

## النظام القانوني لخطوط أنابيب البترول

عمر بن أبو بكر باخشب

أستاذ مساعد

قسم الأنظمة - كلية الاقتصاد والإدارة

جامعة الملك عبدالعزيز - جدة - المملكة العربية السعودية

( قدم للنشر في ٢٢/١١/١٤١٧هـ وقبل للنشر في ١٨/٢/١٤١٨هـ )

**المستخلص :** يعتبر تأمين نقل البترول الخام من حقول إنتاجه إلى مناطق استهلاكه من الأمور الاستراتيجية التي سعت وتسعى إليها كل الدول المنتجة والمستهلكة لهذه المادة الحيوية في عصرنا الحاضر . وكانت خطوط أنابيب نقل البترول عبر الأراضي اليابسة من الوسائل التي لجأت إليها الدول المنتجة للبترول لنقل منتجاتها إلى أقرب الموانئ لمناطق استهلاكها لما لها من مزايا ملموسة في اقتصاديات تلك الدول . هذا وقد لحق بأعمال خطوط الأنابيب في منطقة الشرق الأوسط عدة تطورات خاصة بعد الحرب العالمية الثانية وطلب من الناحيتين القانونية والاقتصادية، ولقد كانت المملكة العربية السعودية هي الدولة الرائدة في تنظيم أعمال الشركات القائمة على نشاط تلك الخطوط، إلى جانب الدور الكبير الذي قامت به في تطبيق مبدأ الأرباح على شركات خطوط الأنابيب والتي تقوم بنقل البترول أسوة بشركات الإنتاج . كما أن المملكة من أجل ضمان استمرار تدفق البترول وتلافياً لما قد يحدث من تعطيل في خط أنابيب التابلاين والذي يمر بأقاليم غيرها من دول العبور قامت بإنشاء خط بديل سعودي المنبع والمخرى والمصب وهو خط أبيق ينبع (بتزولان) والذي يعتبر ثاني أطول خط أنابيب لنقل البترول في العالم . ومن الملاحظ أن موضوع خطوط الأنابيب من الموضوعات الدقيقة جداً، فبالرغم مما لها من مزايا ملموسة في اقتصاديات البلدان المنتجة والمستهلكة للبترول وكذا بلدان العبور، إلا أن لها أبعاداً سياسية واستراتيجية لا يجب إغفالها .

## مقدمة

## خطوط الأنابيب وفقاً لقواعد القانون الدولي العام

من الأمور المسلم بها أن عملية نقل البترول عبر خطوط الأنابيب ترتبط ارتباطاً وثيقاً بما تمنحه الدول من امتيازات بترولية خاصة . وقد يحدث أن يتم الاتفاق على عمليات النقل في ذات الاتفاق الذي يتم بمقتضاه منح امتياز استخراج البترول باعتبارها عمليات متممة أو ملحقة بالامتياز الرئيسي، كما قد يحدث أن يتم الاتفاق عليها في اتفاقات مرور منفصلة تكفل مرور البترول عبر إقليم أو أقاليم دولة أو أكثر . وتستخدم خطوط الأنابيب في نقل البترول من مناطق الإنتاج إلى معامل التكرير أو موانئ الشحن، ولما كان من شأن خطوط الأنابيب أن تعمل على تقصير المسافات التي يقطعها البترول الخام عند نقله بواسطة لها لذا فإنها تعمل على خفض تكاليف النقل إلى حد لا تستطيع ناقلات البترول منافسته . هذا ويلاحظ أنه في المناطق التي يتحتم فيها نقل البترول لمسافات طويلة عبر الأرض فإن استخدام الأنابيب يصبح على جانب كبير من الأهمية نظراً لكونها أكثر كفاءة وسرعة وأقل تكلفه من وسائل النقل الأخرى<sup>(١)</sup> .

وتعتبر خطوط الأنابيب التي مدت في الولايات المتحدة الأمريكية إبان الحرب العالمية الثانية من أول وأهم خطوط الأنابيب الرئيسية التي كان الهدف منها منافسة ناقلات البترول فيما تقوم به من عمليات نقل . وقد تم مد خطين للأنابيب الأول قطره (٢٤) بوصة وبطول (١٢٥٠) ميل، أما الثاني فكان قطره (٢٠) بوصة وبطول (١٤٠٠) ميل، وقد خصصا على التوالي لنقل البترول الخام والمكرر من تكساس (Texas) إلى نيو إنجلترا (New England)<sup>(٢)</sup> .

(1) **Toriguian Shavarsh, Legal Aspects of Oil Concessions in the M.E., Commercial Office for Press and Publications, Beirut, 1972, pp.112 ET SEQ.**

(٢) ومن خطوط الأنابيب المهمة والرئيسية خارج الولايات المتحدة الأمريكية نذكر خط أفيسينا بترولوكروز (Officina Puetro La Cruz) في فنزويلا ويمتد (٩٩) ميلاً من الخطوط الرئيسية و (١١٨) ميلاً من خطوط التجمع. وتمتلكها كل من شركة ميني جراندي للبترول (Mene Grande Oil Co.) التابعة لشركة حلف وشركة كريول للبترول (Creeol Petroleum Co.) التابعة لشركة ستاندرد نيو جيرسي؛ وخطوط أنابيب انديان ناشيونال (Andian National's Oil Co.) في كولومبيا وطولها (٣٣٥) ميلاً؛ وترتبط حقول شركة تروبيكال للبترول (Tropical Oil Co.) بميناء مامونال (Mamonal) ويمتلك خط الأنابيب هذا شركة انديان ناشيونال التي تتبع شركة انترناشونال للبترول (International Petroleum Co.) المملوكة لشركة ستاندرد نيو جيرسي، بالإضافة إلى خط أنابيب شركة حلف أمريكا الجنوبية للبترول (South American Gulf Oil.) في كولومبيا ويمتد (٢٥٢) ميلاً من بتروليس (Petrolis) في امتياز باركو (Barco) إلى ميناء كوفناس (Covenas) وتمتلكه كل من شركتي سوكوني فاكون وشركة تكساس مناصفة وشركة حلف أمريكا الجنوبية للبترول.

ويوجد في الشرق الأوسط خطان رئيسيان من خطوط أنابيب نقل البترول الخام : خط أنابيب شركة بترول العراق (Iraq Petroleum Co. Ltd.)، ويمتد من حقول كركوك في العراق إلى حيفا وطرابلس على شاطئ البحر الأبيض المتوسط . ونظرا لأن الحقول التي تستغلها شركة بترول العراق تقع في شمال العراق بمنطقة كركوك وهي منطقة ليس لها منفذ مباشر إلى البحر يمكن من خلاله تصدير ما يتم استخراجها منها من بترول ذلك أنها تقع على بعد أكثر من (٥٠٠) ميل من الخليج العربي لذا فقد مد هذا الخط ليصل إلى شرق البحر الأبيض المتوسط بترول كركوك ليتم تصديره . ويتكون هذا الخط من أنبوب قطره (١٢) بوصة وآخر قطره (١٦) بوصة وهما يمتدان حتى طرابلس بلبنان . وتبلغ كمية البترول التي يتم ضخها عبرهما حوالي (١٧,٥) مليون طن سنويا، هذا إلى جانب أنبوب آخر قطره يتراوح بين (٣٠) إلى (٣٢) بوصة يمتد حتى بانباس في سوريا وينقل سنويا حوالي (١٨,٥) مليون طن من البترول الخام . وقد تم الانتهاء من الخط الذي قطره (١٢) بوصة في عام ١٩٣٤م، أما الخط الذي قطره (١٦) بوصة فقد تم الانتهاء منه في عام ١٩٤٩م، وفي عام ١٩٥٢م تم الانتهاء من الخط الذي يتراوح قطره ما بين (٣٠) إلى (٣٢) بوصة . كذلك تم إنشاء خط أنابيب آخر عام ١٩٣٤م يمتد من كركوك إلى حيفا في فلسطين وكان قطره (١٢) بوصة إلا أنه توقف عن العمل في عام ١٩٤٨م عقب نشوب الحرب بين العرب وإسرائيل . كما حدث في نفس الوقت مناقشة عملية إنشاء خط آخر عند حدود إسرائيل مجاور قطره (١٦) بوصة كان معدا ليحل محل خط كركوك حيفا . ومما هو جدير بالذكر أن خط كركوك طرابلس يمتد إلى مسافة (٢٥١) ميلا في العراق و (٢٦٣) ميلا في سوريا و (٢٠) ميلا في لبنان، أما خط كركوك بانباس فهو يمتد بطول (٥٥٥) ميلا منها (٣٠٤) أميال في سوريا والباقي في العراق، أما خط كركوك حيفا فهو يمتد إلى مسافة (٣٧٤) ميلا في العراق و (٢٠٧) أميال في الأردن و (٣٩) ميلا في فلسطين، علما بأن لخطوط أنابيب شركة بترول العراق اثنتي عشرة محطة ضخ منها سبع في العراق وثلاث في سوريا واثنان في الأردن<sup>(٣)</sup> .

أما خط أنابيب التابلاين السعودي، فهو يمتد من القيسومة في المملكة إلى صيدا في لبنان على البحر الأبيض المتوسط ويمتد هذا الخط شركة التابلاين (شركة أنابيب البترول عبر البلاد العربية) (Trans-Arabian Pipeline Co.) التي تمتلكها أربع من الشركات العالمية الأمريكية بالنسب الآتية ستاندرد نيوجيرسي (٣٠٪)، ستاندرد كاليفورنيا (٣٠٪)، سوكوني فاكوم (١٠٪)

Toriguan Shavarch, *op. cit.*, p. 115 et seq.

(٣)

وتكساس (٣٠٪)، وقد بدأ تشغيله في عام ١٩٥٢م وهو يمتد إلى مسافة (٥٣٩) ميلا في المملكة و (١١٠) أميال في الأردن و (٧٤) ميلا في سوريا و (٢٦) ميلا في لبنان . هذا وتتم عملية ضخ البترول الخام في هذا الخط بواسطة أربع محطات توجد جميعها في المملكة<sup>(٤)</sup> .

وتمتلك شركة بترول البحرين وشركة أرامكو معا خط أنابيب بطول (٥٤) ميلاً يربط حقل الدمام في المملكة بمعمل التكرير في البحرين . وتمتلك كل من شركة تكساس وشركة ستاندرد كاليفورنيا معا شركة بترول البحرين بينما تمتلك شركة أرامكو أربع شركات عالميه أمريكية بالنسب الآتية ستاندرد نيوجرسي (٣٠٪) وستاندرد كاليفورنيا (٣٠٪) وسكوني فاكوم (١٠٪) وتكساس (٣٠٪) .

ومما هو جدير بالذكر أن خطوط الأنابيب الرئيسية في الولايات المتحدة تمتاز بأن لها ذات الوضع القانوني لمعهد النقل العموميين، فهي تلتزم بنقل البترول الخام والمكرر لمنتجي القطاع الخاص مقابل رسوم محددة تماما كما هو الحال بالنسبة لأجرة الشحن بالسكك الحديدية، وهذه الرسوم تحددها لجنة تنظم التجارة بين الولايات . إلا أن الوضع على خلاف ذلك في منطقة الشرق الأوسط، ذلك أن كافة خطوط الأنابيب الرئيسية في تلك المنطقة تمتلكها وتديرها ذات الشركات المنتجة للبترول مما أدى إلى عدم الإعلان عن أسعار للنقل من جانب تلك الشركات . وقد كان ذلك هو السبب في عدم التفرقة بين الأرباح التي يتم الحصول عليها بصفة مستقلة مقابل عمليات النقل عبر خطوط الأنابيب وبين تلك الأرباح التي تسفر عن عمليات إنتاج البترول، ذلك أن ما كانت تحصل عليه حكومات منطقة الشرق الأوسط من عائدات لم يكن يقدر على أساس الأرباح التي تحققها تلك الشركات بل على أساس الإنتاج أو ما تبرمه من صفقات إلا إن الوضع تغير بعد عام ١٩٥٠م فقد أصبح ما تحصل عليه تلك الحكومات من عائدات يقدر على أساس الأرباح<sup>(٥)</sup> .

هذا، ويلاحظ أن الدوافع وراء إنشاء خطوط الأنابيب في منطقة الشرق الأوسط كانت في الواقع دوافع اقتصادية ذلك أنه بالرغم من أن كافة الدول المنتجة للبترول حاليا في تلك المنطقة هي بطبيعة الحال دول ساحلية ولها منافذ تطل على البحر . غير أن مواقع البترول بها تبعد عن الموانئ

(٤) مصطفى خليل، تطور الصراع نحو السيطرة على البترول العالمي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧١م، ص ٦٩٤ وما بعدها .

(٥) خط أنابيب شركة الأنجلو إيرانية للبترول ويمتد من الحقول الإيرانية إلى الخليج العربي وتبلغ طاقة نقله اليومية (٥٠٠,٠٠٠) برميل .

البحرية القريبة من الطرق البحرية المؤدية إلى الدول المستهلكة للبترول<sup>(٦)</sup> .

وفي حقيقة الأمر فإن المشكلة التي تواجهنا عند دراسة خطوط الأنابيب الدولية، وهي خطوط أنابيب تعبر إقليم أكثر من دولة واحدة، هي في الواقع مشكلة ذات شقين: ذلك أن الأمر يقتضي أولاً ضرورة البحث عما إذا كان يوجد في نطاق القانون الدولي حق يكفله هذا القانون للدول ويجوز لها أن تمد خطوطها عبر أقاليم ما يجاورها من دول . وذلك بصفة مستقلة عن تلك الحقوق التي قد ينص عليها في الاتفاقيات التي تبرمها الدول من أجل الوصول بتلك الأنابيب إلى البحر أي من أجل اختصار الطريق العادي الذي قد تسلكه ناقلات البترول .

ومن ناحية أخرى، فإنه على فرض أن مثل هذا الحق كان قد تقرر طبقاً للقانون الدولي العرفي أم تم إقراره بواسطة اتفاق دولي نظراً لعدم استقراره في العرف الدولي يقتضي أيضاً البحث عما إذا كان هناك التزام يفرضه القانون الدولي على دولة المرور بعدم المطالبة برسوم مرور تزيد على النفقات المعقولة والتي تحملتها فعلاً دولة المرور أو تزيد عما تتقاضاه تلك الدولة من مقابل نظير ما تقدمه من خدمات . ونظراً لتلك الظروف أبرمت الدول المنتجة ودول العبور معاهدات دولية تكفل وتضمن للدول المنتجة مرور ما قد تمده من خطوط أنابيب عبر أقاليم دول العبور، كما تضمن تلك الاتفاقيات لشركات البترول الحق في إنشاء وصيانة وتشغيل خط أنابيب أو أكثر، هذا إلى جانب كافة الأعمال التبعية التي قد يقتضيها تشغيل تلك الخطوط .

وتطبيقاً لذلك نصت الاتفاقية المبرمة بين المملكة وشركة التابلاين، والتي صدر بها المرسوم الملكي السعودي رقم (٤٥٨٩) وتاريخ ١١/٧/١٩٤٧م، في المادة الأولى منها على أن تمنح حكومة المملكة الشركة طبقاً لتلك الاتفاقية امتيازاً في إقليم المملكة يخولها الحق في إنشاء وصيانة وتشغيل خط أنابيب أو أكثر، هذا إلى جانب كافة الأعمال الإضافية اللازمة وذلك للوصول إلى ميناء يطل على ساحل البحر الأبيض المتوسط من أجل نقل مشتقات البترول المنتجة بمعرفة الشركة العربية الأمريكية للزيت أو لحسابها، كما يكفل للشركة القيام بكافة الأمور الضرورية للمشروع وذلك

(٦) مثال على ذلك حقول البترول في المملكة فهي تبعد فقط أميالاً قليلة عن الخليج العربي، كما أن حقول بترول كركوك في العراق كان يمكن أن يتصل بالخليج للعربي بواسطة خطوط أنابيب تمر كلية في الإقليم العراقي، وهو ما يؤكد لنا أن الهدف الأساسي من إنشاء خطوط الأنابيب في منطقة الشرق الأوسط لم يكن مجرد الوصول إلى البحر من جانب دولة مغلقة بل كان في الحقيقة من أجل نقل البترول بواسطة أقصر الطرق وأقلها تكلفة من الناحية الاقتصادية .

