفاقية.
- ووفقا للمادة السابعة من اتفاقية 1982 لقانون البحار الخاصة بحالات وضوابط استخدام خطوط الأساس المستقيمة في تحديد البحر الإقليمي فقد أقرت اللجنة القومية المصرية للبحار، إتباع مصر أسلوب خطوط الأساس المستقيمة في تحديد البحر الإقليمي.
- وإعمالا للمادة 16 من الاتفاقية التي تلزم الدولة الساحلية بالإعلان الواجب عن قوائم الإحداثيات الجغرافية، الخاصة ببحرها الإقليمي، وإيداع نسخة منها لدى الأمين العام للأمم المتحدة. فقد أرسلت مصر عن طريق وزير الخارجية، خطابا للأمين العام مرفقا به نص قرار رئيس الجمهورية رقم 27 لسنة 1990 والمتضمن تحديد خطوط الأساس المستقيمة التي يبدأ منها قياس المناطق البحرية الخاضعة لسيادة ولاية جمهورية مصر العربية⁽¹⁾. وقد قامت مصر من

(1) قرار رئيس الجمهورية رقم 27 لسنة 1990 بشأن خطوط الأساس التي تقاس منها المناطق البحرية لجمهورية مصر العربية، الجريدة الرسمية في 18 يناير سنة 1990 - العدد 3. راجع أيضا: محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، الطبعة الخامسة، 1995، ص 294 : 300.

خلال الإعلانات السابقة، بمد منطقتها المجاورة من 6 أميال (وفقا لمرسوم عام 1951) إلى 12 ميل بحري.

وقد قامت مصر من خلال الإعلان الخاص بالمنطقة الاقتصادية بالتأكيد على حقوق مصر في المنطقة طبقا للاتفاقية، دون تحديد لها حيث أنه لم تتم الاتفاقات الثنائية اللازمة بين مصر والدول المتقابلة التي تشترك معها في المنطقة البحرية على البحر المتوسط.

وأوضحت مصر أنها ستقوم باتخاذ كافة التدابير والترتيبات الكفيلة بتنظيم هذه المسألة، وغيرها من الجوانب المتعلقة بمناطقها الاقتصادية، حيث جاء بالإعلان أن جمهورية مصر العربية تباشر حقوقها المقررة، وفقا لأحكام الجزئين الخامس والسادس من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المنطقة الاقتصادية الخالصة، التي تقع وراء بحرها الإقليمي وتتاخمه في شواطئ البحرين المتوسط والأحمر.

ثانياً - حقوق مصر في المنطقة الاقتصادية:

يحق لمصر أن تباشر في تلك المنطقة الحقوق السيادية، لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها وكافة أوجه النشاط الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه وتيارات الرياح وأنشطة الصيد واستخراج البترول.

وأنها تمارس ولايتها على المنطقة الاقتصادية الخالصة، على الوجه المبين بالاتفاقية فيما يتعلق بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات والبحث العلمي البحري، وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، والحقوق والواجبات الأخرى المنصوص عليها في الاتفاقية.

وتؤكد مصر على أنها تلتزم في تعيين الحدود الخارجية لمناطقها الاقتصادية الخالصة، بالقواعد والمعايير والإجراءات التي ورد النص عليها في الاتفاقية.

وأنها سوف تقوم باتخاذ الترتيبات والتدابير الخاصة بتنظيم كافة الجوانب المتعلقة بمناطقها الاقتصادية.

وعليه فقد تم تشكيل اللجنة العليا لأعالي البحار بقرار من رئيس الوزراء وتختص هذه اللجنة بدراسة الحدود البحرية بين مصر والدول المقابلة والمجاورة لها في البحرين المتوسط والأحمر وتعد هذه اللجنة اجتماعاتها بوزارة الخارجية بصفة منتظمة لمناقشة إمكانية تحديد الخطوط الفاصلة بين المياه المصرية التي تقع في نطاق المنطقة الخالصة لها المناطق الأخرى للدول المقابلة وهي قبرص، تركيا، واليونان على البحر المتوسط والمملكة العربية السعودية على البحر الأحمر، وكذلك الحدود البحرية المجاورة وتشمل الحدود مع السلطة الفلسطينية وإسرائيل وليبيا على البحر المتوسط والسودان على البحر الأحمر⁽¹⁾.

وجدير بالذكر أنه تم التفاوض مع دولة قبرص بشأن ترسيم الحدود البحرية وتعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بينها وبين جمهورية مصر العربية، وانتهت المفاوضات إلى تعيين المنطقة البحرية المشتركة على أساس طريقة خط الوسط Median line إحدى تطبيقات طريقة المسافة المتساوية وفي انتظار التوقيع على الاتفاقية من كلا الدولتين.

(1) تشكل وفد مصر من ممثلين عن الهيئة العامة للبترول والقوات البحرية والهيئة القومية للاستشعار من البعد وعلوم الفضاء والشئون القانونية بوزارة الخارجية.

مجلة مصر العلوم تصدر عن المجلس الأعلى لمراكز ومعاهد البحوث ووزارة الجدولة للبحث العلمي - العدد 29 يناير 2002.

المبحث الثاني

الآثار الاقتصادية لترسيم الحدود البحرية المصرية

لقد تميز القرن العشرون بظواهر جديدة في العلاقات الاقتصادية الدولية فحوها ازدياد الشعور والرغبة لدى مختلف دول العالم - المتقدمة والنامية - في تحرير التبادل والتجارة الدولية من القيود والعوائق التي تعترض سبيلهما، هذا علاوة علي سعيها المشترك فيما بينهما لزيادة التكامل الاقتصادي بكافة الوسائل والطرق الممكنة كوسيلة لمواجهة المشكلات الاقتصادية والسياسية.

وفي هذا الصدد، شهدت السنوات الأخيرة من القرن العشرين ومنذ نهاية الحرب العالمية الثانية اتجاهات قوية نحو تشكيل تجمعات اقتصادية ذات أهداف اقتصادية متباينة في إطار من العلاقات المتشابكة والمعقدة المبنية علي أساس من الأحلاف والمصالح الاقتصادية. وقد حققت بالفعل بعض هذه التجمعات خطوات واسعة من التقدم تجاه تحقيق أقصى درجة من درجات التكامل الاقتصادي.

ويري البعض أن الدوافع الأساسية التي تكمن وراء التكامل الاقتصادي هي دوافع سياسية في المقام الأول، حيث تحتل الدوافع السياسية المرتبة الأولى وتليها بعد ذلك الدوافع الاقتصادية من حيث الأهمية النسبية. غير أنه إذا ما أمعنا النظر في ذلك الأمر، لوجدنا أن هناك ثمة نوعا من الارتباط بين كل من الدوافع السياسية والدوافع الاقتصادية إلي التكامل الاقتصادي.

المطلب الأول

الآثر المترتب على ترسيم الحدود المصرية اليونانية

وقعت مصر واليونان اتفاقية ترسيم الحدود البحرية بين البلدين، خلال زيارة لوزير الخارجية اليوناني نيكوس دندياس، إلى القاهرة، ما يمثل صفقة قوية لتركيا الطامعة في ثروات البحر المتوسط.

وجرى خلال توقيع الاتفاقية تعيين المناطق الاقتصادية الخالصة بين مصر واليونان في خطوة مشابهة لما قامت به أثينا مع روما في وقت سابق.

إن هناك عدة مكاسب تعود على مصر من ترسيم الحدود مع اليونان، أهمها التنقيب عن الغاز أو البترول أو أي ثروة موجودة في هذه المنطقة، وخلق الطريق على تركيا في التنقيب عن الغاز هناك، ومن أهم إنجازات اتفاقية ترسيم الحدود مع اليونان وسابقاً مع قبرص أنها تتيح الفرصه للدول الثلاث لتفعيل انشاء منطقه إقتصادية آمنه تخدم الإقتصاد الوطني للدول الثلاث وعلي رأسها إنشاء خط الغاز المزمع انشائه بين قبرص ومصر لإرسال الغاز القبرصي الناتج من حقل أفروديت القبرصي إلي معامل تسييل الغاز بمنطقتي إدكو ودمياط وإعادة تصديره إلى دول أوروبا الشرقية، وهذا ما يخشاه النظام التركي ويسعي جاهداً لمنعه ولو كلفه حرب ضروس مع دول المنطقة.

حيث إن الاتفاق بين مصر واليونان يأتي على خلفية تقاهمات بين البلدين في ضوء التنسيق المستمر.

أن هناك سعي تركي للتمدد وهذا الاتفاق يضع حدا لهذه المنازعات، مشيراً إلى ترسيم الحدود بين مصر واليونان يعد ضربة كبيرة لتركيا، ويمنعها من التنقيب عن الغاز في شرق المتوسط.

إن ترسيم الحدود البحرية بين مصر واليونان يلغي اتفاق تركيا وحكومة السراج كونه يغطي بعض المناطق التي شملتها الاتفاقية.

أن اليونان تحترم القانون الدولي، عكس تركيا التي تتصرف بعدائية مع مصر واليونان، مضيفاً أن الاتفاقية تتوافق مع قانون البحار.

كما أن الجانب التركي يحاول استخدام الورقة الليبية من أجل الصراع على الغاز في شرق المتوسط، ومن ثم على الجانب التركي أن يقوم بترسيم الحدود البحرية مع اليونان، حيث لا يوجد حدود بحرية مشتركة مع مصر، إلا إذا قامت أنقرة بابتلاع جزيرة قبرص وهو ما يقوم الاتحاد الأوروبي بمواجهته وكان الرد قويا.

وبموجب الاتفاقية، ستمكن مصر بموجب هذا الترسيم من التنقيب عن النفط والغاز في المناطق الاقتصادية الغربية الواقعة على الحدود البحرية مع تلك الخاصة باليونان.

أهمية الاتفاق تعطي الحق لمصر واليونان في البحث والتنقيب في شرق المتوسط، كما أنها تعزز العلاقة الثنائية بين القاهرة وأثينا في مجالات عدة.

كما أنه بموجب الاتفاقية ستصدي مصر واليونان للتحركات التركية غير المشروعة في مياه البحر المتوسط، وتفتح الطريق أمام مرحلة جديدة في التعاون الثنائي والإقليمي للاستفادة من ثروات شرق المتوسط من جانب ومواجهة الإرهاب من جانب آخر.

إن هذا الاتفاق يتيح لكل من مصر واليونان المضي قدماً في تعظيم الاستفادة من الثروات المتاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لكل منهما، خاصة احتياطات النفط والغاز الواعدة ويفتح آفاقاً جديدة لمزيد من التعاون الإقليمي بمجال الطاقة في ظل عضوية البلدين في منتدى غاز شرق المتوسط.