وفقا للشروط المنصوص عليها في الاتفاقية<sup>(٧)</sup>، وطبقا لما ورد في المادة الثانية من تلك الاتفاقية فإن مدة الامتياز سوف تكون هي المدة الباقية من الامتياز الحالي الممنوح لشركة أرامكو أو أي مدد قد يجدد لها هذا الامتياز<sup>(٨)</sup>.

كذلك نصت اتفاقية المرور (Transit Convention) المبرمة بين حكومة لبنان وشركة بتزول العراق المحدودة والموقعة في ٢٥/٣/١٩٣١م في المادة الأولى على أن تمنح الحكومة اللبنانية للشركة طبقا لتلك الاتفاقية امتيازاً في إقليم الدولة يخول لها الحق في إنشاء وصيانة وتشغيل خط أنابيب أو أكثر، هذا إلى جانب كافة الأعمال الإضافية اللازمة كما يكفل للشركة القيام بكافة الأمور الضرورية للمشروع وذلك وفقاً للشروط المشار إليها. وفي المادة الثانية من تلك الاتفاقية التي حددت مدة الامتياز الممنوح للشركة بسبعين عاماً<sup>(٩)</sup>.

وبالرغم من الصلة الوثيقة التي تربط بين مشكلة حق العبور وتلك الخاصة بالرسوم إلا أنه من الأفضل أن تبحث كل منهما على حدة وبصفة مستقلة طالما أن منح حق العبور يمكن أن يصبح لغواً في حالة فرض رسوم. ومما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أن ما حصلت عليه الشركات من حق العبور بمقتضى ما كانت قد أبرمته من اتفاقيات مع حكومات دول منطقة الشرق الأوسط لم يؤدي في الواقع إلى أية مشاكل أو صعوبات، وأن ما ثار من خلافات وما طرأ من تعديلات حتى وقتنا هذا كانت تنحصر فقط في مشكلة الرسوم.

### حرية العبور وفقاً لقواعد القانون الدولي

يثور الشك حتى وقتنا هذا حول وجود التزام دولي بمقتضاه تلتزم الدولة بصفة عامه بأن تمنح غيرها من الدول امتيازات بالعبور عبر إقليمها الأرضي وذلك بناء على شروط عادله. وفي الواقع فإن الأساس بالدعوة إلى حرية العبور قد ازدادت منذ الحرب العالمية الأولى فنصت المادة (٢٣) من ميثاق عصبة الأمم على أنه مع مراعاة النصوص الواردة في الاتفاقيات السارية أو تلك التي قد يتم إبرامها في المستقبل فإن أعضاء العصبة سوف يعملون على ضمان وتأكيد حرية

(7) The Government grants by these presents to the company the right hereinafter called concession to construct, maintain and operate one or more pipe lines together with all the works ancillary there to on Saudi Arabian territory to a terminal port on the Mediterranean coast for the transport of oil derivations produced by or for the account of the Arabian American Oil Company and to all things necessary for the undertaking under the following terms and conditions.

(8) The period of the concession shall be the remaining period of the Arabian American Oil Company present concession or any periods for which the said concession is renewed.

(٩) يلاحظ أن الاتفاقية التي عقدها الشركة مع الحكومة السورية كانت مطابقة للاتفاقية التي عقدها الشركة مع حكومة العراق.

الاتصالات والعبور وفقاً للمعاملة العادلة بالنسبة لتجارة كافة الدول أعضاء العصبة<sup>(١٠)</sup> .

وقد كان من شأن تطور مبدأ حرية الملاحة في الأنهار، وهو من المبادئ التي أسفرت عنها الثورة الفرنسية، أن أدى ذلك إلى ظهور عدة تطبيقات هامة خاصة بالنسبة للأنهار الأوروبية الرئيسية، فقد اعترف لسفن كافة الدول بالمرور بها على أساس من المساواة وبناء على دفع رسوم عادلة . وكانت تلك الرسوم تعتبر عادلة طالما كانت تجبي من أجل صيانة وتحسين أوضاع الملاحة . ولقد تم إدراج تلك المبادئ الرئيسية المرتبطة بهذا الموضوع في اتفاقية برشلونة ونظام الممرات المائية الصالحة للملاحة، كما وقعت في برلين بألمانيا في ٢٣/١٠/١٩٢٤م اتفاقية خاصة بنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية<sup>(١١)</sup> .

وعلى العموم تعتبر اتفاقية برشلونة ونظام المرور لعام ١٩٢١م من أهم الإنجازات التي تم التوصل إليها في هذا الصدد فنصت على مبدأ حرية العبور . وبالرجوع إلى مقدمة نظام حرية المرور لعام ١٩٢١م نجد أنه قد نص على الغرض العام وهو رغبة الدول الأطراف في وضع تنظيم يضمن ويؤكد حرية الاتصالات وحرية العبور، إدراكاً من تلك الدول بأن تنظيم مثل هذه الأمور عن طريق الاتفاقات العامة التي يسمح فيها بانضمام دول أخرى إليها في وقت لاحق لأنها أفضل طريقة لتحقيق الغرض الذي تهدف إليه المادة (٢٣) فقرة (و) من ميثاق عصبة الأمم<sup>(١٢)</sup> .

وفي هذا النطاق تقرر أنه من المناسب أن الاتفاقية صرحت بالحق في حرية العبور لكن إلى جانب وضع ما يلزم من تنظيمات باعتبارها من أفضل الوسائل لتنمية التعاون بين الدول دون الإخلال بما لها من حقوق سيادة أو سلطان على الطرق الصالحة للعبور . وبالرغم من أن اتفاقية برشلونة قد نادى بالحق في حرية العبور بين الدول إلا أنها حرية مقيدة بسيادة الدول ولذلك أضيفت عبارة "دون الإخلال بما للدول من حقوق سيادة أو سلطان على الطرق الصالحة للعبور". وذلك على الرغم من أن المسودة التي كانت قد أعدتها لجنة الإعداد والتي قدمت للمؤتمر كانت

(10) Subject to and in accordance with the provisions of International Conventions existing or thereafter to be agreed upon the members of the League will make provisions to secure and maintain freedom of communication and of transit and equitable treatment for the commerce of all Members of the League.

(١١) هذا ويلاحظ أن محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية (Railway Traffic Lithuania Versus Poland) كانت قد تبنت تفسيراً ضيقاً للمادة (٢٣) من ميثاق العصبة بأن قررت بأن المادة لم يتولد عنها أية التزامات محددة (No Specific Obligation Had Been Created Under It) .

(١٢) انضمت سوريا ولبنان إلى اتفاقية برشلونة في ٢٧/٢/١٩٢٩م، أما بقية الدول العربية المستقلة في ذلك الوقت فقد أعلنت انضمامها إلى تلك الاتفاقية عام ١٩٤٨م .

طموحة، ذلك أنها صرحت في مقدمتها برغبة الدول العظمى الأطراف في أن تضع مبدأ حرية العبور حالياً من أي قيود طبقاً للتعهد الذي أورده المادة (٢٣) فقرة (و) من ميثاق عصبة الأمم<sup>(١٣)</sup> لكن المشروع النهائي لم يبين أيًا من المسودات التي قدمت، وأيا كانت طبيعة حرية العبور التي أعلنت عنها في الاتفاقية، فقد حد من تطبيقها الأحكام التي تلت المقدمة، ذلك أن المادة (٢) نصت على أنه مع مراعاة ما ورد في هذه الاتفاقية من أحكام أخرى فإن التدابير التي تتخذها الدول الأطراف بهدف تنظيم حركة المرور عبر إقليم خاضع لسيادتها أو سلطانها إنما يقتصر على مهمة التنظيم والتسهيل لحرية العبور بواسطة السكك الحديدية أو الممرات المائية بالنسبة للطرق المستعملة والصالحة للعبور الدولي، ولكن هذا لا يعني إطلاقاً إعداد طرق خاصة جديدة من أجل العبور . وعليه فإن نصوص اتفاقية برشلونه لا تطبق إلا على استعمال ما هو موجود من الطرق الأكثر صلاحية للعبور الدولي، وهذا ما أكدته مؤتمر لندن للأعمال التحضيرية للاجتماع السابع . كما أن لجنة الإعداد لهذا المؤتمر قد تبنت ذات التفسير حيث أشارت إلى أنه يجب أن لا تفسر الاتفاقية بأية حال على أنها توجب إعداد طرق جديدة، وإنما يجب أن تفسر على أساس أنها تعني مجرد استخدام ما هو موجود من الطرق وفي الحدود التي يمكن فيها استخدامها<sup>(١٤)</sup> .

وهذا ما جرى عليه العمل والفقهاء الدولي، حيث قد قام بتفسير النظام تفسيراً مماثلاً في محاضرات ألقاها بعض فقهاء القانون الدولي في أكاديمية لاهاي للقانون الدولي ذكر فيها أن الدول الأطراف في معاهدة برشلونه قد تعهدت فقط على أساس من التبادل بأن يسهل الانتقال على الطرق المستخدمة والصالحة للعبور الدولي وهو الوضع الذي يمكن كلاً منها من استخدام طرق العبور الممتدة على أقاليم الدول الأخرى وذلك بالحالة التي تكون عليها، إلا أن هذا لا يجوزها إطلاقاً الحق في أن تطالب بإنشاء طرق جديدة غير مجرد إصلاح وصيانة الطرق القائمة .

ويتضح لنا من العرض السابق ومن نصوص المعاهدة أن النظام يطبق فقط على ما هو قائم من طرق للعبور بواسطة السكك الحديدية والطرق المائية، كما أنه لا يفرض أي التزام على دول العبور بأن تنشئ طرقاً جديدة غير صيانة الطرق الموجودة<sup>(١٥)</sup> .

(13) Desirous of making provisions to secure and maintain freedom of communications and of transit, being of opinion that in such matters general conventions to which other powers may accede at a later date constitute the best method of realizing the purpose of Article.

(14) *Report of PCIJ*, 1926, Series A/B, p. 118.

(15) **M. Bourquin**, *L'Organisation Internationale des Voies de Communication*, Hague Recueil, Paris, 1924, vol. 1, p. 194.



ومن الجلي أن خطوط الأنابيب لا تدرج ضمن أغراض اتفاقية برشلونة، كما أن نظام الحماية الذي أتت به تلك الاتفاقية لا يمكن أن يمتد ليشمل خطوط الأنابيب. هذا وقد حدث في أعقاب الحرب العالمية الثانية أن بذلت جهود أخرى من أجل التوصل إلى اتفاق دولي يضمن حرية العبور، وقد أسفرت تلك الجهود عن إبرام ميثاق هافانا. وقد امتاز هذا الميثاق بأنه عمل على توسيع مفهوم العبور إلى جانب إقراره مبدأ حرية العبور في عبارات أكثر عمومية، إلا أن ميثاق هافانا لم يوضع موضع التنفيذ نظراً لعدم إيداع العدد اللازم من التصديقات. وكانت المادة الثانية من ميثاق هافانا قد نصت على أنه يسمح بحرية العبور عبر كل دولة عضو من خيار الطرق الأكثر صلاحية للعبور الدولي وذلك بالنسبة لحركة العبور من وإلى الدول الأخرى الأعضاء، ولا يجوز التفرقة بين السفن بسبب ما ترفعه من أعلام أو بسبب موطنها أو ميناء رحيلها أو ميناء وصولها أو اتجاهها أو لأي ظروف أخرى تتعلق بملكية البضائع أو ملكية السفن أو غيرها من وسائل النقل<sup>(١٦)</sup>.

هذا وقد أدرج نص مشابه للنص السابق في الاتفاقية العامة للتجارة والرسوم (الجات) والذي تضمن عبارات مماثلة. وكانت هذه الاتفاقية قد وضعت موضع التنفيذ عقب إيداع العدد اللازم من تصديقات الدول الأطراف. غير أنه يلاحظ عدم انضمام أية دولة عربية من دول منطقة الشرق الأوسط إلى هذه الاتفاقية، وهو الوضع الذي من شأنه أن يوضح لنا أنه لا توجد هناك معاهدة أو اتفاق دولي آخر يفرض التزاماً من شأنه إقرار حرية عبور خطوط الأنابيب في دول منطقة الشرق الأوسط. ولما كان الحال كذلك كان من الضروري البحث عما إذا كانت هناك أية التزامات تتعلق بهذا الموضوع في القانون الدولي العربي لا سيما وأن كثيراً من مبادئ وقواعد القانون الدولي العربي تدعم سيادة الدولة على إقليمها، واستقرت تلك المبادئ في العمل الدولي من خلال تكرار النص عليها في المعاهدات ومنها على سبيل المثال لا الحصر عدد كبير من مبادئ احترام السيادة القومية، وعدم التدخل في الشؤون الداخلية، ومبدأ عدم الاعتداء والمساواة في الحقوق. فهذه المبادئ أقرها ميثاق الأمم المتحدة بيد أنها لازالت أساساً مبادئ عرفية في نظر الدول المنضمة للأمم المتحدة<sup>(١٧)</sup>. ومن المحتمل أن الميثاق لا يقدم تفسيراً كاملاً لمضمون هذه المبادئ بالصورة التي

(16) There shall be freedom of transit through each member country via the route most convenient for international transit for traffic in transit to or from other member countries. No distinction shall be made which is based on the flag of vessels, the place of origin, departure, entry, exit or destination or any circumstances relating to the ownership of goods of vessels or of other means of transport.

(١٧) عز الدين فودة، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٢م، ص ١٠٩-١١٠.

أقامها العرف الدولي بالإضافة إلى أن نصوص الميثاق المتعلقة بالمساواة في الحقوق بين الدول في مجموعها ليس من المحتمل أن تعبر طبقاً لما هو عليه في القانون الدولي العرفي. ولما كان الحال كذلك فليس من المستبعد في بعض الحالات أن تستمر القواعد الدولية العرفية تحكم العلاقات بين الأطراف المتعاقدة إذا غفلت عنها الاتفاقيات لسبب ما . وقد نصت على هذا الاحتمال دياحة الاتفاقية الخاصة بالعلاقات الدبلوماسية التي عقدت في ١٨/٣/١٩٦١م، وقدم هذا الاقتراح الوفد السويسري في مؤتمر فيينا وقد ضمن هذا الاقتراح في الاتفاقية التي نصت على أن يستمر سريان قواعد القانون الدولي العرفي في شأن المسائل التي لم يرد عنها نص صريح في هذه الاتفاقية<sup>(١٨)</sup> .

ولما كانت القاعدة العرفية الدولية تتولد في أعقاب اعتراف الدول وإقرارها للصفة الإلزامية للأعمال المتواترة التي تؤديها الدول في ظروف مماثلة، وإذا كان الإجراء العادي الذي يتبع في الواقع العملي يستلزم إثبات وجود قاعدة معترف بها بصفة عامه في القانون الدولي، فإن البحث يتمحضر أولاً عن وجود عمل دولي عام متواتر، لذا كان لزاماً علينا، من أجل التوصل إلى معرفة ما إذا كانت قاعدة حرية العبور قد وصلت إلى مرحلة التكوين من عدمه، أن نقوم بدراسة المعاهدات الدولية التي تنظم أموراً تعتبر مماثلة لخطوط الأنابيب . ولاشك أن أنسب المعاهدات الدولية لدراستنا هذه المعاهدة المتعلقة بنقل الطاقة الكهربائية عن طريق العبور والموقعة في جنيف في ٩/١٢/١٩٢٣م والتي نصت المادة الأولى منها على أن تتعهد الدول المتعاقدة بالدخول في مفاوضات لدى إبداء أي دولة متعاقدة أخرى رغبتها في عقد اتفاقية تكفل نقل الطاقة الكهربائية بالعبور عبر إقليمها . ومع ذلك تحتفظ الدول المتعاقدة بالحق في عدم التقيد بالالتزامات المنصوص عليها بالفقرة (١) من هذه المادة إذا أمكنها أن تثبت أن من شأن نقل القوة الكهربائية بالعبور عبر أقاليمها أن يلحق باقتصادها أو أمنها الوطني ضرراً جسيماً<sup>(١٩)</sup> .