كما أن هذا الاتفاق هو العكس تماما لأي شيء تم توقعه بين أنقرة وطرابلس، مضيفا أن ما تم توقعه بين أنقرة وطرابلس ليس له أي أساس ومكانه سلة المهملات.

أن اكتشافات الغاز الطبيعي في شرق المتوسط في السنوات العشر الماضية تسببت في أن تصبح المنطقة، بديلاً عملياً لتوريد الطاقة لأوروبا، كما أنها كشفت عن نزاعات مستمرة منذ أمد طويل بين الدول المجاورة التي تتصارع على الحقوق بشأن الموارد،⁽¹⁾ لكن حنكة القيادة السياسية المصرية، كانت هي العامل الاساسي في حمايه ثروات مصر الطبيعية في أعماق المتوسط وكل منطقه اقتصادية تتبع السيادة المصرية وسوف تكون نازلاً لكل من يجول بخاطره في الاعتداء على الأراضي المصرية سياسياً أو اقتصادياً.

إن توقيع اتفاقية تعيين الحدود البحرية مع اليونان، جاءت لاستكمال التعاون بين مصر وقبرص واليونان، لافتاً إلى أن الاتفاقية تم توقيعها طبقاً للقوانين الدولية واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وهي التي تحافظ على الحقوق البحرية للمناطق الاقتصادية الخالصة لمصر واليونان.

أن من أهم مميزات توقيع الاتفاقية أنها أضافت مناطق اقتصادية لمصر من الممكن طرحها على الشركات العالمية للبحث والاستكشاف والتنقيب فيها عن الغاز ، كما أن الاتفاقية ستقطع الطريق أمام الأطماع التركية.

أن طرح المناقصات سيتم بنظام ال"أوفر لاب" بيننا وبين اليونان، مشيراً إلى أن منتدى غاز شرق المتوسط سيعضد دوله الأعضاء السبع بكل تأكيد في أي أمور تخصهم في البحر المتوسط.⁽²⁾

(1) أشرف إبراهيم عطيه علي، التكتل الاقتصادي الدولي والتنمية الاقتصادية دراسة نظرية وتطبيقية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، كلية الحقوق 2001، ص 7.

(2) هشام محمد أحمد عمارة: الاتجاهات الحديثة في التكتلات الاقتصادية الشرق أوسطية، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، 2004، ص 117.

أن أبرز شركات الاستكشاف والتنقيب العاملة في شرق المتوسط هي إيني الإيطالية وتعمل في أكثر من دولة بشرق المتوسط، وشركة توتال الفرنسية وتعمل في مصر وقبرص واليونان وإسرائيل، وشركة شل الهولندية وشركة بريتش بتريليوم البريطانية، وهناك تواجد محدود لعدد من الشركات الأمريكية على رأسها نوبل إنرجي وإكسون موبيل.

كما إن اتفاقية تعيين الحدود بين مصر واليونان، ستنجح لمصر طرح مزايدات عالمية في البحر المتوسط أمام الشركات العالمية، وكان الأمر قبل ذلك غير محدد وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة، ومكنت الاتفاقية من معرفة كل بلد مشتركة في الاتفاقية من معرفة حدودها والأماكن التي تتواجد بها ثرواتها، وهو نفس الأمر الذي حدث مع قبرص، وكذلك البحر الأحمر، بعد ترسيم الحدود مع المملكة العربية السعودية.

و نستعرض في الأتي جدول (1) و ذلك لتوضيح التجارة البينية بين مصر و اليونان في الفترة ما بين 2016 و حتي العام 2020 و إن كان قد تم توقيع الاتفاقية لترسيم الحدود معها في 2020 بصورة رسمية إلا أن هناك إتفاقيات تجارية قد مهدت لذلك الأمر .



شكل () خريطة توضح ترسيم الحدود المصرية اليونانية

جدول (1) التجارة البينية بين مصر و اليونان

year	Mode of transport	Trade value \$	CIF	FOB
		\$	\$	
2016	All MOTs	1,017,674,000.00	1,017,674,001.00	
		\$	\$	
2016	Sea	1,010,959,260.00	1,010,959,261.00	
		\$	\$	
2016	Air	6,714,739.00	6,714,739.88	
		\$	\$	
2016	Road	8,373,582.00		8,373,582.48
		\$	\$	
2016	Not elsewhere classified	1,548,712.00		1,548,712.48
		\$	\$	
2016	Air	12,770,399.00		12,770,399.01
		\$	\$	
2016	Sea	117,276,717.00		117,276,717.10
		\$	\$	
2016	All MOTs	139,969,411.00		139,969,411.10
		\$	\$	
2017	Not elsewhere classified	506,903.00	506,903.47	

		\$	\$
2017	Air	11,551,929.00	11,551,929.76
		\$	\$
2017	Sea	499,481,137.00	499,481,137.30
		\$	\$
2017	All MOTs	511,539,970.00	511,539,970.50
		\$	\$
2017	All MOTs	286,865,322.00	286,865,322.90
		\$	\$
2017	Sea	264,678,207.00	264,678,207.10
		\$	\$
2017	Air	12,877,464.00	12,877,464.13
		\$	\$
2017	Road	9,185,242.00	9,185,242.24
		\$	\$
2017	Not elsewhere classified	124,409.00	124,409.47
		\$	\$
2018	Not elsewhere classified	1,583,109.00	1,583,109.05
		\$	\$
2018	Air	10,624,743.00	10,624,743.25
		\$	\$
2018	Sea	1,005,016,054.00	1,005,016,054.00
		\$	\$
2018	All MOTs	1,017,223,906.00	1,017,223,906.00
		\$	\$
2018	Air		

		19,611,684.00		19,611,684.70
		\$		\$
2018	Road	6,223,296.00		6,223,296.97
		\$		\$
2018	Not elsewhere classified	750,688.00		750,688.30
		\$		\$
2018	All MOTs	409,201,790.00		409,201,790.60
		\$		\$
2018	Sea	382,616,120.00		382,616,120.60
		\$		\$
2019	Not elsewhere classified	1,398,965.00	1,398,965.92	
		\$		\$
2019	Air	7,487,693.00	7,487,693.61	
		\$		\$
2019	Sea	1,029,941,212.00	1,029,941,212.00	
		\$		\$
2019	All MOTs	1,038,827,871.00	1,038,827,872.00	
		\$		\$
2019	All MOTs	716,771,580.00		716,771,580.80
		\$		\$
2019	Sea	696,005,077.00		696,005,077.50
		\$		\$
2019	Air	10,661,007.00		10,661,007.60
		\$		\$
2019	Road	7,591,552.00		7,591,552.18

		\$	\$	\$
2019	Not elsewhere classified	2,513,943.00		2,513,943.60
2020	All MOTs	471,290,587.00	471,290,587.90	-
2020	All MOTs	682,040,951.00	-	682,040,951.70
		\$	\$	\$
		11,429,479,231.00	7,641,822,086.63	3,787,657,162.56

المصدر : تم إعداد الجدول بواسطة الباحث بالإعتماد علي قاعدة بيانات منظمة التجارة العالمية www.comtrade.com

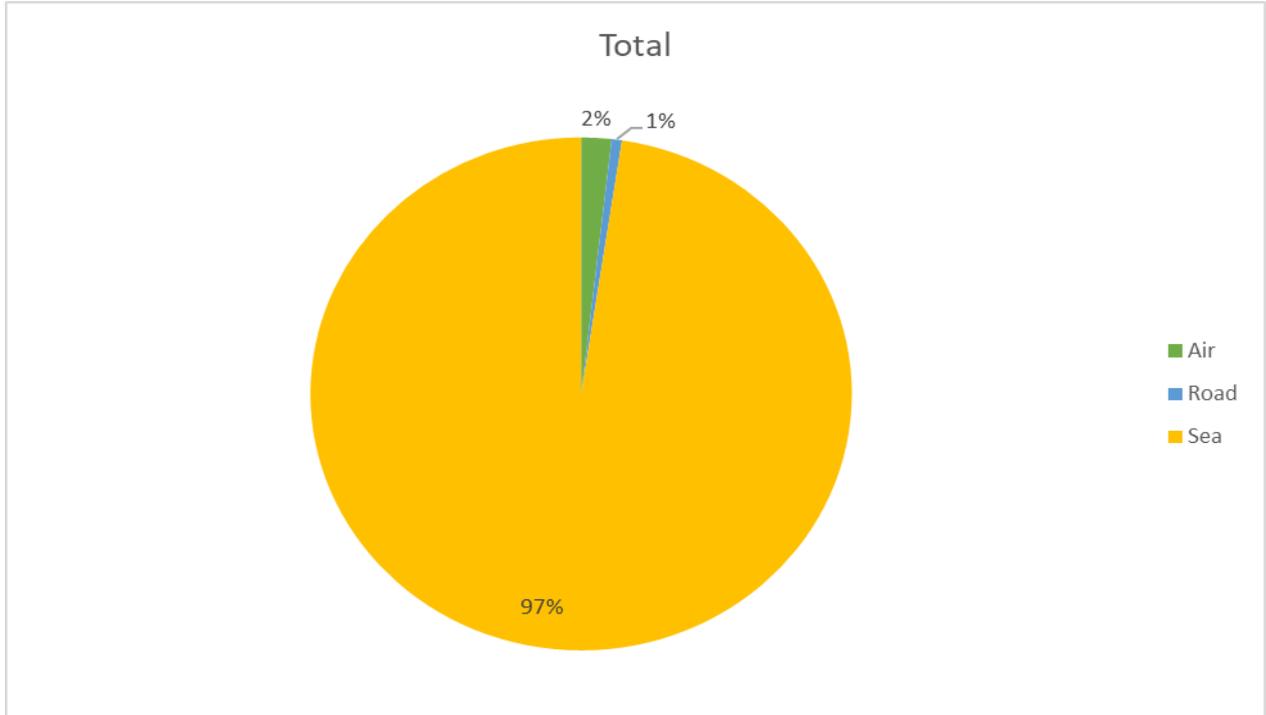
في العام 2016 أظهرت البيانات أن حجم تداول التجارية في صورة الصادرات و الواردات حوالي (1,140) مليون دولار بالتقريب حيث تمثل ذلك الحجم من التداول من خلال وسائل النقل المختلفة و المتمثلة في النقل البحري , النقل الجوي و النقل البري و لعل دراستنا تركز بصورة أكبر علي النقل البحري , إذ مثل النقل البحري من مجمل حجم التداول (1,117 مليون دولار) تقريباً , إذا إعتد كل من الدولتين علي النقل البحري بنسبة تجاوزت (97%) من إجمالي حجم التداول .