وبذلك تكون تلك الاتفاقية قد استحدثت مجرد تعهد يلزم الدول الأعضاء بالدخول في مفاوضات وإعفائها من التقيد بهذا التعهد إذا كان من شأنه أن يلحق باقتصادها أو أمنها الوطني أضراراً جسيمة . ومن أهم الاتفاقيات الدولية التي ترتبط بهذا الموضوع الاتفاقية النهائية التي توصل

(١٨) ج.أ. تونكمار، القانون الدولي، قضايا نظرية، ترجمة أحمد رضا، مراجعة د. عزالدين فودة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٢م، ص ١٢٢ وما بعدها .

(19) Each contracting state undertakes on the request of any other contracting state to negotiate with a view to the conclusion of agreement for ensuring the transmission in transit of hold themselves free from the obligation of Paragraph (1) of the present Article if they can represent that the transmission in transit of electric power across their territory would be seriously detrimental to their national economy or security.

إليها مؤتمر شيكاغو لتنظيم أحكام الطيران المدني الدولي في ١٢/٧/١٩٤٤م فقد نص في الملحق الثالث من الاتفاقية الدولية لخدمات العبور الجوي في المادة الأولى على أن تمنح الدول المتعاقدة لبعضها البعض وعلى سبيل التبادل الحريات الخاصة بالطيران والمتعلقة بخدمات الطيران المدني الدولي المنتظم والمتعلقة بحرية الطيران عبر إقليم الدولة دون هبوط، بالإضافة إلى حرية الهبوط على إقليم الدولة لأغراض غير تجارية. ويطلق على الحرية الأولى حق العبور بدون هبوط وهذه الحرية بطبيعتها لا تتضمن الهبوط أو أخذ أو إنزال بضائع أو بريد بإقليم الدولة المرخصة إلا إذا اقتضت ذلك سلامة الطائرة أو الركاب<sup>(٢٠)</sup>. ومع ذلك فإن هذه الحرية أهميتها الاقتصادية في تشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بصفة عامة، ذلك أن عدم قيام الدول التي تمر عليها هذه الخطوط بمنح هذه الحرية قد يترتب عليه تسيير خطوطها على طرق جوية أطول عن طريق دول أخرى، أو اضطرابها للهبوط في أراضيها وبالتالي زيادة تكلفة تشغيلها نتيجة استهلاك الوقود في عمليات الهبوط والصعود. وتظهر أهمية هذه الحرية بصفة خاصة فيما يتعلق بالخطوط الجوية الدولية المنتظمة طويلة المدى<sup>(٢١)</sup>.

أما الحرية التي تعرف بحق الهبوط غير التجاري، وهو حق مقرر للطائرات التابعة للدول المرخص لها بالهبوط بإقليم الدولة لأغراض غير تجارية، وهو ما يطلق عليه الهبوط لأغراض فنية لا يدخل فيها الغرض من أجل أخذ أو إنزال ركاب أو بضائع أو بريد، يمارس من قبل الدول المرخص لها في حالات الهبوط لإصلاح الأعطال الفنية التي تصيب أجزاء الطائرات ومعدات لها. كما يدخل فيها حالات الهبوط الاضطراري عندما تسوء الأحوال الجوية وتصبح سلامة الطائرة معرضة للخطر بالإضافة إلى حالات الهبوط للتزود بالوقود وخلافه من المواد والمؤن اللازمة المستهلكة من قبل الطائرة ذاتها أو من قبل الركاب الذين على متنها. وفي تلك الحالات فإن حرية الهبوط تعتبر غير تجارية بمعنى أنه لا يترتب على ممارستها أخذ أو إنزال ركاب أو بضائع بإقليم الدولة المرخص بالهبوط على أراضيها. إلا أن تلك الحريات لها أهميتها لتعلقها بسلامة الطيران حيث إن الطائرة

(20) E. J. Bin Cheng, *The Law of International Air Transport*, Stevens and Sons, London, 1962, p. 11 et seq. (٢١) إن عدم منح هذه الحرية بمعرفة دولة الأقاليم سوف يترتب عليه أحد احتمالين: إما تحويل الخط إلى طريق أطول يمر بدول أخرى قد لا يصل إليها المدى المقرر للطائرة من ناحية المسافة التي يمكنها قطعها في الرحلة الواحدة وبذلك يستحيل تسيير الخط، أو في أحسن الأحوال زيادة ساعات الطيران بما يستتبعه من زيادة في التكلفة أو زيادة الأعباء الاقتصادية للخط إذا استلزمت الدول الواقعة عليه الهبوط دون العبور، إذ أن ذلك يعني زيادة استهلاك وقود الطائرة في عمليات الهبوط والإقلاع كما سبق ذكره. وبطبيعة الحال يجب أن يكون المرور المرخص به طبقاً لهذه الحرية مروراً بريئاً بمعنى ألا يمس أمن الدولة المرخصة الداخلي أو الخارجي أو يضر بمصالح رعاياها.

بطبيعتها لا تستطيع الطيران إلا لفترة زمنية محدودة، ومن هذا المنطلق فإنها تحتاج للهبوط من آن لآخر للتزود بالوقود وخلافه من المواد والمؤن . وفي هذا السياق فإن لتلك الحريات أيضا جوانب اقتصادية تتمثل في تشغيل الخطوط الجوية الدولية عامه بالإضافة إلى جوانب الاتصال بين الدول وبالذات في مجال الرحلات طويلة المدى . ويطلق على حالات الهبوط تلك بحقوق العبور Transit Rights<sup>(٢٢)</sup> .

ومما تجدر الإشارة إليه أنه بالرجوع إلى الأعمال التحضيرية لاتفاق مرور الخطوط الجوية المنتظمة لعام ١٩٤٤م يتضح منها اتجاه نية الأطراف إلى التوسع في منح هاتين الحريتين لأية طائرة مدنية تابعة لأي من الدول المتعاقدة والتي تستعمل في النقل الجوي الدولي المنتظم . ففي أثناء مؤتمر شيكاغو للطيران المدني الدولي لعام ١٩٤٤م لاقت هاتان الحريتان قبولا عاماً من جانب الدول الممثلة في المؤتمر، ولم يثر بشأنها أي خلاف بين هذه الدول التي أجمعت على ضرورة تبادل هاتين الحريتين فيما بينها، باعتبار أنهما يمثلان الحد الأدنى الذي يمكن أن تقبله الدول التي تنادي بالتنظيم في الجو خاصة وأنه لا غنى عنهما لتقدم وتطور النقل الجوي الدولي المنتظم<sup>(٢٣)</sup> . هذا وقد تعارفت الدول على تبادل الحريتين السابقتين وذلك بالنص عليهما في الاتفاقيات الدولية الجماعية أو الثنائية التي تبرمها فيما بينها وذلك من أجل تنظيم النقل الجوي المنتظم<sup>(٢٤)</sup> .

هذا ولا بد من الإشارة هنا أيضا إلى العديد من الاتفاقيات الثنائية التي تعني بتنظيم تجارة الترانزيت بين الدول وهي تهتم أصلا الدول الحبيسة ذات الأقاليم المغلقة التي ليس لها سواحل بحريه والتي تعتمد إلى حد كبير على تجارة الترانزيت من أجل تزويد اقتصادها بما يلزم من الضروريات الأساسية . ومن المعلوم أن المشاكل البحرية للدول الحبيسة ليست حديثة العهد . وقد كانت المشكلة الأولى التي عانتها تلك الدول تتعلق بتسيير سفن في البحار تحمل علمها، ذلك أن السفينة - كما هو معروف - لا بد وأن تحمل علم دولة معينه أثناء إبحارها في أعالي البحار . وقد أحاط الشك بهذا الحق رغم أن سويسرا أثارته عدة مرات إلى أن قامت الحرب العالمية الأولى وعند

(٢٢) خير الحسيني وياسين مصطفى، التطورات الجديدة في قانون الطيران الدولي بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٦، ص ٢١٨ وما بعدها .

(٢٣) هذا وقد علق رئيس الوفد الفرنسي في المؤتمر المذكور على القرار الخاص بالموافقة على تبادل هاتين الحريتين وتضمينها . في اتفاق مستقل لما لقيه من إجماع على قبولهما بقوله بأن ذلك يمثل حلا للمشكلة الخاصة بفتح السماء أمام كل الأمم . (Solution to the problem involved in opening the sky to all Nations)

(24) Report of the Chicago Conference on International Civil Aviation, Summary of the Proceedings, December 2, 1944, I.L.M., vol. 12, 1945, p.40 et seq.

انتهائها اتفق الحلفاء في معاهده فرساي لعام ١٩١٩م على الاعتراف بالعلم الذي ترفعه سفينة دولة حليفة لا تكون لها شواطئ<sup>(٢٥)</sup>. كما وأنه إذا سجلت السفينة في مكان معين على إقليم الدولة الحبيسة يعتبر هذا بمثابة ميناء التسجيل، وقد سارت على النهج ذاته معاهدة سان جرمان وتريانون وتويي<sup>(٢٦)</sup>. وقد وافقت الدول أطراف اتفاقية برشلونة الموقع في ٢٠/٣/١٩٢١م على أن يتضمن الاتفاق تصريحاً يسمح لسفن الدول الحبيسة والتي تسجل في مكان محدد من إقليم دولتها بحمل علم تلك الدولة. وهكذا لقي المبدأ الذي أخذت به اتفاقية السلام قبولاً واسعاً من الجماعة الدولية وقد استمر كل من العمل والعرف الدوليين على أن تُسَيَّر الدول الحبيسة عبر أقاليم الدول الساحلية التي تجاورها سفنًا تحمل علمها وأن تسمح لسفن تلك الدول الحبيسة التجارية بالرسو في موانئها وذلك بناء على اتفاقيات خاصة ترم بينها إذا لم يكن لها إمكانية الاستفادة من الاتفاقيات العامة المبرمة لتنظيم مرور الدول عبر أقاليم بعضها البعض سواء عن طريق الأنهار الدولية أو عن طريق خطوط السكك الحديدية<sup>(٢٧)</sup>.

ومن أجل تبرير هذا الحق للدول الحبيسة اتجه الفقهاء إلى اعتباره حق ارتفاق بالمرور البحري لصالح الدول الحبيسة يمكنها من العبور إلى البحار بواسطة الدول الساحلية. إلا أن الفقهاء اختلفوا حول كيفية ممارسة الدول الحبيسة لحقها في النفاذ إلى البحار. فقد ذهب البعض إلى أن الدول الحبيسة لها الحق في العبور إلى البحار دون حاجة إلى إبرام اتفاقيات مع الدول الساحلية على أساس أنها تتلقى هذا الحق مباشرة من القانون الدولي العام. في حين يؤيد البعض الآخر هذا الحق للدول الحبيسة بشرط توقيع اتفاقيات مع الدول الساحلية التي لها على أراضيها السيادة الإقليمية الكاملة<sup>(٢٨)</sup>.

هذا وكانت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨م الخاصة بأعالي البحار قد أقرت ما جرى عليه العمل الدولي من الاعتراف للدول الحبيسة بالعبور للبحار على أن يكون تنظيم ممارسة هذا الحق مع الدول الساحلية بموجب اتفاقات ثنائية أو جماعية. وهذا ما أكدته المادة الثالثة والتي قررت بأنه يجب على الدولة التي تقع بين البحر ودولة لا تملك شواطئ أن تسهل اتصال الدولة الأخيرة بالبحر

(٢٥) محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي العام للبحار في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٥م، ص ٢٤ وما بعدها.

(٢٦) علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٥م، ص ٤٢٥.

(27) F. Vale, *Servitude of International Law*, Stevens & Sons Ltd., London, 1958, p. 40. et seq.

(28) State Situated between the sea and a state having no sea coast shall settle by mutual agreement with the latter, and taking into account the rights of the coastal state or state of transit and the special conditions of the state having no sea coast all matters relating to freedom of transit and equal treatment in ports in case such states are not already parties to existing international conventions.

وذلك عن طريق الاتفاقات التي تبرم بين تلك الدول في هذا الشأن<sup>(٢٩)</sup>.

وبالتعمن في النص السابق يتضح أنه لا يفرض التزاما مباشرا على الدولة الساحلية بقبول الدخول الحر لسفن الدول الحبيسة ولكنه يفصح في عبارة عامة عن المبادئ التي يجب أن تتضمنها الاتفاقات بين الدول الساحلية والدول الحبيسة، مما يدل على أن للدول الساحلية قسطا من التقدير في الإذن بالدخول وتنظيمه . إلا أن هذا لا ينفي أن للدولة الحبيسة حقا في الوصول إلى مناطقها المحصورة وإن كانت شروط ممارسة ذلك الحق تحتاج إلى اتفاق خاص بين الدول المعنية . هذا وقد أضافت المادة الثالثة أنه في حالة عدم وجود اتفاقات تربط بين الدول المعنية تقوم هذه الدول بمعالجة المسائل المتعلقة بحرية عبور الدول الحبيسة وبحقوقها في التمتع بمعاملة متماثلة مع معاملة الدول الأخرى فيما يتعلق باستعمال الموانئ وذلك عن طريق التفاهم بين الدول المعنية .

ولقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م الدولة الحبيسة بأنها الدولة التي لا تملك إطلاقا أية مساحات أو امتدادات بحرية . ولا شك أن عدم وجود شواطئ للدولة يترتب عليه العديد من المساوئ وصعوبة الحصول أيضا على الموارد البحرية وارتفاع تكاليف النقل فيما يتعلق بالتجارة مع العالم الخارجي، ولهذا كان هناك مشروع نص غير رسمي للاتفاقية التي أعدها المؤتمر الثالث لقانون البحار يعطي للدولة الحبيسة الحق في العبور إلى البحر عبر الدول الساحلية باستعمال السكك الحديدية والسفن والدواب على أن يتم ذلك بالاتفاق مع الدول الساحلية، إلا أن الدول الحبيسة اعترضت على هذا ولم تقبله لأنها اعتبرت وسائل النقل المشار إليها بدائية وطالبت بأن يسمح لها باستعمال الطائرات غير أن الدول الساحلية عارضت ذلك المطلب استنادا لما لها من سيادة على أراضيها وتمسكت بضرورة تنظيم ذلك باتفاقية مع استبعاد استعمال الطائرات<sup>(٣٠)</sup>.

بالإضافة إلى ذلك فقد كان من نتيجة تبني اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م لفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة أن تولد نزاعا أثناء المؤتمر بين الدول الساحلية والدول الحبيسة على استغلال الثروات الحية الموجودة في تلك المنطقة، فقد طالبت الدول الحبيسة بالسماح لها بالصيد على قدم المساواة مع الدول الساحلية، إلى جانب المرور للبحر دون حاجة إلى إبرام

(29) I. C. McDougal and Associates, *Studies in World Public Order*, Yale University Press, 1964, New Haven, pp. 848-546.

(٣٠) عمر أبو بكر باخشب، القانون الدولي العام للبحار في أبعاده الجديدة، دار حافظ للنشر والتوزيع، جدة، ١٤١٢هـ، ص ١٩-٢٣.

اتفاقيات مع الدول الساحلية، إلا أن الدول الساحلية عارضت هذا المطلب وتمسكت بموقفها وهو أن يكون استغلال الثروات والعبور للبحر بموجب اتفاقيات .

هذا وقد تناولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م أحكاماً لتنظيم حق الدول غير الساحلية في العبور إلى البحر، وقد وردت تلك الأحكام في المادة (١٣٥) والتي عرّفت دولة المرور العابر بأنها كل دولة ساحلية تقع بين دولة غير ساحلية وبين البحر ويتم المرور العابر عبر إقليمها . والمرور العابر هو مرور الأشخاص والأمتعة والبضائع ووسائل النقل عندما لا يتعدى المرور عبر الإقليم جزءاً من رحلة كاملة تبدأ أو تنتهي في إقليم الدولة غير الساحلية<sup>(٣١)</sup> .

### موقف الفقه الدولي من مبدأ حرية العبور

إذا رجعنا إلى فقه القانون الدولي نجد أن هناك جدلاً أثير حول مدى استقرار مبدأ حرية العبور وظهوره كمبدأ من مبادئ القانون الدولي العرفي من خلال تكرار النص عليه في المعاهدات الدولية، فهناك من فقهاء القانون الدولي من يؤكد وجود هذا المبدأ واستقراره، هذا في حين ينزع بعض الفقهاء في وجود هذا المبدأ في القانون الدولي العرفي، وهو ما دفع البعض إلى القول إن أقصى ما يمكن قوله في هذا الشأن إنه يوجد ثمة مبدأ عام مازال في مرحلة النمو من خلال تكرار النص عليه في المعاهدات يرخص بحرية عبور البضائع والكهرباء والطيران ويفرض على الدولة الإقليمية حرية الملاحة في القنوات البحرية والطرق المائية الصناعية . ويستشهد بعض فقهاء القانون الدولي بما يوجد من التماثل بين القنوات البحرية وبين المضائق . هذا وقد أثبت العمل الدولي أن الدول كانت تعتبر دائماً أنه لكي تكون هناك ضمانات جديدة بشأن الملاحة في القنوات البحرية أيضاً كانت فإنه من الضروري تأسيس تلك الحرية على أساس تعاقدي<sup>(٣٢)</sup> .

ومما لاشك فيه أن الاتجاه الذي تبناه الفقه الدولي بالنسبة للممرات المائية الصناعية يعتبر على جانب كبير من الأهمية نظراً لما هو مسلم به من وجود تشابه وثيق بين الممرات المائية الصناعية وخطوط الأنابيب وهو الأمر الذي يدعو إلى التسوية بينهما تماماً ومن ثم تطبيق ذات المبادئ القانونية على خطوط الأنابيب . ويوجد أيضاً تشابه بين خطوط الأنابيب والكابلات وإن كان العمل الدولي قد جرى بالنسبة للكابلات على تأكيد وجهة النظر التي من شأنها تحويل دولة العبور سلطة مطلقة وعلى هذا النحو فقد صرح وزير الخارجية الأمريكي في ٧/٣/١٨٨٦م بأنه

(٣١) محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٢م، ص ٤٥٣ وما بعدها .  
(32) G. Schwazenserger, *Fundamental Principles*, vol. 1, Hugue Receil, Paris, 1955, p.218 et seq.

بمقتضى ما للرئيس من سلطة تقديرية فهو في إمكانه أن يوافق أو لا يوافق على الترخيص بإرساء الكابلات الأجنبية على سواحل الولايات المتحدة الأمريكية، كما له أن يفرض أية شروط قد يراها لتحقيق المصلحة العامة مع مراعاة ما قد يصدره الكونجرس من قوانين تتعلق بهذا الموضوع<sup>(٣٣)</sup>.

وبمقتضى قانون أصدره الكونجرس الأمريكي في ١٩٢١/٥/٢٧ م حظر إرساء الكابلات البحرية التي تصل الولايات المتحدة الأمريكية مباشرة بأي دولة أجنبية إلا بعد إصدار ترخيص كتابي من الرئيس بإرساء أو تشغيل مثل هذه الكابلات، كما أن للرئيس، فضلا عن ذلك، حق وقف أو سحب أي ترخيص للدول الأجنبية في الحصول على حقوق إرساء أو تشغيل كابلات بحرية تصل الولايات المتحدة الأمريكية مباشرة بأراضي تلك الدول طالما اقتنع الرئيس بأن مثل هذا العمل سوف يؤدي إلى الإضرار بالحقوق والمصالح الخاصة بالولايات المتحدة الأمريكية أو بتلك الخاصة برعاياها في تلك الدول الأجنبية، أو كان من شأنه تقويض مصالح الولايات المتحدة الأمريكية<sup>(٣٤)</sup>.

### مقتضيات الضرورة وحرية العبور

يقصد بمقتضيات الضرورة تلك الظروف القهرية التي تحول دون قيام إحدى الدول بالتزاماتها أو ترغمها على القيام بأعمال محظورة دوليا، أو الاعتداء على حقوق دولة أخرى، أو مخالفة أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في سبيل حماية نفسها من خطر بليغ مفاجئ لم تستطع تجنبه أو تأمين مصالحها المشروعة والقانونية التي أصبحت، صدفة وبدافع تلك الظروف، تتعارض مع مصالح الدول الأخرى. هذا وقد قام شك حول ما إذا كان في الإمكان الاستناد إلى أسس حق الضرورة لتبرير الحق في حرية العبور وذلك لندرة الحالات المتعلقة بالضرورة في نطاق القانون الدولي، علاوة على أن المعيار الذي يطبق في تلك الحالات هو في الواقع معيار ضيق للغاية لدرجة لا تسمح بأن يطبق على حرية العبور<sup>(٣٥)</sup>.

وفي قضية (Faber Case) عام ١٩٠٣ م حدث أن تمسك المفوض الألماني بأنه عندما يكون النهر هو الطريق الوحيد للاتصال والذي لا غنى عنه بالنسبة للدولة من أجل الحفاظ على بقائها أو

(33) The president has the power to grant or withhold, in his discretion to land a foreign cable on the shores of the USA and to impose whatever conditions hereon he may deem in the public interest subject to whatever action Congress may take thereon.

(34) C. C. Hyde, *International Law, Chiefly as Interpreted and Applied by the USA*. vol. 1. Columbia University Press, New York. 1967, p. 694.

(35) When a river constitutes the only way of communication indispensable for the subsistence of another nation or part of it, its use cannot be entirely prohibited.



جزء منها فإن الانتفاع به لا يمكن أن يحظر كلية، إلا أن المحكم قرر أنه لا ريب في غرابة الرأي الذي يدعى به المدعى عليه بأنه إذا وجد شخص في وضع معين يستدعي انتفاعه بممتلكات شخص آخر من أجل تحقيق مصلحة خاصة به فإنه في هذا النطاق يمكنه استناداً إلى هذا الوضع المطالبة بمثل هذا الانتفاع كحق . برغم ذلك فإن حقوق الفرد لا تعتمد في وجودها أو يتم تحديدها بناء على احتياجاته أو حتى ضرورياته، فالشخص الجائع الذي يأخذ الخبز من شخص آخر بدون وجه حق ما هو إلا لص من الناحية القانونية على الرغم من أن عدم المشروعية التي ينطوي عليها هذا التصرف هي من التفاهة بحيث تبرره، فحاجات الأفراد أو ضرورياتهم لا يمكن أن توجد لهم حقوقاً مشروعة أو تبرر لهم انتهاك الحقوق القائمة للآخرين .

يبقى فقط أن نبحث عما إذا كانت توجد في ذلك أية حالة ضرورة قد أرغمت المدعى عليه لدرجة تبرير التصرف علماً بأنه يشترط في حالة الضرورة أن تكون مطلقة ولا يمكن مقاومتها حتى يمكنها أن تؤدي إلى التجاوز عن بعض القوانين وتبطل ما تكفله الملكية والحق من مزايا، كما أننا لا يمكننا أن نبرر الاستيلاء على أموال الآخرين استناداً إلى الدفع بحق الضرورة إلا بعد استفاد كافة الوسائل الأخرى الخاصة بالحفاظ على النفس والمال . ومن هذا المنطلق يمكن لحالة الضرورة أن تعفى من التقيد بالالتزامات الدولية<sup>(٣٦)</sup> . والدفع بحق الضرورة يتضمن بالتحديد استحالة إنجاز العمل بواسطة أي وسيلة أخرى بخلاف تلك المخالفة للقانون الدولي<sup>(٣٧)</sup> .

وفي قضية المصايد الأنجلو نرويجية (Anglo-Norwegian Fisheries Case) وضعت المحكمة في الاعتبار الأول حجة الضرورة الاقتصادية الناتجة عن الارتباط الوثيق بين المناطق البحرية موضع النزاع والأرض، وقد قررت المحكمة أن هناك اعتبارات أساسية معينة تكمن في طبيعة البحر الإقليمي من شأنها أن تكشف عن وجود معيار معين يمكن أن يزود المحاكم بأساس مناسب يمكنها الاعتماد عليه فيما تصدره من أحكام بالنسبة لما يتنازع عليه من وقائع مختلفة ومن تلك الاعتبارات الارتباط الوثيق بين البحر الإقليمي وأرض الدولة والذي يجب أن يحظى ببعض الاهتمام، كذلك هناك اعتبار أساسي بين مناطق بحريه معينه والأجزاء الأرضية التي تقسمها تلك المساحات البحرية أو تحيط بها<sup>(٣٨)</sup> .

(36) Faber Case German-Ven. M. CC. 1903, Moore-Intern Records, 1903, p. 605 et seq.

(37) Necessity may excuse the non-observance of international obligations, the plea of necessity by definition implies the impossibility of proceeding by any other method than the one contrary to law.

(38) *Anglo-Norwegian Fisheries Case ICJ.*, Report 1979, p. 133 et seq.

ومن ناحية أخرى يعتبر حق الاتفاق هو الوجه الآخر لحق الضرورة الاقتصادية وأن هذا الحق يتولد عن وجود بعض القيود التي تحد من السلطة المطلقة لكل دولة على إقليمها وهي قيود تنبع بالضرورة من علاقة الجوار بين الدول وهكذا تجد الدول أنها ملزمة بأن تستقبل المياه التي تتدفق داخل حدودها والناعبة من دولة مجاورة تشاركها الحدود وينتمي هذا الالتزام إلى طائفة حقوق الاتفاق الطبيعية التي يقرها قانون الشعوب<sup>(٣٩)</sup>، ومن هذا المنطلق نجد الفقه والعمل الدوليين يقران بأن سيادة الدولة على إقليمها ليست سيادة مطلقة، لذا لا يوجد ما يحول دون ترتيب التزامات تنصب على إقليم دولة ما بحيث تحد من السيادة عليه وعلى سبيل المثال إذا لجأت دولة إلى دولة مجاورة لها لمعاونتها في صيانة خزان لتوليد القوى الكهربائية مشيد على نهر متاخم لحدودها فإن مستقبلها الاقتصادي سوف يواجه بعدم استقرار إذا التزمت الدولة المجاورة بالامتناع بصفة دائمة عن عرقلة الانتفاع بهذا الخزان، ذلك أن النظام الدولي يقتضي أحيانا أن تخدم بعض الأقاليم المصالح الأساسية للدول المجاورة لها<sup>(٤٠)</sup>.

ويتضح مما سبق أن التطور الذي حدث منذ قضية (Faber Case) في عام ١٩٠٣ م كان كبيرا، ويتأكد لنا أن النظام الدولي الحالي يقتضي أحيانا أن تخدم بعض أقاليم الدول المصالح الأساسية للدول المجاورة لها. ويرجع هذا التقدم أساسا إلى تطور احتياجات المجتمع نتيجة لازدياد الترابط بين الدول وبالذات في المجال الاقتصادي، ومن الشعور بضرورة الالتزام والترابط بين الدول توجد في الوقت الحاضر قاعدة لحسن الجوار، وقد نشأت تلك القاعدة في دياحة ميثاق منظمة الأمم المتحدة بأن يفشى معاني السلام وحسن الجوار بين الدول الأعضاء<sup>(٤١)</sup>. وكانت تلك الاحتياجات قد بررت في الماضي حق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية للدولة ثم حدث بعد ذلك أن ازداد السعي من أجل حصول السفن الأجنبية على امتيازات للملاحة في الأنهار الدولية وهو ما تم الاعتراف به لتلك السفن. وفي الوقت الحاضر كان من شأن ما تتمتع به شركات المواصلات والنقل الحالية من إمكانيات أن عمل ذلك على تدعيم وجهة النظر التي تنادي بأنه يجب ألا تعزل دولة سواء كانت بعيدة أو قريبة عن البحر عندما يكون في إمكانها الوصول إلى البحر من خلال دولة أجنبية بواسطة الجو أو الأرض أو الماء.

(39) Develle Philimore, *International Law*, vol. 1, Collins, London, 1979, p. 389 et seq.

(٤٠) محمد خليل، تطور التشريعات النفطية في العالم العربي، بحث منشور في مجلة منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول، الجزء الثالث، الدراسات القانونية والإدارية، الكويت، ١٩٧٧ م، ص ١١٦ وما بعدها.

(41) *Canadian Bar Review*, vol. 30, 1992, pp. 810-811.

وعلى العموم فقد ظل أي تقييد للاختصاص الإقليمي اختياريًا متوقفًا على إرادة الدولة وموافقتها، إلا أنه لكي يمكن التوصل إلى مستوى معين من الاستقرار بالنسبة لتلك القيود فإن الأمر يستدعي ضرورة وجود أساس اتفاقي راسخ عن طريق إبرام المعاهدات التي توافق بمقتضاها الدول أطرافها على اعتبار تلك القيود التي تحد من اختصاصها الإقليمي قيوداً ملزمة .

وعلى العموم، وبصرف النظر عن النتائج التي سبق أن توصلنا إليها بالنسبة لحرية العبور، فإنه يلاحظ أن خطوط الأنابيب في مجموعها تشكل موضوعًا مختلفًا تمامًا عن أي موضوع سبق وأن تعرضنا له فيما يتعلق بحرية العبور نظرًا للأسباب الآتية :

أولاً : أن التعاون الدولي يعترف بالحق في حرية العبور إلا أنه يلاحظ أن ما تواترت الدول على إدراجه في المعاهدات الدولية يؤكد أن مثل هذا التطور كان دائماً ينصب فقط على ما هو كائن وموجود من شبكات للطرق سواءً أكانت طرقاً أرضية أو طرقاً مائية . أما خطوط الأنابيب والكابلات فهي تخرج عن نطاق مثل هذا المبدأ باعتبارها طرقاً خاصة للمواصلات أو النقل .

ثانياً : أن المنفعة المترتبة على انتقال البترول أو الكهرباء أو أي سلعة خاصة أخرى من تلك التي لا يستخدم في نقلها ما يوجد من طرق في دولة العبور هي في الواقع منفعة ذات طابع انفرادي وليس من شأنها تحقيق مصالح اقتصادية مشتركة للأطراف أو مصالح تجارية للمجتمع الدولي ككل وهي المصالح التي تشكل حتى وقتنا هذا القوة الدافعة وراء تطور مبدأ حرية العبور .

وعليه اهتم الفقه الدولي الحديث بحقوق الاتفاق الدولية وكتب عن خطوط الأنابيب لنقل البترول، ووضح أن أهم مشاكل العصر الحديث تلك الخاصة بحق بعض الدول المنتجة للبترول ومن يتعامل معها من المستهلكين في إرساء خطوط الأنابيب عبر إقليم دولة أجنبية والمحافظة على سلامتها، وإن كانت لا توجد هناك وسيلة قانونية لتنظيم عملية إرساء خطوط الأنابيب وحمايتها سوى إبرام المعاهدات الدولية<sup>(٤٢)</sup> . ومن المناسب في هذا الصدد أن نؤكد أنه لم يتضح من العرض السابق وجود أي إشارة إلى حق يقره القانون الدولي من شأنه أن يكفل مرور خطوط الأنابيب بل إنه كان يعتمد دائماً على المعاهدات الدولية من أجل الحصول على حقوق العبور، كما أجمع الفقهاء على أن إبرام المعاهدات بين الحكومات المعنية هو أنسب بل أفضل الطرق للحصول على

(42) Recently a right of certain oil producing states and their customers to lay oil-pipelines across foreign state territory and the safety of these pipelines have become question of great concern, there is no other legal technique for laying and safeguarding pipelines than the conclusion of treaties.

حقوق العبور وضممان ما يلزمها من حماية<sup>(٤٣)</sup> .