بينما في العام 2017 إنخفض حجم التداول ليتخطي (764 الف دولار) تقريباً حيث في تلك السنة تم الإعتماد علي النقل البحري بنسبة قد تجاوزت (97%) من إجمالي حجم التداول . أما في العام 2018 إرتفع عن السنة السابقة ليُسجل حوالي (1,408 الف دولار تقريباً) كإجمالي تداول فيما تم إعتماد علي النقل البحري أنذاك بنسبة (98%) .

في العام 2019 كانت سنة الإنخفاض حيث سجل حجم التداول في تلك السنة حوالي (1.717 مليون دولار) تقريباً و تم الاعتماد في تلك السنة علي النقل البحري بنسبة (99%) حيث إنخفض في تلك السنة أيضاً نسبة الاعتماد علي النقل البحري مقارنة بالسنوات السابقة , و لعل ذلك يرجع إلي وجود بعض الاوضاع السياسية في المنطقة التي أثرت بجانب أزمة الكوفيد 19 .

في العام 2020 طبقاً للمعلومات الموضحة من الجدول السابق يتضح إنخفاض التداول في صورة الصادرات و الواردات إلي (1,099 مليون دولار) و لعل ذلك السبب يرجع لرجوع حركة التجارة بين البلدين مرة أخرى بعد أزمة الكوفيد 19 .

شكل يوضح إعتمادية التبادل التجاري بين مصر و اليونان علي النقل البحري



المطلب الثاني

الأثر المترتب علي ترسيم الحدود المصرية القبرصية

الفكر المصري لترسيم الحدود البحرية مع اليونان كما تعرضنا له سابقاً يأخذ إطار معرفي آخر و ذلك لترسيم الحدود مع دولة قبرص كذلك فهو تفكير (خارج الصندوق) أو كما يطلق عليه (To Think out of the Box) و ذلك منذ تولي الرئيس / عبد الفتاح السيسي زمام الأمور في البلاد.

فمنذ العام (2014) و منذ إنطلاق تولي الرئيس فهناك تغيير في الأعراف الدبلوماسية و التي كانت سائدة في العصور السابقة و التي إرتكزت في تقوية العلاقات مع الدول الأوروبية و لكن بالتركيز علي الدول الكبيرة فقط في الجانب الغربي من القارة , فنجد التغيير الواضح من خلال إتفاقيات التعاون المشترك و ذلك مع كل من اليونان و قبرص و لعل ذلك بسبب الظروف الاقتصادية الصعبة التي تمر بها كل من الدولتين و التي كانت علي رأسها الأزمة المالية العالمية مما اجبر الدولتان علي الاستدانة من دول الاتحاد الاوروبي مما شكل عبء إقتصادي كبير علي دول القارة و لعل ذلك كان بمثابة الاختبار الأول للتكتل القاري القوي في العالم .

ولهذا كانت الرسالة بهذا الشأن قوية من الجانب المصري و مفاد ذلك الأمر هو ان الجمهورية المصرية الجديدة ن تعتمد بعد الآن علي فكرة (الدعم الخارجي) و لكن سوف تقوم بتغيير المنهج المُتبع فيما هو قادم و القائم علي فكرة الشراكة مع دول و إن كانت ليست علي المستوى الإقتصادي للدول التقليدية إلا إنها توتي ثمارها و التي تصب في مصلحة الدول الثلاثة .

و غني عن البيان ان ذلك التحالف من شأنه تحقيق الإكتفاء و بالتالي تخفيف الضغوط الخارجية الناتجة عن الديون و كذلك تحقيق قدر من الإستقلال عند غتخاذ بعض القرارات السياسية .

يبدو ان الدور المصري في ظل الجمهورية الجديدة بات يتجاوز نطاق الجغرافيا التقليدية و الأبعاد التاريخية المتعارف عليها حيث أصبحت الدور الذي تلعبه القاهرة ملموساً في مختلف دول العالم و هو ما يبدو في اختلف الكبير في رؤية العالم للقاهرة و الذي تحقق في السنوات السابقة في إنعكاس صريح في النجاح الكبير للرؤي المصرية في مختلف الإتجاهات .