### عائدات دول العبور

لا شك أن البلدان المنتجة تستفيد أكثر من الأقطار التي يمر عبر أراضيها البترول من حيث الإيراد النقدي والفوائد الأخرى، إلا أن بلدان العبور (Transit) ليست محرومة بأية حال من المكاسب التي تولدها صناعة البترول، فاتفاقيات خطوط الأنابيب غالباً ما تمنحها رسوم نقل ومصبات ويقبض بعضها مبالغ للحماية إلى جانب ما تحصل عليه مقابل بعض الخدمات الأخرى . وقد كان من شأن حصول دول العبور على رسوم أن أدى ذلك إلى إثارة العديد من المنازعات بين دول العبور في منطقة الشرق الأوسط وشركات البترول . ومن الأهمية بمكان في هذا الصدد ملاحظة أن فرض رسوم باهظة وغير معقولة على عبور خطوط الأنابيب من شأنه أن يؤدي من الناحية العملية إلى إهدار الحق الممنوح بالعبور<sup>(٤٤)</sup> .

بالرجوع إلى اتفاقيات عبور خطوط الأنابيب والتي أبرمت في فترة ما قبل الحرب العالمية الثانية في منطقة الشرق الأوسط نجد أنها كانت قد أعفت شركات البترول العاملة من كافة أنواع الضرائب ورسوم النقل التي قد تفرض على نقل البترول عبر خطوط الأنابيب، ومن قبيل ذلك اتفاقيات العبور المبرمة بين شركة نفط العراق وسوريا ولبنان وفلسطين وشرق الأردن . ومما هو جدير بالذكر أن المفاوضات التي جرت بين شركة نفط العراق والدول السابق ذكرها قد صادفت عهد الانتداب الفرنسي والبريطاني على تلك الدول، وهذا ما سهل عملية التفاوض بين الشركة والحكومات المحلية لتلك الدول، ذلك أن الشركات العربية كانت تطلب حق العبور لخطوط أنابيبها في أرض يحكمها الغربيون ولم تكن المفاوضات معقدة من جانب حكومات الانتداب لأن تلك السلطات الاستعمارية لم تفكر في أن تفرض على الشركة واجبات خاصة إذ أن امتياز الشركة كان امتيازاً لتلك الحكومات الاستعمارية .

وهكذا عقدت شركة نفط العراق في ١٩٣١/٣/٢٥ م اتفاقية للنقل (Transit) مع سوريا ولبنان نص فيها على إعفاء الشركة من جميع رسوم النقل ورسوم الاستيراد والضرائب في الوقت الذي أعطت فيه حق الإنشاء والعمل في خطوط الأنابيب لمدة سبعين عاماً قابله للتجديد . وعلى

(43) **Emergency Oil Lift Programme and Related Problems, Joint Hearings**, USA Senate 85th Congress Session. 1959, *Annual Survey of American Law of 1959*, p. 1252 et seq.

(44) **A. Vale**, *op. cit.*, p. 71, et seq.

غرار ذلك عقدت اتفاقية بين الشركة وحكومتها الانتداب البريطاني في فلسطين وشرق الأردن وأعفيت الشركة من المدفوعات<sup>(٤٥)</sup>.

وهكذا نجد المادة الرابعة من اتفاقية العبور المبرمة بين شركته نفط العراق ولبنان في ١٩٣١/٣/٢٥م قد نصت على أن تعفى الشركة صاحبة الامتياز من دفع ضريبة الاستيراد أو ضريبة العبور أو ضريبة التصدير أو أي ضريبة أخرى أو أية رسوم مالية من أي نوع عن البترول سواء أكان في حالته كخام أو في أي شكل آخر من مشتقات تلك المواد، وسواءً أكانت معدة لإرسالها إلى الأسواق العالمية عن طريق المرور أو من أجل الانتفاع فيما تقوم به الشركة من عمليات صناعية. كما نصت المادة الثانية عشرة من ذات الاتفاقية على أن تعفى الشركة بالنسبة لعملياتها من الخضوع لضريبة الملكية وضريبة الدخل أو أي ضرائب أو رسوم مالية من أي نوع وذلك فيما يتعلق بملكيتها أو دخلها أو إجمالي مبيعاتها أو بالنسبة لما تستعين به من موظفين .

ومن جهة أخرى أدرجت في تلك الاتفاقيات نصوص تقضى بقيام الشركة بدفع جميع المصروفات المعقولة والضرورية التي تتحملها الحكومة في المواني ومحطات الضخ للحراسة والتنظيم والجمارك والصحة وأشغال البلديات وأجور التحميل<sup>(٤٦)</sup>.

### تطور العائدات في دول العبور

في الواقع حدث تطور بالنسبة لعائدات دول العبور في منطقة الشرق الأوسط خلافاً لما جرت عليه اتفاقيات المرور التي أبرمتها شركات خطوط الأنابيب مع دول تلك المنطقة . ففي فترة ما قبل الحرب العالمية الثانية نجد أن دول العبور قد سعت عن طريق ما أبرمته من اتفاقيات عبور في الفترة التالية للحرب أو عن طريق ما أدخلته من تعديلات على الاتفاقيات السابقة إلى الحصول على حصة عادلة من رسوم البترول المنقول فوق أراضيها، هذا إلى جانب تقليص الإعفاءات الضريبية التي كانت تتمتع بها شركات خطوط الأنابيب في الفترة السابقة على الحرب، وقد أسهم هذا التحول في الزيادة المطردة في الإنتاج البترولي من البلاد المنتجة في تلك المنطقة والارتفاع الهائل في

(٤٥) يلاحظ أن الاتفاقيات عقدت مع الحكومة المحلية لكل من لبنان وسوريا وشرق الأردن، وكان لا بد من موافقة المندوب السامي البريطاني مباشرة مع الشركة لأنه لم تكن هناك حكومة وطنيه قائمه، وقد نصت المادة (٢٩) من اتفاق شركة نفط العراق مع سوريا ولبنان على أنه "تنفيذاً لهذا الاتفاق تنظم العلاقات بين الحكومة والشركة طوال فترة الانتداب عن طريق المندوب السامي للجمهورية الفرنسية في سوريا ولبنان".

(٤٦) جورج لونزوسكي، البترول والدولة في الشرق الأوسط، تعريب نجدة هاجر وإبراهيم عبدالستار، منشورات المكتب التجاري للطباعة والتوزيع والنشر، بيروت ١٩٦١م، ص ١٨٢-١٨٣ .

أسعار البترول الخام والانخفاض المذهل في نسبة العائدات التي تحصل عليها دول العبور إذا ما قورنت بالأرباح التي تحققها شركات البترول<sup>(٤٧)</sup>.

### فرض ضرائب الدخل من قبل دول العبور

في ١٢/٣٠/١٩٥٠م تم الاتفاق بين المملكة وشركة أرامكو على إقرار مبدأ مناصفة الأرباح وتعديل العقد على هذا الأساس وكان ذلك نتيجة تسليم شركة أرامكو بمبدأ فرض الضرائب، كما تعهدت المملكة بألا تزيد محصول ضريبة الدخل وجميع الضرائب الأخرى والرسوم والإيجارات وما تحصله الحكومة على (٥٠٪) من صافي الأرباح التي تجنيها الشركة مع العلم بأن هذه الأرباح تحسب قبل أن تدفع الشركة الأجنبية ضريبة الدخل لحكومتها ونظرا لذلك أجرى تعديل في عام ١٩٥١م يقضي بأن تحسب مناصفة الأرباح قبل أن تدفع الشركة ضرائبها إلى الحكومة الأمريكية.

والواقع أن اتفاقية المملكة مع شركة أرامكو تمثل تحولا جديدا إذ أدخلت مبدأ الضرائب وهي من الناحية المالية لا تعني أكثر من نظريه المناصفة في الأرباح أما من الناحية السياسية فقد كان لها معنى إذ أعطت قاعدة جديدة لتحصيل الأموال من الشركات، ذلك أنها أرست مبدأ فرض الضرائب على الشركات الأجنبية العاملة على أراضيها فكان ذلك أيضا تحقيقاً للسيادة الوطنية.

ومن الملاحظ أن هذه الاتفاقية فتحت الباب لفكرة فرض ضرائب من قبل دول العبور (Transit) على الشركات الأجنبية العاملة. ولهذا حدث في عام ١٩٥٣م أن اقترح بعض الاقتصاديين في لبنان أن تخضع كل من شركة خط الأنابيب عبر البلاد العربية (التابالين) وشركة نفط العراق لضريبة الدخل. وبعد محاولة طويلة من قبل حكومة لبنان لإقناع الشركتين بقبول الفكرة أصدر البرلمان اللبناني في ٢٩/٦/١٩٥٦م قانونا يفرض ضريبة الدخل على جميع الشركات

(٤٧) وما يؤكد ذلك ما جاء في المذكرة التي قدمها مندوب المملكة في المجلس الاقتصادي الأعلى في دورته الثالثة التي انعقدت بالقاهرة في عام ١٩٥٦م من أن الأرباح التي تحققها شركات البترول عن طريق أعمالها من خطوط الأنابيب هي في الواقع أرباح هائلة. فقد ذكر أنه بالنسبة لخط التابالين فإن سعر البترول الخام في الخليج العربي هو (١,٩٧) دولار أمريكي للبرميل، أما في صيدا للكمية نفسها من البترول الذي يضخ في خطوط الأنابيب فهو (٢,٤٦) دولار أمريكي ومن فرق السعر الذي يبلغ (٤٩) سنتا يخصم (٢٦) ثمن تكاليف العمل في خط الأنابيب أما الباقي (٢٨) سنتا فيمثل الربح. وبعد إغلاق قناة السويس بلغ السعر المتعارف عليه في مصب صيدا (٢,٦٩) دولار أمريكي للبرميل، وهكذا أضيف (٢٣) سنتا على البرميل الواحد وهذا ربح فاحش كما تقول المذكرة إذ أن أقطار العبور لا تسلم إلا رسوم عبور محددة.

ذات الامتياز التي تعمل في الأراضي اللبنانية، وقد أثار هذا القانون احتجاجا من قبل شركة خط الأنابيب (التابلاين) وشركه نفط العراق اللتين اعتبرتا هذا العمل مخالفا لامتيازاتهما وهو ما أدى إلى عرقلة تنفيذه في بادئ الأمر حتى عام ١٩٥٩ م. وقد وجد هذا الاتجاه الجديد في علاقات الحكومة اللبنانية بالشركات ذات الامتياز صدى له في سوريا حيث جرى تعديل الاتفاقات في عام ١٩٥٥ م دفع كل من الحكومة السورية والشركات ذات الامتياز إلى عقد اتفاقات جديدة تمنح بموجبها الحكومة السورية دفعات متزايدة من الرسوم والضرائب، وقد اعترفت هذه الاتفاقات من الناحية النظرية على الأقل بمبدأ فرض الضرائب وزيادة العائدات والرسوم الأخرى<sup>(٤٨)</sup>.

### الالتزامات المالية لشركة التابلاين

قامت الشركات الأربع المالكة لأرامكو بتأسيس شركة مساعدة برأس مال منفصل أطلق عليها "شركة خط أنابيب البترول عبر البلاد العربية" (Trans-Arabian Pipeline) (Taplines)، وذلك لنقل البترول الخام المستخرج من الحقول الواقعة في شمال شرق المملكة إلى الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط عبر أراضي المملكة والأردن وسوريا ولبنان. ويبدأ الخط من القيسومة في المملكة لينتهي عند الزهراني قرب صيدا في جنوب لبنان. وقد بدأ إنشاء الخط في عام ١٩٤٧ م، وفي عام ١٩٥٠ م أصبح للبترول السعودي منفذاً جديداً على ساحل البحر الأبيض المتوسط القريب من الأسواق الأوروبية، ويبلغ طول خط الأنابيب (١,٠٥٨) ميلا وقد زود بأربع محطات للضخ وهي القيسومه ورفحة وبدنة وطريف وجميعها واقعة في أراضي المملكة وعمل المصب في صيدا. ومقدار طاقة الخط (١٦) مليون طن سنويا أي (٣٢٥,٠٠٠) برميل في اليوم، ووضع تحت تصرف شركه التابلاين قسم من الأنبوب يبلغ طوله (٧٥٤) ميلا من أصل هذا الخط أي بين القيسومة وصيدا، أما القسم الباقي فترك تحت إشراف شركه أرامكو السعودية<sup>(٤٩)</sup>.

ويلاحظ أن الفكرة الأساسية للاتفاقات الثلاث اعتبار خطوط الأنابيب كشركة نقل، وكانت الشركة تتوقع أن تدفع رسم النقل بصرف النظر عن قيمة البترول المنقول والأرباح التي تحققها هذه الأعمال. وكانت دول المصب تتلقى (٥٠٪) من رسوم المصب (Terminal). بموجب

(٤٨) جورج لونغوسكي، مرجع سابق، ص ٢٢٣-٢٢٤.

(٤٩) تمتلك شركة التابلاين أربع من الشركات الأمريكية حسب النسب الآتية: ستاندرد نيوجرسبي (٣٠٪)، ستاندرد كاليفورنيا (٣٠٪)، سوكوني فاكوم (١٠٪) وتكساس (٣٠٪) ويلاحظ أن تلك الشركات الأربعة تمتلك شركة أرامكو بذات النسب السابقة.

عقود منفصلة<sup>(٥٠)</sup>، بالإضافة إلى رسم الحراسة، تدفع سنويا لكل من الأردن وسوريا ولبنان<sup>(٥١)</sup>.

هذا وقد أبرمت التابلاين اتفاقيات نقل مع الدول الأربع التي تمر الأنابيب عبر أراضيها وهي المملكة والأردن وسوريا ولبنان وطبقا لمبدأ المساواة في المعاملة فقد حصلت التابلاين على ذات الامتياز التي كانت تحصل عليه شركة نفط العراق عام ١٩٣٠م والذي يشمل الإعفاء من ضريبة الاستيراد والتصدير فضلا عن الإعفاء من الخضوع لكافة أنواع الضرائب المحلية التي قد تفرض على معداتها ومبانيها وما تستعين به من موظفين هذا إلى جانب الإعفاء من ضريبة الدخل. إلا أن التابلاين<sup>(٥٢)</sup> اعترفت في تلك الاتفاقيات بحق دول العبور في تحصيل رسوم نقل وذلك خلافا لما كان عليه الحال بالنسبة لشركة نفط العراق عام ١٩٣٠م<sup>(٥٣)</sup>. وفي الواقع كان الباعث وراء اعتراف شركة التابلاين بهذا الحق للدول.

وبالرجوع إلى الاتفاقات التي كانت التابلاين قد أبرمتها مع دول العبور يتضح أنها وقعت على التوالي مع الأردن ولبنان وسوريا وقد تضمنت الاتفاقات الثلاث العديد من النصوص المماثلة<sup>(٥٤)</sup>، وكانت الفروق تختلف حسب الظروف الخاصة لكل بلد مثل تسهيلات المصب في لبنان وسوريا. ويلاحظ أن جميع هذه الاتفاقات تنتهي بعد سبعين عاما مع حق التجديد. أما اتفاق التابلاين مع المملكة، وهي الدولة المنتجة للبتزول، فلم ينص هذا الاتفاق على دفع رسوم للنقل خلال فترة السنوات الخمس عشرة الأولى وتعهدت الشركة بدفع جميع المصروفات المعقولة والضرورية التي تتحملها الدولة في الموانئ ومحطات الضخ للحراسة والإدارة والجمارك والصحة

(٥٠) محمد خميس الزوكة، التوزيع الجغرافي لصادرات البتزول السعودي، منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٧٦م، ص ٢٧ وما بعدها.

(٥١) وقد تم تحديد رسم النقل في تلك الاتفاقيات بواقع جنيه ونصف إسترليني لكل ألف طن تنقل مع حد أدنى للدفع يبلغ (٢٠,٠٠٠) عشرون ألف جنيه إسترليني في العام وذلك بالنسبة لسوريا ولبنان، كما بلغت رسوم النقل المدفوعة للأردن (٦٠٠,٠٠٠) ستمائة ألف دولار أمريكي سنوياً، كما نص في تلك الاتفاقيات على دفع رسم للحراسة لا يقل عن (٤٠,٠٠٠) أربعين ألف جنيه إسترليني سنوياً لكل من الأردن وسوريا و(٢٥٠,٠٠٠) مائتان وخمسين ألف جنيه إسترليني للبنان.

(52) Toriguian, Shavarsh, *op. cit.*, p. 137 et seq.

(٥٣) يمكن القول أن ثلث بتزول المملكة في ذلك الوقت كان ينقل في حط أنابيب التابلاين ويتم شحن الثلث الثاني في ناقلات البتزول من الدمام ليتم تكريره بالخارج، في حين يتم تكرير الثلث الباقي في معامل التكرير التابعة للشركة أرامكو في رأس تنورة ومعامل التكرير في البحرين.

(٥٤) وقعت شركة التابلاين اتفاقية مع الأردن في ١٩٤٦/٨/٨م ومع لبنان في ١٩٤٦/٨/١٠م، ومع سوريا في ١٩٤٦/٩/١م، ومع المملكة في ١٩٤٧/٧/١١م.



وأشغال البلديات والضرائب، لكن في نفس الوقت التزمت الشركة بأن تدفع للمملكة بعد خمس عشرة سنة رسم النقل المطابق لأعلى رسم تدفعه شركة التابلاين أو أي شركة خطوط لأنابيب في الشرق الأوسط حسب طول الخط وكمية البترول المنقولة، بالإضافة إلى ذلك تعهدت الشركة بأن تؤسس مدارس لأطفال المستخدمين ومأموري الحكومة وتنشئ كذلك المستشفيات للموظفين والمسافرين والمقيمين في منطقة خطوط الأنابيب<sup>(٥٥)</sup>.

وفي ١٣/٢/١٩٥٢م عرضت شركة أرامكو على حكومة المملكة فكرة نقل تسهيلات شركة خطوط الأنابيب عبر البلاد العربية (التابلاين) إليها وتشغيله بمعرفتها كجزء من عمليات أرامكو ويحتسب دخل أرامكو من صادراتها عند الحدود بين المملكة والأردن وتسوى القيمة للرميل مع قيمة الرميل لشركه نفط العراق عند حدود العراق المتحرك نحو البحر الأبيض المتوسط من نفس الصنف والمرتبة، إلا أن هذا الاقتراح رفضته حكومة المملكة لأن من شأن تشغيل خط التابلاين من قبل شركة أرامكو أن يزيد إنتاجها كما يوفر في نفس الوقت لها نفقات النقل وهو الوضع الذي دفع المملكة في عام ١٩٥٢م إلى المطالبة بنصف الأرباح التي حققتها شركة التابلاين وذلك وفقاً لمبدأ مناصفة الأرباح الذي سبق إقراره في مشروع المشاركة من قبل والذي على أساسه تم تعديل العقد المبرم بينها وبين شركة أرامكو<sup>(٥٦)</sup>.

ومن الملاحظ أن وجهة نظر المملكة هي أن أرباح الشركة من نقل البترول الخام عبر خط الأنابيب إلى البحر الأبيض المتوسط يجب أن لا تحسب على أساس السعر المعلن في رأس تنورة على الخليج العربي، بل يجب أن تحسب على أساس ما تتقاضاه أرامكو عند نهاية خط الأنابيب في صيدا بلبنان. وبعبارة أخرى فإن المملكة طالبت بنصف الأرباح الناشئة عن أعمال التابلاين التي أنشئت من أجل التوفير في أسعار النقل؛ ولهذا اقترحت المملكة المشاركة المتساوية في صافي الأرباح الكلية للتابلاين بعد استقطاع ما يتم دفعه كمقابل للعبور لكل من الأردن وسوريا ولبنان ولكن قبل استقطاع ما تدفعه التابلاين كضرائب لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية<sup>(٥٧)</sup>.

(٥٥) مصطفى خليل، تطور الصراع نحو السيطرة على البترول السعودي، منشورات المكتب التجاري للطباعة والتوزيع والنشر، بيروت، ١٩٧٠، ص ٦٩٣ وما بعدها.

(٥٦) محمد لبيب شقير، اتفاقيات عقود البترول في البلاد العربية، مجلة جامعة الدول العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ١٩٦٩م، ص ١٦٧ وما بعدها.

(٥٧) راجع: الاتفاقية الموقعة في ٣٠/١٢/١٩٥٠م والخاصة بمناصفة الأرباح، محمد لبيب شقير، اتفاقيات وعقود البترول في البلاد العربية، جمع وإعداد دار النهضة العربية.

وقد احتجت شركة التابلاين في بادئ الأمر على مطالب المملكة على أساس أن النقل غير الإنتاج وأن مناصفة الأرباح تطبق على الإنتاج لا على النقل، وأن شركة التابلاين شركة مستقلة وليست من الشركات التابعة لأرامكو . وقد استندت في ذلك إلى أن اتفاقية الامتياز الممنوحة لأرامكو تنص على أرباح الإنتاج ولا علاقة لأرباح النقل بمبدأ مناصفة الأرباح . وقد ردت المملكة بأن البترول الذي يجري في الأنابيب إلى صيدا هو في الأصل بترول سعودي لا يتبدل ملكية أصحابه حتى يصل إلى ميناء صيدا بلبنان فهو بترول أرامكو ويظل كذلك حتى يصبح على ظهر الناقلات، وهو مصدر الربح<sup>(٥٨)</sup> .

وفي ١٠/٥/١٩٥٦م تقدمت التابلاين باقتراح يقضي بتقسيم أرباحها مناصفة بينها من جهة وبين كل من المملكة والأردن وسوريا ولبنان من جهة أخرى، على أن تترك عملية تنظيم القواعد التي يتم بمقتضاها تقييم الأنصبة من تلك الأرباح لاتفاق يبرم بين تلك الدول . وقد اقترحت كل من لبنان وسوريا والأردن أن تقسم الأرباح بين الدول الأربع على أساس التساوي إلا أن المملكة طالبت أثناء المباحثات بضرورة أن يؤخذ بعين الاعتبار طول الخط الواقع في أراضيها من مجموع الخط . ومع بداية عام ١٩٥٧م تم التوصل إلى اتفاق يقضي بأن توزع نصف الأرباح الصافية التي تولد عن تشغيل خط التابلاين على أساس أن تكون حصة المملكة منها (٦٣٪) وأن تتقاسم كل من الأردن وسوريا ولبنان الحصة المتبقية وقدرها (٣٧٪) على التساوي<sup>(٥٩)</sup> .

ومما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أن حصص الدول الأربعة من العائدات الكلية للعبور لم تكن تتناسب مع طول خطوط الأنابيب التي تمر في أقاليمها . فالمملكة والتي يمر في إقليمها (٧١,٥٪) من خط الأنابيب كانت حصتها (٦٣٪) من تلك العائدات، في الوقت الذي كانت فيه حصة لبنان (١٤,٥٪) من عائدات العبور، بينما يمر في إقليمها أقل من (٤٪) من خط الأنابيب . وكانت حصة الأردن من عائدات العبور (١٣٪) بينما حصة سوريا (٩,٥٪)<sup>(٦٠)</sup> .

(٥٨) المرجع السابق، ص ١٨٤ وما بعدها .

(٥٩) المرجع السابق، ص ١٦٨ وما بعدها .

(٦٠) بمقتضى اتفاق تكميلي تم إبرامه في ٨/٧/١٩٦٢م زيدت الرسوم التي تدفع للحكومة اللبنانية عن كل برميل من البترول الخام ينقل من خلال أراضي لبنان عبر خطوط أنابيب الشركة، هذا في الوقت الذي كانت الشركة تدفع رسوما إضافية عن كل برميل بترول خام يتم تسليمه على ظهر السفينة في محطة الشحن التابعة للشركة بلبنان . وفي ١٥/٣/١٩٧١م تم إبرام اتفاق تكميلي ثان زيدت بمقتضاه تلك الرسوم مرة أخرى، إضافة إلى ذلك وافقت الشركة على دفع أجور التحميل عن كل طن يسلم على ظهر السفينة في محطة الشحن التابعة للشركة في لبنان .

### الالتزامات المالية لشركة نفط العراق

استجابت الشركة لرغبة كل من حكومتي سوريا ولبنان في حصول تلك الدول على رسوم للعبور وذلك بالنسبة لخط أنابيبها على أن تدفع ابتداءً من عام ١٩٥٢م والفترة التي تليها، بالإضافة إلى رسوم مصب للطن المحمل على ظهر الباخرة في المصببات (Terminal) في كل من الدولتين، بالإضافة إلى رسوم الحراسة والخدمات والتي تدفع سنوياً<sup>(٦١)</sup>. وفي ٢٩/١١/١٩٥٥م تم اتفاق آخر بين سوريا وشركة نفط العراق جاء متضمناً المشاركة المتساوية في الأرباح بين دول العبور والشركة بالإضافة إلى العراق الدولة المنتجة والتي يحق لها الحصول على نسبة من تلك العائدات من عمليات نقل البترول عبر أراضيها. وكان من نتيجة قبول مبدأ المشاركة في أرباح النقل بين دول العبور والشركات ذات الامتياز أن أثرت مشكلة في غاية الصعوبة تتعلق بتحديد أرباح الشركة، وقد كان غاية في التعقيد بالنسبة لشركة نفط العراق عما كان عليه الحال بالنسبة لشركة التابلاين نظراً لعدم وجود سعر معنن للبترول في كركوك في العراق<sup>(٦٢)</sup>.

وقد قامت شركة نفط العراق بتقدير إيراداتها الإجمالية لعمليات خط أنابيبها على أساس نسبي، ووزعت الأرباح على أساس قاعدة الطن الميلي (Ton-Mile Basis). وتحقيقاً لذلك الهدف فإنه يتوجب تحديد تعرفه أو رسم على الطن الميلي (Ton-Mile Basis) بالنسبة لخط الأنابيب وذلك بالمقابل لنفقات ناقلات البترول العاملة وما يمثّلها من النفقات التي تتكبدها الشركة كرسوم أو تعرفه أو أي ضريبة بالنسبة للطن فيما يتعلق بعملية الشحن في الموانئ المطلّة على البحر الأبيض المتوسط. وقد قبلت سوريا تطبيق نظرية الطن الميلي التي اقترحتها شركة نفط العراق لتقسيم عائدات العبور بين دول المرور، إلا أن تلك النظرية رفضت من جانب لبنان بحجة أن من شأن تطبيق تلك النظرية تحقيق مزايا لسوريا أكثر من لبنان نظراً لأن التقييم قد أسس على أساس المساحة بينما الغاية من مد خطوط الأنابيب هو إتاحة الفرصة لنقل البترول بوسيلة أقل تكلفة من ناقلات البترول مما يترتب عليه تولد أرباح. ولما كان الحال كذلك فهذه الأرباح يجب أن تعود إلى دول العبور وتقسّم بينها وبين الشركة مناصفة<sup>(٦٣)</sup>.

ويلاحظ أنه سواءً تم تقدير رسوم العبور على أساس تعويض يدفع مقابل حق العبور والذي بدون الحصول عليه يستحيل قيام المشروع، أو قدرت تلك الرسوم على أساس قاعدة الطن الميلي

(٦١) راجع: مجلة البترول والغاز العربي، العدد (٦) لعام ١٩٨٦م، ص ١٦ وما بعدها.

(٦٢) راجع: البترول والدولة في الشرق الأوسط، مرجع سابق، ص ١٩٣ وما بعدها.

(63) Toriguian Shavarsh, *op. cit.*, p. 140 et Seq.

فذلك الموضوع هو في الواقع اقتصادي أكثر منه قانوني، ومن ثم فهو يخرج عن نطاق دراستنا. ويمكن القول بصفة عامة بأنه لا توجد هناك قاعدة محددة وملزمة يجب الرجوع إليها عند تقدير ما يفرض من رسوم مقابل عبور خطوط أنابيب البترول، وبالتالي فإن كل حالة يجب أن تحكم بناءً على معطياتها، وهو ما تؤكد لنا السوابق الدولية<sup>(٦٤)</sup>.

وفي هذا النطاق جرى العمل في سويسرا على توزيع أرباح السكك الحديدية بين المقاطعات السويسرية على أساس أن يكون نصيب كل مقاطعه من تلك الأرباح معادلاً لحجم حركة المواصلات بها إذا ما قورن بالحجم الكلي لحركة المواصلات. وقد استبعد معيار طول الخط كأساس يعتمد عليه في التوزيع الجزئي لتلك الأرباح. ويرجع السبب في ذلك إلى تفاوت أجزاء الخط المختلفة في الأهمية، كما أن حركة المواصلات لم تكن متساوية الحجم على طول امتداد الخط<sup>(٦٥)</sup>. وعلى خلاف الوضع السابق تم الفصل في القضية الكندية (Candian Case) على أساس المسافة كمعيار يعتمد عليه في توزيع العائدات الإجمالية بين الولايات المتحدة وكندا<sup>(٦٦)</sup>.

ومن العرض السابق يتضح لنا أن الأساس الذي يعتمد عليه في تقدير رسوم العبور يختلف من حالة إلى أخرى وأن كل حالة تحكم بناءً على معطياتها الاقتصادية<sup>(٦٧)</sup>.

### تأمين خطوط الأنابيب

مما لا شك فيه أن أخطر المشاكل التي قد تتعرض لها الشركات والهيئات القائمة على نشاط خطوط الأنابيب الدولية والتي تنقل البترول الخام من الدول عبر دول مجاورة هي وضع العراقيل في مواجهة خطوط الأنابيب من جانب دول العبور، والحيلولة دون وصول البترول إلى موانئ التصدير. كما أن من شأن تلك العراقيل التأثير في إنتاج البترول، فضلاً عن تأثيرها على الوضع العام لتلك

(64) Mitchell B. Carroll, *Taxation of Foreign and National Enterprises*, League of Nations Press, Geneva, 1933.

(65) Toriguian Shavarsh, *op. cit.* pp. 141-142.

(66) Mchell B. Carroll, *op. cit.*, p. 150. et seq.

(٦٧) ومن الملاحظ أن النزاع بين الحكومة اللبنانية وشركة نفط العراق قد حل بمقتضى اتفاق تكميلي في ١٩٥٩/٦/٤م وطبقاً لهذا الاتفاق التزمت الشركة بأن تدفع للحكومة اللبنانية رسوماً إضافية لكل طن كرسم مرور، بالإضافة إلى دفع رسوم عن كل طن يصل إلى معمل تكرير طرابلس. كما زيدت تلك الرسوم أيضاً بمقتضى اتفاق تكميلي وقع في ١٩٦٧/٣/٣١م. ومما هو جدير بالذكر في هذا الصدد أنه عقب قيام الحكومة العراقية بتأميم شركة نفط العراق في ١٩٧٢/٧/١م أصدرت الحكومة اللبنانية قراراً في شهر مارس عام ١٩٧٣م تم بمقتضاه الاستيلاء على منشآت شركة نفط العراق وخط الأنابيب ومعمل التكرير في طرابلس وهو ما أدى إلى توتر العلاقات وقتها بين لبنان والعراق، وذلك لأن العراق كان يرغب في شراء تلك المنشآت.

الشركات والهيئات، وكذلك الدول المنتجة للبترول والتي تعتمد في موازنتها المالية على عائدات البترول . هذا إلى جانب ما يترتب على قطع خطوط الأنابيب من تأثير على اقتصاد الدول المستهلكة للبترول وسلامتها نتيجة لانقطاع الإمدادات من تلك المادة الحيوية وتعطيل أعمال تحميل ناقلات البترول . أضف إلى ذلك ما قد يترتب على هذا الوضع من آثار غير مباشرة قد تلحق بالمجتمع الدولي ككل<sup>(٦٨)</sup> .