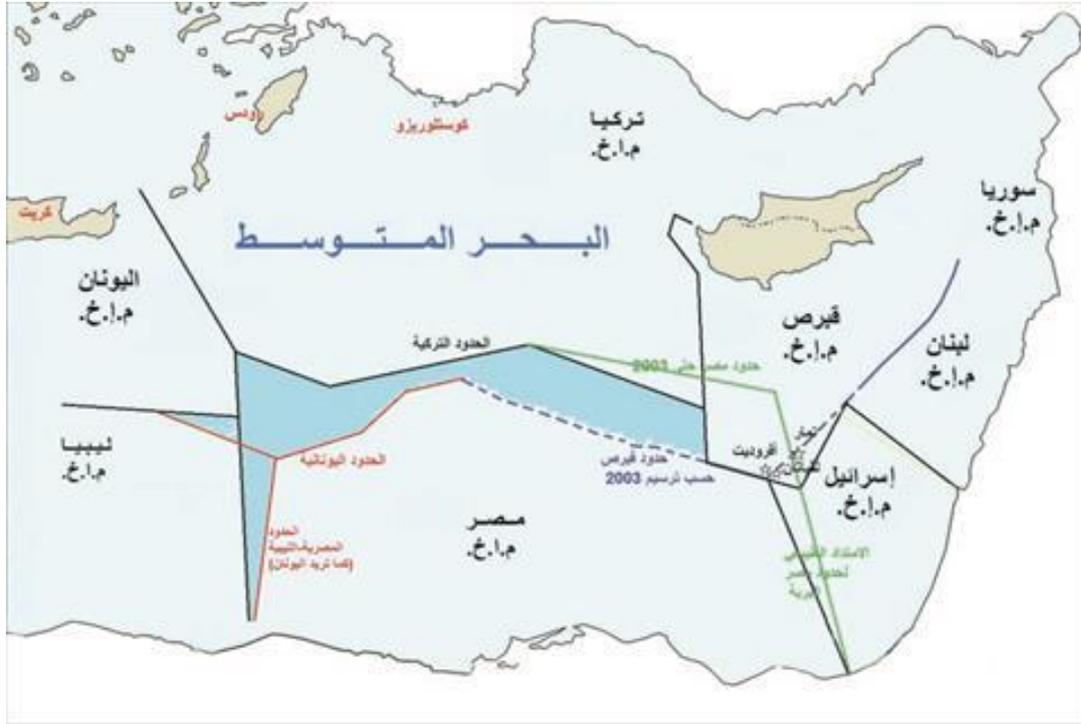
و من الجدير بالذكر أن الاتفاقية بين البلدين كانت في 12 ديسمبر في العام 2013 و تم التوقيع في القاهرة و تدور حول تنمية مخزون الهيدروكربون علي أن يكون علي أساس خط المنتصف الذي تم إرساؤه في العام 2003 و منذ العام 2007 و هناك مطلة من دولة قبرص بتوقيع الاتفاقية .

وقد تم تقسيم الاتفاقية لجزئين رئيسيين :

(الأول) فرض منطقة تنقيب بالتنسيق علي الحدود المصرية القبرصية و بعمق 10 كم في المياه المصرية من خط المنتصف و تنظيم الاتفاقية تبادل المعلومات و البيانات في الاسنكشافات في هذا الشريط و دون فرض حزام مماثل في المياه القبرصية .

(الثاني) إرساء أسس تقاسم مكامن مخزون الهيدروكربون المشترك و يمتد للمخزون الجيولوجي و كلما تم إكتشاف معلومات جديدة فإن الاتفاقية تمتد لتشمله .

ولعل من أكثر مميزات الإتفاقية تحديد أسس التقاسم لإستغلال الثروات الهيدروكربونية من المكامن المشتركة بين البلدين و هو تقليد جيد يستخدم بنجاح و قد أُستخدم مسبقاً لتقاسم حقل غاز الشمال للغاز الطبيعي بين قطر و إيران .



شكل () خريطة لتوضيح ترسيم الحدود المصرية القبرصية

و فيما يلي بيانات موضحة في الجدول رقم (2) بشأن حجم تداول التجارة ما بين جمهورية مصر العربية و قبرص مع توضيح الأثر علي إقتصاديات النقل البحري.

جدول رقم (2) التجارة البينية بين مصر و قبرص

Year	Reporter	Partner	Mode of Transport	Trade Value (US\$)	CIF Trade Value (US\$)	FOB Trade Value (US\$)
2016	Egypt	Cyprus	All MOTs	81966676	81966676.35	
2016	Egypt	Cyprus	Sea	81954335	81954335.13	
2016	Egypt	Cyprus	Air	12341	12341.222	
2016	Egypt	Cyprus	Road	1059383		1059383.231
Not elsewhere						
2016	Egypt	Cyprus	classified	2150673		2150673.01
2016	Egypt	Cyprus	Air	5746047		5746047.618
2016	Egypt	Cyprus	Sea	58235471		58235471.46
2016	Egypt	Cyprus	All MOTs	67191575		67191575.32
2017	Egypt	Cyprus	Air	185228	185228.181	
2017	Egypt	Cyprus	Sea	120550718	120550718.3	
2017	Egypt	Cyprus	All MOTs	120735946	120735946.4	
2017	Egypt	Cyprus	Road	3293955		3293955.561
2017	Egypt	Cyprus	All MOTs	200811161		200811161.1
2017	Egypt	Cyprus	Sea	188758953		188758953.3
2017	Egypt	Cyprus	Air	8660247		8660247.744

Not elsewhere					
2017	Egypt	Cyprus	classified	98004	98004.512
2018	Egypt	Cyprus	Air	161172	161172.065
2018	Egypt	Cyprus	Sea	181062615	181062615.6
2018	Egypt	Cyprus	All MOTs	181223787	181223787.6
2018	Egypt	Cyprus	Air	9267456	9267456.896
2018	Egypt	Cyprus	Road	6122633	6122633.431
Not elsewhere					
2018	Egypt	Cyprus	classified	119205	119205.031
2018	Egypt	Cyprus	All MOTs	106845262	106845262.5
2018	Egypt	Cyprus	Sea	91335967	91335967.17
2019	Egypt	Cyprus	Air	348691	348691.823
2019	Egypt	Cyprus	Sea	46383915	46383915.41
2019	Egypt	Cyprus	All MOTs	46732607	46732607.23
Not elsewhere					
2019	Egypt	Cyprus	classified	98911	98911.396
2019	Egypt	Cyprus	All MOTs	49544106	49544106.91
2019	Egypt	Cyprus	Sea	35259827	35259827.85
2019	Egypt	Cyprus	Air	7647505	7647505.197
2019	Egypt	Cyprus	Road	6537862	6537862.47
2020	Egypt	Cyprus	All MOTs	10629069	10629069.4
2020	Egypt	Cyprus	All MOTs	113088929	0
2020	Egypt	Cyprus	All MOTs	113088929	113088929.5
Total				1833820232	871947104.7
					961873141.2