لذا تسعى الشركات القائمة على نشاط خطوط الأنابيب من خلال دول العبور إلى تأمين نقل البترول عبر خطوط الأنابيب عن طريق إتباع بعض الضمانات الدولية وإنشاء خطوط أنابيب بديلة . ومن الملاحظ أن فكرة الحصول على أسس قانونية ذات صبغة دولية لخطوط الأنابيب عن طريق المعاهدات الدولية سبق وأن بحثت في مؤتمر برمودا الذي عقد في شهر مارس من عام ١٩٥٧م والذي ضم كلا من الرئيس الأمريكي ايزنهاور ورئيس الوزراء البريطاني ماكميلان، وقد ناقش الزعماء في ذلك المؤتمر الاقتراح الخاص بإنشاء خط أنابيب يربط بين حقول البترول العراقي والبحر الأبيض المتوسط عن طريق تركيا . وقد أوصى مؤتمر برمودا بأن مثل هذا الخط في حاحه ماسة إلى وضع دولي مستقر<sup>(٦٩)</sup>، والمقصود بالوضع الدولي المستقر لخطوط الأنابيب هو الضمانات القانونية ذات الصبغة الدولية والتي يتم الحصول عليها عن طريق المعاهدات من أجل تأمين خطوط الأنابيب البترولية .

ولتحقيق ذلك فإن بعض الدول ترى أن المفاوضات الخاصة باتفاقات النقل (Transit) ينبغي ألا تجرى مع الشركات صاحبة الامتياز بل مع حكومات هذه الشركات التي تسير بترولها عبر بلدان العبور، وهو وضع مقبول الآن خاصة بعد أن سيطرت غالبية الدول على مصادر ثروتها الطبيعية . والمهدف من هذه الطريقة هو أن تصل الدول المنتجة إلى إبرام اتفاق دولي مع الدول التي تمر عبر أراضيها أنابيب البترول تضمن بموجبه تلك الدول استمرار تدفق البترول دون انقطاع، أي أنه طبقاً لهذه الطريقة فإن المفاوضات يجب أن تكون بين دول ذات سيادة<sup>(٧٠)</sup> . وقد كانت العراق من أوائل دول الشرق الأوسط التي طالبت بالحصول على ضمانات قانونية لخطوط الأنابيب عن طريق اتفاقات ثنائية تبرمها مع دول العبور . ويلاحظ أنه على الرغم من أن مطلب العراق في الحصول على ضمانات قانونية ذات صبغة دولية كان يستند في الواقع إلى توصية مؤتمر برمودا، إلا

(68) Jean Marie Chevalier, *New Petroleum Challenge*, *Journal of International Political Science*, vol. 41, 1975, p. 200. et seq.

(٦٩) راجع : مجلة السياسة الدولية، العدد (٣١)، يناير لعام ١٩٧٣م، بند (١٧)، ص ٢٢٩ وما بعدها .

(٧٠) راجع : مجلة البترول والغاز العربي، العدد (٢)، فبراير لعام ١٩٨٢، ص ٢٩ وما بعدها .

أن هناك اختلافاً بين وجهتي النظر الغربية والعراقية في هذا المضمار، ذلك أن وجهة النظر الغربية كانت تسعى إلى التدويل، بمعنى أنها كانت تهدف إلى تدعيم اتفاقيات الامتياز المبرمة بين شركات خطوط الأنابيب وحكومات دول العبور بواسطة معاهدة دولية جماعية يكون جميع أطرافها من أشخاص القانون الدولي من أجل الحصول على ضمانات قانونية ذات صبغة دولية لخطوط الأنابيب بهدف استمرار تدفق البترول عبر هذه الخطوط<sup>(٧١)</sup>.

أما وجهة نظر الحكومة العراقية فكانت ترى أن عملية المفاوضات فيما يتعلق باتفاقيات النقل (Transit) ينبغي ألا تجرى أصلاً مع الشركات ذات الامتياز بل مع حكومة هذه الشركة التي تسير بترولها عبر بلدان العبور، أي أنه طبقاً للنظرية العراقية فإن المفاوضات يجب أن تجرى بين دولتين أو أكثر ذوات سيادة بدلاً من المفاوضات مع شركات خاصة. وفي الواقع كان العراق يسعى إلى إبرام اتفاقات ثنائية أو جماعية ذات طابع إقليمي بحيث تعقد بين الأقطار المنتجة والأقطار التي يمر البترول عبر أراضيها، ولما كانت تلك الدول في غالبها عربية فإنه من الأفضل عقد اتفاق عام تحت رعاية جامعة الدول العربية<sup>(٧٢)</sup>.

#### إنشاء خطوط أنابيب بديلة

لجأت بعض الدول المنتجة للبترول من أجل تأمين نقل البترول الخام من مناطق إنتاجه إلى مناطق استهلاكه إلى تجنب الاعتماد المطلق على طرق المرور التي تمتلكها الدول الأخرى، أو تخفيض الاعتماد إلى الحد الأدنى على تلك الطرق والتي تمر خلالها خطوط أنابيب نقل البترول وذلك من أجل تلافي ما تتعرض له هذه الخطوط في بعض المواقع وفي بعض الفترات من عمليات تخريب أو توقف عن الضخ مما يعطل هذه الخطوط عن أداء مهمتها. ولما كان الحال كذلك فإن الدول المنتجة للبترول لجأت إلى إنشاء خطوط أنابيب بديلة وهذه الخطوط البديلة قد تكون وطنية المنبع والجرى والمصب، وهو وضع يعطيها بطبيعة الحال حرية في المناورة أكثر مما لو اعتمدت على بلدان أجنبية اعتماداً مطلقاً كوسيلة للنقل كما قد تكون تلك الخطوط البديلة عبارة عن خطوط دولية أيضاً<sup>(٧٣)</sup>.

(٧١) راجع: منشورات السياسة الدولية، العدد (٦٩) لعام ١٩٧٢م، ص ٢٦٢ وما بعدها.

(٧٢) راجع: لونغوسكي، البترول والدولة في الشرق الأوسط، مرجع سابق، ص ٣٦٠ ما بعدها.

(٧٣) راجع: جريدة الشرق الأوسط، العدد ١٤٩٩ الأربعاء ١٥/٥/١٩٨٣م، ص ٥، فقد أعلن رئيس وزراء الأردن بأن حكومته تفكر في مد أنبوب للبترول الخام بين العقبة ومحطة مصفاة البترول الأردنية، كما أن التفكير جارٍ لمد أنبوب بترول من العراق عبر الأراضي الأردنية، ومن ثم فسيتم مد أنبوب منه إلى محطة مصفاة البترول الأردنية.

وتعتبر المملكة الدولة الرائدة في إتباع تلك الطريقة، فقد عملت على إنشاء خط أنابيب وطني هو خط أنابيب أبيق-ينبع (Petroline) بترولين، ويبدأ هذا الخط من حقول البترول في المنطقة الشرقية وينتهي في ميناء ينبع على البحر الأحمر مختزفاً شبه الجزيرة العربية في محور عرضي من الشرق إلى الغرب . ويبلغ طول هذا الخط ما يقارب (١٢٠٠) كيلو متراً ومن ثم فهو ثاني أطول خط أنابيب لنقل البترول الخام في العالم<sup>(٧٤)</sup> . وكانت أعمال ضخ البترول فيه قد بدأت في عام ١٩٨١م، ومما يزيد من قيمة واستراتيجية هذا الخط أنه سعودي ١٠٠٪ من المنبع إلى المصب مما يعطي له مزيداً من الطمأنينة والأمن والكفاءة في نقل البترول . ويؤمن هذا الخط للمملكة تصريف بترولها خارج الخليج العربي<sup>(٧٥)</sup> .

ولعل ما يزيد من أهميه هذا الخط أحداث الخليج العربي والمخاوف التي تثار من حين لآخر من احتمالات إغلاق مضيق هرمز ومحاصرة البترول الخليجي، وحرب الخليج وما خلفته من مشاكل بيئية واجتماعية واقتصادية من إيقاف ضخ البترول العراقي في خطوط الأنابيب في الأراضي التركية والسعودية وفقاً لقرارات مجلس الأمن . وهي كلها مخاوف عززت عمل هذا الخط فمن شأنه أن يمكن المملكة من نقل كميات كبيرة من بترولها عن طريق البحر الأحمر . ويلاحظ أن الخط إلى جانب أنه حقق عامل أمن للمملكة فإنه حقق أيضاً هدفاً اقتصادياً وذلك باختصار المسافة بين الخليج العربي والبحر الأحمر مما يقلل من تكلفة النقل، بالإضافة إلى الاختصار في عامل الزمن، ويرفع سعر البترول السعودي المصدر من ميناء ينبع بفارق تكلفة النقل . ومعنى هذا أن خط بترولين أصبح مصدراً لدخل جديد للمملكة يغطي تكلفته إنشائه<sup>(٧٦)</sup> .

هذا وقد اقتضت استراتيجية بناء خط بترولين تحويل ميناء ينبع إلى ميناء لتكرير النفط وصناعته البتروكيماويات، إذ تضمنت الخطة إنشاء معمل لتكرير البترول بهدف سد الحاجة المحلية للمنطقة الغربية في المملكة من البترول المكرر كما أقيم فيما بعد معمل آخر في نفس الميناء لتكرير النفط بطاقة تبلغ حوالي (٢٥٠) ألف برميل يومياً قابلة للزيادة بهدف تصدير منتجاته للخارج،

(٧٤) من الملاحظ أن خط بترولين (Petroline) أقصر بـ (٨٢) كيلو متراً من خط ألاسكا لأنابيب البترول البالغ طوله (١٢٨٢) كيلو متراً، وهو أطول بـ (٣٢٤) كيلو متر من خط أنابيب عبر البلاد العربية (للتابلين).  
 (٧٥) زين العابدين عبدالمقصود، تقرير عن أنابيب جديدة لنقل النفط الخليجي (خط أنابيب أبيق/ينبع السعودي)، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد (٢٦) إبريل لعام ١٩٨١م، ص ٢١٣ وما بعدها.  
 (٧٦) تقدر طاقة خط أنابيب بترولين بـ (١,٨٥) مليون برميل، وقد صمم الخط بحيث تصبح طاقته اليومية (٣,٧) مليون برميل بعد تزويده بنظام المنافذ . وفي الوقت الحالي يبلغ إنتاج هذا الخط مليون برميل يومياً.

كما تضمنت الخطة إنشاء مجمع للبترولوكيماويات . ومن ثم فإن إنشاء خط بتزولين قد غير كثيرا من الوضع الاقتصادي للمنطقة الغربية في المملكة من خلال إقامة الكثير من الصناعات البترولية وتطوير ميناء ينبع ليحتل مكانة كبيرة بين موانئ حوض البحر الأحمر<sup>(٧٧)</sup> .

ومن الدول التي لجأت إلى تلك الطريقة العراق حيث إنها اتبعت مسلكا مماثلا يقلص من اعتمادها على منفذ واحد في تصدير بتزولها . ففي عام ١٩٧٦م بدأ تشغيل القسم الأول من خط أنابيب حديثة الرملية الفاو على الخليج العربي، وفي عام ١٩٧٧م تم إنجاز خط أنابيب لنقل البترول من كركوك إلى دوريتول قرب لواء الإسكندرونة في تركيا ويبلغ طوله (٤٠٠) كم وهو ملكية مشتركة بين العراق وشركة تابعه لمؤسسة البترول التركية . وكان هذا الخط يمثل أهمية كبيرة للعراق أثناء حرب الخليج بسبب إغلاق طرق التصدير الأخرى نتيجة الحرب مع إيران والخلافات السياسية مع سوريا . وتبلغ طاقته (٣٥) مليون طن سنويا . ولكن كمية البترول التي تتدفق منه سنويا تقل عن هذا الرقم . وقد اقترحت تركيا في عام ١٩٨١م زيادة طاقة هذا الخط إلى (٨٠) مليون طن سنويا على أن توافق العراق على تشغيل الخط بكامل طاقته مع رفع رسوم العبور للبرميل الواحد<sup>(٧٨)</sup> .

ولما كانت خطوط أنابيب البترول التي تمر عبر الدول تنير الكثير من المشاكل المعقدة خاصة بالنسبة لرسوم العبور أو بالنسبة لضمان ضخ البترول فيها بانتظام دون توقف أو انقطاع، إلى جانب العديد من المشاكل الأخرى التي لا حصر لها . وهي بطبيعة الحال مشاكل ذات صبغة دولية، لهذا فمن الضروري أن يؤخذ في الاعتبار أن المشاكل الدولية يجب أن تحل في إطار المجتمع الدولي ككل بعيدا عن الذاتية المطلقة للدول . لذا فإننا نرى أن الحل الأمثل لمثل هذه المشاكل هو أن تسارع دول العبور والدول المنتجة للبترول إلى إبرام اتفاقية دولية بمقتضاها يتم إنشاء اتحاد دولي لخطوط أنابيب البترول الدولية، وذلك على غرار الاتحاد الدولي للمواصلات السلوكية واللاسلكية أو اتحاد البريد العالمي، وأن يكون من أهداف هذا الاتحاد وضع تنظيم دولي لعملية نقل البترول عبر خطوط أنابيب البترول المارة عبر الدول، إلى جانب وضع القواعد المنظمة لمرور تلك الأنابيب عبر الدول، فضلا عن توحيد الأنظمة والرسوم الواجب دفعها عند نقل البترول عبر تلك الخطوط كما أن من مسئولية هذا الاتحاد وضع القواعد اللازمة لضمان سلامة تلك الأنابيب والحيلولة دون توقف

(٧٧) زين العابدين عبدالمقصود، مرجع سابق، ص ٢١٤ وما بعدها .

(٧٨) وليام هيل، العوامل الاقتصادية في العلاقات التركية، المستقبل العربي، العدد (٤٥) نوفمبر لعام ١٩٨٢م، ص ٨٠ وما بعدها .



ضخ البترول عبر تلك الأنابيب والعمل على القضاء على الإجراءات المعوقة سواء لمد خطوط الأنابيب عبر الدول أو لنقل البترول عبر تلك الأنابيب، هذا إلى جانب تسهيل التعاون الدولي لعمليات النقل، والعمل على تعزيز وتنمية وتطوير نقل البترول عبر خطوط أنابيب البترول بإعداد الاتفاقيات واللوائح وعقد المؤتمرات الدولية في شؤون نقل البترول عبر خطوط الأنابيب الدولية .

### الخاتمة

عندما تمنح دولة ما أحد الأجانب الحق في نقل بضائع من دولة إلى أخرى عبر إقليمها فإن هذا الحق لا يمكن الانتقاص منه فيما بعد عن طريق تحصيل مبالغ تؤخذ عنوة من هذا الأجنبي وتتجاوز قيمة ما تقدمه الدولة التي منحت هذا الحق في العبور من خدمات . كما أن المبدأ المشار إليه هنا ليس بالمبدأ الجديد بل إنه ثابت تواتر العمل به منذ القدم بالنسبة لحرية الملاحة في الممرات المائية الدولية، وهو يتجلى في الاعتراض على فرض الرسوم الجائرة أو الضرائب الباهظة (Oppressive or Unreasonable Tolls) والذي أفصحته عنه معاهدة قناة بنما لعام ١٨٥٠م (Clayton-Bulwer) الخاصة بإنشاء القناة . كما أن الاتفاقية المبرمة عام ١٨٥٨م بين الولايات المتحدة الأمريكية والدانمارك قد استندت إلى هذا المبدأ من أجل الإعفاء من رسوم الخليج، كذلك أدرج هذا المبدأ ضمن الأوامر العامة لمؤتمر برلين عام ١٨٨٥م والمتعلقة بالملاحة في نهر الكونغو والتي نصت على إيقاف تحصيل كافة الرسوم باستثناء تلك التي ترجع بطبيعتها إلى ما يقدم من خدمات للملاحة . وقد تأكد هذا المبدأ فيما ورد بمعاهدة فرساي من نصوص تتعلق بالملاحة في قناة كيبل والتي قررت أن هذه الرسوم يمكن تحصيلها فقط طالما كان الهدف منها تغطية النفقات المعقولة اللازمة للحفاظ على صلاحية الملاحة في القناة أو تطويرها أو تغطية تكاليف تحسين أوضاع الملاحة . وأخيراً أدرج هذا المبدأ في الاتفاقية الثانية وكذا النظام اللذين تم إبرامهما في برشلونة بخصوص الممرات المائية ذات الأهمية الدولية . وفي الواقع لا يعتبر هذا اعترافاً دولياً بمبدأ مقصور على الملاحة في الممرات المائية الدولية، بل عملت على تأكيده اتفاقية دولية تعني بموضوع النقل الدولي للطاقة الكهربائية وهو موضوع يشابه تماماً مرور البترول عبر خطوط الأنابيب . فقد حدث في ١٩٢٣/٩/٩م أن وقعت ست عشرة دولة اتفاقية خاصة بنقل الطاقة الكهربائية بالمرور وكانت تتضمن المادتين التاليتين والتين تنطبقان بوضوح على المشكلة التي نحن بصددتها : تضمنت نصوص المادة السادسة من تلك الاتفاقية أنه لا يجوز فرض ضرائب أو رسوم خاصة على نقل الطاقة الكهربائية بالمرور طالما أن هذا النقل قد تم إنجازه عن طريق المرور فقط، كما تنص المادة (٤) فقره

(ب) على أنه يمكن للدول التي يتم عبر إقليمها نقل الطاقة الكهربائية بالمرور بأن تطالب بضرائب عادلة نظير النفقات والمخاطر والأضرار أو أي تكاليف من نوع آخر، وكذلك نفقات الإدارة والرقابة والتي تقام نتيجة لإرساء وتشغيل الكابلات، بالإضافة إلى المبالغ التي تغطي تكاليف الصيانة إذا اقتضى الأمر دفعها .