المصدر : تم إعداد الجدول بواسطة الباحث بإعتماد علي قاعدة بيانات منظمة التجارة العالمية www.comtrade.com

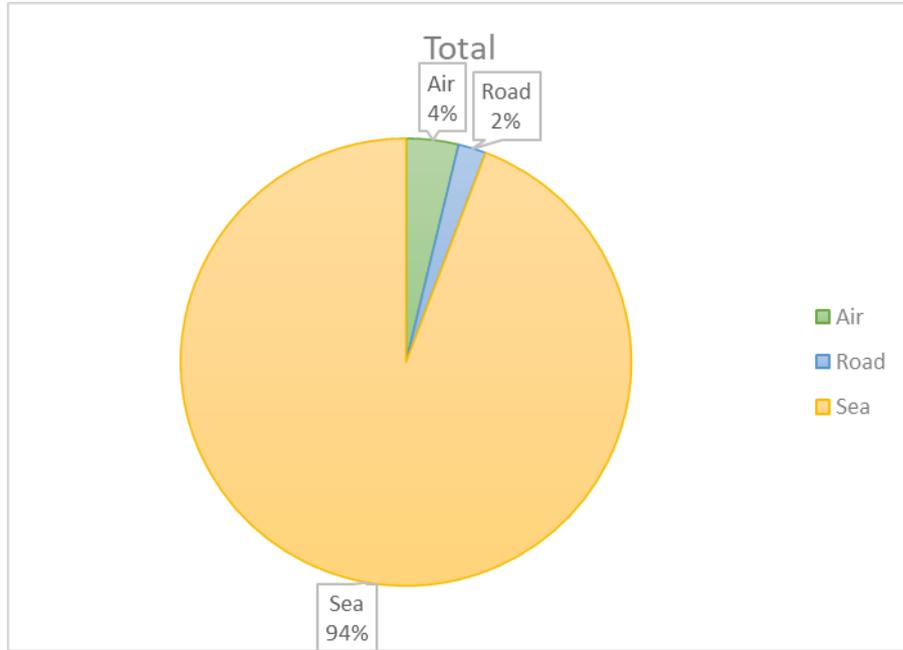
في العام 2016 أظهرت البيانات أن حجم تداول التجارية في صورة الصادرات و الواردات حوالي (671) مليون دولار بالتقريب حيث تمثل ذلك الحجم من التداول من خلال وسائل النقل المختلفة و المتمثلة في النقل البحري , النقل الجوي و النقل البري و لعل دراستنا تركز بصورة أكبر علي النقل البحري , إذ مثل النقل البحري من مجمل حجم التداول (582 مليون دولار) تقريباً , إذا إعتد كل من الدولتين علي النقل البحري بنسبة تجاوزت (86%) من إجمالي حجم التداول .

بينما في العام 2017 إرتفع حجم التداول ليتخطي (200 مليون دولار) تقريباً حيث في تلك السنة تم الإعتماد علي النقل البحري بنسبة قد تجاوزت (94%) من إجمالي حجم التداول . أما في العام 2018 إنخفض عن السنة السابقة لئسجل حوالي (287 مليون دولار تقريباً) كإجمالي تداول فيما تم إعتداد علي النقل البحري أنذاك بنسبة (94 %) .

في العام 2019 كانت سنة الإنخفاض حيث سجل حجم التداول في تلك السنة حوالي (97 مليون دولار) تقريباً و تم الاعتماد في تلك السنة علي النقل البحري بنسبة (84%) حيث إنخفض في تلك السنة أيضاً نسبة الاعتماد علي النقل البحري مقارنة بالسنوات السابقة , و لعل ذلك يرجع إلي وجود بعض الاوضاع السياسية في المنطقة التي أثرت بجانب أزمة الكوفيد 19 .

في العام 2020 طبقاً للمعلومات الموضحة من الجدول السابق يتضح إرتفاع التداول في صورة الصادرات و الواردات إلي (219 مليون دولار) و لعل ذلك السبب يرجع لرجوع حركة التجارة بين البلدين مرة أخرى بعد أزمة الكوفيد 19 .

و من الإستعراض السابق للبيانات يتبين لنا أثر تطبيق إتفاقية الترسيم بين البلدين المتمثلة في التبادل التجاري بين البلدين و إن قلت في بعض الأعوام نتيجة للأزمة العالمية التي تمر بها دول العالم ولكن في نفس الوقت نجدها تتميز بالإستقرار , و من الجدير بالذكر أن إتفاقية ترسيم الحدود البحرية بين البلدين قد سبقتها إتفاقيات تجارية بين البلدين فقد إتفقت مصر واليونان على تشكيل مجموعة عمل مشتركة لتعزيز التعاون الاقتصادي بين البلدين خلال المرحلة المقبلة. وتتولى تحديد القطاعات المستهدفة من خلال وزارة التجارة الصناعة المصرية ووزارة التنمية الاقتصادية اليونانية بهدف وضع خطة عمل محددة للوصول الي نتائج ملموسة حيث كان ذلك في العام 2019 .