وبالنسبة لحركة النقل بواسطة خطوط السكك الحديدية الدولية تم إدراج مبدأ مماثل في المادة (١٩) من الاتفاقية الخاصة بالنظام الدولي لخطوط السكك الحديدية والتي أبرمت في ١٢/٩/١٩٢٣ م . كذلك يمكن أن يضاف إلى قائمة المعاهدات والاتفاقيات التي عالجت مواضيع مشابهة لخطوط أنابيب البترول عبر الدول المادة (٣٢٤) من ميثاق هافانا، والمادة (٨) والمادة (٩) من الاتفاقية الخاصة بالتنظيم المؤقت للنقل الداخلي الأوروبي والمبرمة في ٨/٥/١٩٤٥ م، وكذلك المادة (٤) من القرار النهائي للمؤتمر الدولي للطيران المدني في ٧/١٢/١٩٤٤ م، والاتفاقية الدولية لخدمات النقل الجوي . وقد أعفت كافة المعاهدات والاتفاقيات السابقة تجارة الترانزيت من رسوم المرور وغيرها من الضرائب باستثناء تلك الرسوم المعقولة والعادلة والتي تتناسب مع ما قد يقدم من خدمات أو ما يتكبد من نفقات . ومما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد اتفاقية برشلونة وهي الاتفاقية الوحيدة التي يمكن تطبيقها مباشرة في منطقة الشرق الأوسط نظرا لانضمام دول هذه المنطقة إليها . وبالرجوع إلى نظام حرية المرور نجد أن المادتين (٣) و(٤) منها قد أشارتا بصفة عامة إلى حركة النقل بالمرور، إلا أن تفسيرهما يجب أن يكون في ضوء المادة (٢) من هذا النظام والتي قصرت تطبيقه على مجرد المرور بواسطة السكك الحديدية أو الممرات المائية عبر الطرق المستعملة .

وعلى العموم فبالرغم مما تضمنته الاتفاقيات السابقة من قواعد إلا أنه مازال من المشكوك فيه أن تكون تلك الاتفاقيات قد أدت إلى تكوين قاعدة قانونية دولية تلزم دول العبور بإعفاء البضائع المنقولة بالعبور من رسوم العبور وتحصر هذه الرسوم فقط في حالة ما إذا كانت نظير ما يقدم من خدمات وما يتكبد من نفقات . وعلى ذلك فإن لخطوط الأنابيب وضعها الخاص ويتأكد لنا ذلك إذا لاحظنا أنه إذا كانت المصالح المشتركة للدول أعضاء المجتمع هي الدافع وراء أي إجراء اتخذته المجتمع الدولي بهدف حرية الملاحة أو حرية المرور مع فرض ما هو معقول من الرسوم التي تغطي قيمة ما يقدم من خدمات أو يتكبد من نفقات إلا أنه بالنسبة لخطوط الأنابيب وكما هو الحال فيما يتعلق بكابلات الكهرباء وما يشابهها من وسائل النقل فإن ما يترتب عليها من مصالح هي في الواقع مصالح خاصة كما أنها تسبب لدولة المرور كثيرا من المشاكل، ذلك أنها تقتضي

ضرورة تحقيق برنامج متكامل للحماية نظرا لالتزام تلك الدولة بحماية خطوط الأنابيب إلى جانب ما تتحملة دولة المرور من أعباء تتعلق بنزع ملكية بعض الأراضي أضف إلى ذلك المشاكل التي تتولد عن مجرد الوجود المادي لخطوط الأنابيب ضمن حدود الدولة . وقد ذكر الفقه الدولي عدة حجج مشابهة بشأن الوضع الخاص للكابلات الكهربائية عبر عنه في أقواله أن تعتبر عمليات نقل القوة الكهربائية من أكثر تطبيقات قانون المواصلات الدولي التي لها أهدافها الخاصة وتتبع السمة الأساسية لعمليات نقل القوة الكهربائية من حيث نوعية وخصائص الظروف التي تتم فيها تلك العمليات على خلاف الصور الأخرى للنقل عن طريق المرور والتي تشكل بالنسبة لدولة المرور مصدرا للعائدات . نلاحظ أن عملية نقل القوة الكهربائية لا تحقق بالنسبة لدولة المرور أي فائدة من أي نوع بل إنها عادة ما تسبب لها الكثير من المشاكل، فضلا عن أنها غالبا ما تكون مصدرا للأضرار غير المباشرة التي تلحق بمصالحها الاقتصادية . ولذا فلا غرابة في أن تتضمن تنظيمات القوة الكهربائية بنودا غير مألوفة بالنسبة لغيرها من التنظيمات وهي بنود ترجع في الواقع إلى النص على تحقيق خدمات ذات طابع خاص تعويضي لقاء ما يترتب على إنشاء وتشغيل خطوط نقل القوة الكهربائية من نفقات ومخاطر وأضرار وغيرها من الأعباء أيا كانت طبيعتها، هذا فضلا عن نفقات الإدارة والحراسة .

وقد جرى العمل على الاعتراف بالوضع الخاص للكابلات ومن ثم إقرار كل ما تقتضيه عمليات نقل القوة الكهربائية من مدفوعات ذات طابع خاص تعويضي يزيد عما هو مألوف من رسوم مناسبة وذلك في نظير ما تسببه تلك العمليات من أعباء ومشاكل . ومما تجدر الإشارة إليه أن الأعباء التي تتحملها دولة المرور في حالة مد خطوط الأنابيب هي في الواقع أعباء أكثر جسامة نظرا لما يجب أن يكفل للشركات العاملة من حقوق شاملة حتى يتاح لها فرصة تشغيل خطوط الأنابيب بطريقة فعالة ومنتجة، ويكفي أن يلقي الشخص نظرة سريعة على أية اتفاقية من اتفاقيات المرور المبرمة بين دول العبور وشركات البترول حتى يلمس تماما مدى ما تكفله هذه الدول من امتيازات شاملة لتلك الشركات، بالإضافة إلى الأنشطة التبعية الهامة التي يتطلبها تشغيل خطوط الأنابيب من أجل نقل البترول . وقد وردت قائمة بأهم تلك الأنشطة في اتفاقية مرور شركة بترول العراق، وهي الاتفاقية التي أبرمت في ٢٥/٣/١٩٣١م بين حكومة سوريا وشركة بترول العراق. ويلاحظ أن اتفاقية التابلاين والمبرمة في ١١/٧/١٩٤٧م والتي صدر بها المرسوم الملكي رقم (٤٥٨٩) قد جاءت متضمنة نصوصا مماثلة تقريبا .

ومن العرض السابق يتضح مدى التأثير الداخلي لعمليات خطوط الأنابيب ومدى تشابكها من الناحية العملية مع غالبية أنشطة دولة المرور . ولما كان الحال كذلك فالمشكلة ليست عبارة عن مجرد إتاحة المرور لبضائع من أجل دعم التجارة الدولية بل هي في الواقع عبارة عن نشاط له تأثيره البالغ المدى على كل حياة الدولة . أضف إلى ذلك أنه ليس من المعقول المطالبة بضرورة أن تكون الرسوم التي تدفع مقابل حقوق المرور عبارة عن مدفوعات نظير ما يقدم من خدمات وما يتحمل من نفقات لا سيما عندما يكون من الواضح أن من شأن اتساع تلك الأنشطة أن يجعل دولة العبور في مجموعها تشارك في مشروع له تأثيره العميق في حياتها ككل . وقد ذهب البعض إلى القول بأن الحل العادل لتلك المشكلة هو ذلك الذي يعتمد على المشاركة في الأرباح، أي الأرباح المحسوبة على أساس الانخفاض في تكاليف النقل عن طريق اتباع أقصر الطرق لخط الأنابيب وأفضلها من الناحية الاقتصادية .

ومن الجدير بالذكر أن المجتمع الدولي قد تبني نظرة واقعية من أجل إقرار حق مد خطوط الأنابيب إلا أن هناك ملاحظات كثيرة تداخلت وأوجدت تباعداً في وجهات النظر بين الدول في تبني نظرة واقعية يقرها القانون الدولي قوامها في هذا الصدد إرساء الحريات التي تهدف إلى تحقيق المصالح المشتركة للمجتمع الدولي والتي سبق تكرار النص عليها في المعاهدات الدولية مثل حرية الملاحة في الممرات المائية ذات الأهمية الدولية . ولكن رغم ذلك فإن تلك الحريات لم تكتسب الوضع القانوني لكي تكون حقوقاً مقررّة يكفلها التنظيم الدولي المعاصر بوضعه الحالي .

## المراجع

### أولاً : المراجع العربية

- أبوهيف، علي صادق، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٥ م .  
 باخشب، عمر أبو بكر، القانون الدولي العام للبحار في أبعاده الجديدة، دار حافظ للنشر والتوزيع، جدة، ١٤١٢ هـ .  
 تونكمار، ج، أ، القانون الدولي، قضايا نظرية، ترجمة أحمد رضاء، مراجعة د. عز الدين فودة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٢ م .  
 جريدة الشرق الاوسط، العدد ١٤٩٩، الأربعاء ١٥/١٠/١٩٨٣ م .  
 الحسيني، خيرى وياسين مصطفى، التطورات الجديدة في قانون الطيران بظهور مؤسسات النقل الجوي الدولية، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٦ م .  
 خليل، محمد، تطور التشريعات النفطية في العالم العربي، مجلة منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترو، الجزء الثالث، الدراسات القانونية والإدارية، الكويت، ١٩٧٧ م .  
 خليل، مصطفى، تطور الصراع نحو السيطرة على البترول العالمي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧١ م .  
 \_\_\_\_\_، تطور الصراع نحو السيطرة على البترول السعودي، منشورات المكتب التجاري للطباعة والتوزيع والنشر، بيروت، ١٩٧٠ م .

- الزروكه، محمد خميس، التوزيع الجغرافي لصادرات البترول السعودي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٦ م .
- شقيير، محمد لبيب، اتفاقيات عقود البترول في البلاد العربية، مجلة جامعة الدول العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ١٩٦٩ م .
- \_\_\_\_\_، البترول والدولة في الشرق الأوسط، اتفاقيات وعقود البترول في البلاد العربية، جمع وإعداد الدكتور/ محمد لبيب شقيير، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٤ م .
- عبدالمقصود، زين الدين، تقرير عن أنابيب جديدة لنقل النفط الخليجي (خط أنابيب أبيق/ينبع السعودي)، مجلة الدراسات للخليج والجزيرة العربية، العدد (٢٦) أبريل لعام ١٩٨١ م .
- غانم، محمد حافظ، مبادئ القانون الدولي العام، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٢ م .
- الغنيمي، محمد طلعت، القانون الدولي العام للبحار في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٥ م .
- فودة، عز الدين، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٢ م .
- لونزوسكي، جورج، البترول والدولة في الشرق الأوسط، تعريب نحدة هاجر وإبراهيم عبدالستار، منشورات المكتب التجاري للطباعة والتوزيع والنشر، بيروت، ١٩٦١ م .
- \_\_\_\_\_، العدد (٦)، لعام ١٩٨٦ م .
- \_\_\_\_\_، العدد (٣١) يناير لعام ١٩٧٣ م .
- \_\_\_\_\_، العدد (٦٩) لعام ١٩٧٢ م .
- هيل، وليام، العوامل الاقتصادية في العلاقات التركية، المستقبل العربي، العدد (٤٥) فبراير ١٩٨٢ م .

ثانياً : المراجع الإنجليزية

- Anglo-Norwegiqn Fisheries Case**, IC,J, Report 1979.
- Bourquin, M.** *L'Organisation Internationale des Voies de Communication*, Hague Recuel, Paris, 1924.
- Bin Cheng, E.J.**, *The Law of International Air Transport*, Stevens & Sons Ltd., London, 1962.
- Canadian Bar Review**, vol. 30, 1992.
- Carrol, Mitchell, B.**, *Taxation of Foreign & National Enterprises*, League of Nations Press, Geneva, 1933.
- Chevalier, Jean Marie**, New Petroleum Challenge, *Journal of International Political Science*, vol. 41, 1975.
- Emergency Oil Lift Programme & Related Problems**, Joint Hearing, USA Senate 85th Congress Session 1959 , *Annual Survey of American Law of 1959*.
- Faber Case**, German-VEN MCC, 1903, *Moore-Intern Records*, vol. 12.
- Hyde, C. C.**, *International Law, Chiefly as Interpreted & Applied by the USA*, Columbia university Press, New York, 1987.
- McDougal, I. C.**, & Associates, *Studies in World Public Order*, Yale University Press, New Haven, 1964.
- Philimore, Develle**, *International Law*, vol. 1, Collins, London, 1979.
- Report of the P.C.I.J.** 1926, Series A/B.
- Report of the Chicago Conference on International Civil Aviation**, *Summary of the Proceedings*, December, 1944, I.L.M., vol. 12, 1945.
- Schwarzenserger, G.**, *Fundamental Principles*, vol. 1, Hugue Receil, Paris, 1955.
- Shavarsh, Toriguian**, *Legal Aspects of Oil Concessions in the Middle East*, Commercial Office for Press & Publications, Beirut 1972.
- Vale, F.**, *Servitude of International Law*, Stevens and Sons Ltd., London, 1958.

## The Legal Concepts of The Petroleum Transpipelines

OMER ABU-BAKAR BA-KHASHAB

*Assistant Professor*

*Department of Systems*

*Faculty of Economics and Administration*

*King Abdul-Aziz University, Jeddah, Saudi Arabia*

ABSTRACT. Considering the security of transporting the crude oil from the field of its wells to the places of its consumption as essential strategic matters of which the producing and consuming countries are trying to secure the interlock of interests of such essential material in our present date. Therefore, the laying of transporting pipelines of the crude oil through the dry land is an essential element along with other means that states shall have to seek in order to transport their productions from the nearest sea-ports to the consuming countries. Such away has a highly tangible means in the economics of such states. Therefore, the operations of the transpipelines in the Middle East have obtained a number of progresses after the second World War in the legal and economic aspects. In this connection, the Kingdom of Saudi Arabia has the lead in regulating the activities of those companies operating in such transpipelines field. Beside this great role which has been taken by the Kingdom it has also applied the principle of profitability upon the transpipeline companies which transporting the petroleum on the same basis with those producing companies. In additional, the Kingdom has achieved a step forward in securing the constant inflow of its petroleum in order to avoid unforeseeable sabotages of transpipelines of those passing through the territories of the transit countries. Therefore, the Kingdom established the alternative pipeline, Saudi Arabian in the origin source passage and terminal, that is the pipeline of Abqeeq and Yanbua (Petroline) which has been considered the second largest transpipeline of transporting oil in the world.

It should be noted that the subject matter of the transpipelines is one of those important subjects, despite the tangible advantages of those pipelines in the economics of the producing and consuming countries of the petroleum, as well as, in those transit countries, they have also further great political and strategic dimensions not be neglected.