شكل يوضح إعتماضية التبادل التجاري بين مصر وقبرص علي النقل البحري

الخاتمة

إن الرغبة الأكيدة لدى المسؤولين في الدول المعنية بالترسيم للحدود البحرية كان طبقاً لقواعد القانون الدولي العام و عن طريق إستخدام الوسائل السلمية من مباحثات مشتركة و عن طريق الطرق و الحلول الدبلوماسية بعيداً عن الحلول الأخرى لتسوية النزاعات , وكذلك الرغبة الموجودة لدي جميع الأطراف لتحقيق أكبر إستفادة إقتصادية ممكنة من أجل شعوبهم و ذلك لزيادة العوائد الإقتصادية خاصة في ظل تناقص الموارد افقتصادية لدي دول العالم بشكل عام و البحث عن مصادر و موارد جديدة , فتلجأ الدول للإستثمار في البحار و المحيطات عن طريق التنقيب عن الثروات التي لم يتم إكتشافها بعد و إيجاد الآليات الفعالة لتنظيمها .

فإن دراسة هذا الموضوع ترسيم الحدود البحرية المصرية واثارها على الاقتصاد المصري ليس الهدف من خاتمه تلخيص ما كتبت فيه بهذا الصدد، وإنما الهدف يكمن في أهم النتائج والتوصيات التي خلص إليها الباحث في بحثه، آمين من الله أن يكون هذا العمل نافعاً وخالصاً لوجهه الكريم.

أولاً: النتائج:

في ضوء ما عرضه الباحث من أبعاد وجوانب متنوعة عن التحكم الدولي ودوره في حل المنازعات الحدود الدولية، يستعرض نتائج الدراسة وفقاً للمحاور التالية:

(1) بعد تحقيق ترسيم الحدود المصرية اليونانية وجد الباحث أن هناك أثر للترسيم علي التبادل التجاري بين البلدين و كذلك فتح المجال لزيادة الاستثمارات عن طريق إستغلال أعمال التنقيب و البحث عن الثروات و الموارد الطبيعية في المنطقة و الرغبة في إحداث تكتل في منطقة البحر المتوسط , و لذلك قامت الدولة بترسيم الحدود المصرية القبرصية قبل اليونانية و التي

كان هناك مطالبات بها من العام 2003 لذلت الغرض و كذلك لتحقيق الابعاد الامنية و العسكرية بجانب الابعاد السياسية و الاقتصادية

(2) هناك أثر لترسيم الحدود المصرية القبرصية علي زيادة التبادل التجاري بين البلدين .

(3) إن النتائج المتوصل إليها في بحثنا تؤكد أن ضرورة إيجاد وسائل هامة تلعب دوراً في حل منازعات الحدود الدولية ، وان هذا الامر أصبح مطلباً بات يلعب دوراً أساسياً وجوهرياً في تسوية المنازعات الحدودية، خصوصاً لما لإرادة الأطراف من دور بارز فيه، وتضاعف عند المنازعات المعروضة أمام المحاكم التحكيمية وبذلك يدحض كل الادعاءات التي تراهن على اضمحلاله بإنشاء محكمة التحكيم الدولية، وأنه أصبح من ذكريات الماضي لا غير .

ثانياً: التوصيات:-

بناء على النتائج التي توصلت إليها الدراسة يوصي الباحث بالآتي:-

(1) ضرورة تبني المنظمات الدولية والإقليمية ثقافة التحكيم والحل السلمي للمنازعات بين الدول من خلال نشر هذه الثقافة في المقررات الجامعية والبحوث والدراسات وبرامجها المعتمدة لأن التحكيم الدولي في المنطقة العربية لا يزال قليل التطبيق في مجال منازعات الحدود الدولية.

(2) ضرورة مراعاة الدول المتنازعة لمصالح شعوبها وعدم الخضوع لضغوط الدول العظمي أو لإطالة أمد النزاع لمصالح إقليمية لهذه القوى العظمى.

(3)- سرعة ترسيم الحدود المشتركة بين الدولة العربية ، وإستغلال ذلك فى تنمية الاقتصاد العربى أسوة بما تم إتخاذه مع دول البحر المتوسط .

4)- ضرورة الإستفادة من المجارى المائية فى بعض الدول العربية وخاصة مصر التى تطل على البحر المتوسط والبحر الأحمر وسرعت تفعيل إتفاقيات ترسيم الحدود المشتركة ، وإستغلال تلك المطلات لدعم الاقتصاد الوطنى وجعل مصر مركز بحرى وتكتل اقتصادى فى المنطقة .

المراجع

1. أشرف إبراهيم عطيه علي، التكتل الاقتصادي الدولي والتنمية الاقتصادية دراسة نظرية وتطبيقية، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، كلية الحقوق 2001.
2. جمال حمدان - شخصية مصر - دراسة في عبقرية المكان - عالم الكتب، الجزء الأول 1981.
3. عبد العزيز طريح شرف - جغرافيا البحار - مؤسسة شباب الجامعة، 1995.
4. ماهر حمدي عيسى، الجغرافيا السياسية، الجغرافيا السياسية والنظام الجيولوتيكي العالمي المعاصر دار النهضة العربية ، القاهرة ، 2015.
5. محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، الطبعة الخامسة ، 1995 .
6. مصطفى عبد الرحمن الجوانب القانونية لتسوية نزعات الحدود الدولية، الطبعة الأولى- دار النهضة العربية. 1994.
7. هشام محمد أحمد عمارة: الاتجاهات الحديثة في التكتلات الاقتصادية الشرق أوسطية، رسالة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، 2004.