الإضرار بالكابلات البحرية في ظل التهديدات البحرية المعاصرة: دراسة في التكييف القانوني وتحديات المسؤولية الدولية

م. د. طارق حامد الفهداوي

جامعة الانبار – مركز الدراسات الاستراتيجية

tareq.al-fahdawi@uoanbar.edu.iq

تاريخ الاستلام 2026/7/6 تاريخ القبول 2026/8/18 تاريخ النشر 2026/8/30

الملخص:

يتناول هذا البحث المسؤولية الدولية عن الإضرار بالكابلات البحرية في القانون الدولي، من خلال التركيز على إشكاليتين أساسيتين: التكييف القانوني للفعل الضار، ونسبة السلوك إلى الدولة. تنبع أهمية الموضوع من أن الكابلات البحرية لم تعد مجرد وسيلة تقنية لنقل الاتصالات، بل أصبحت جزءاً من البنية التحتية الحيوية التي يعتمد عليها الاقتصاد الرقمي، والاتصال الدولي، واستقرار المرافق العامة العابرة للحدود. وقد عالجت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار موضوع الكابلات البحرية في عدد من الأحكام، ولا سيما المواد 58 (2) و79 و87(1/ج) والمواد 112و115، إلا أن هذه الأحكام تبدو أكثر ملائمة على تنظيم مدّ الكابلات وتجريم قطعها أو إتلافها، وأقل قدرة على معالجة حالات الإضرار المتعمد ذات الطابع السري أو المرتبط بعمليات هجينة يصعب إسنادها إلى دولة معينة. ينطلق البحث من فرضية مفادها أن الإضرار بالكابلات البحرية قد لا يكون فعلاً مادياً أو جنائياً محدود الأثر، بل قد يرتقي، بحسب جسامة الضرر والنية والسياق، إلى فعل غير مشروع دولياً، أو إلى تدخل غير مشروع، أو حتى إلى استخدام للقوة في حالات استثنائية. وتتمثل الإشكالية الرئيسة في تحديد التكييف القانوني للفعل، وإثبات نسبته إلى الدولة عندما ينفذ بصورة سرية أو بواسطة سفن تجارية أو جهات خاصة. تستند الدراسة في هذا الجانب إلى مشروع لجنة القانون الدولي بشأن مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً، ولا سيما في الأسس المتعلقة بنسبة الفعل الى أجهزة الدولة والأشخاص أو الكيانات التي تعمل بتوجيه أو سيطرة الدولة. يعتمد البحث المنهج التحليلي في دراسة النصوص الدولية ذات الصلة، والمنهج التطبيقي من خلال تطبيق القواعد القانونية على حوادث الكابلات البحرية في بحر البلطيق خلال عامي (2024–2025). ويخلص البحث إلى أن قواعد القانون الدولي القائمة توفر أساساً عاماً للمساءلة، لكنها لا تقدم معالجة كافية لجميع صور الإضرار

المعاصر بالكابلات البحرية، الأمر الذي يستدعي تطوير مقاربة قانونية أكثر دقة تجمع بين قانون البحار، وقواعد المسؤولية الدولية، وقواعد الأمن الدولي.

الكلمات المفتاحية: الكابلات البحرية، التكييف القانوني، مسؤولية الدولة، القانون الدولي للبحار، حوادث بحر البلطيق.

Damage to Submarine Cables in the Context of Contemporary Maritime Threats: A Study of Legal Characterisation and the Challenges of International Responsibility

Dr. Tareq Hamid Al-Fahdawi
University of Anbar- Centre for Strategic Studies

Abstract:

This article examines State responsibility for damage to submarine cables under international law, with particular emphasis on two closely related issues: the legal characterisation of the harmful conduct and its attribution to a State. Submarine cables are no longer merely technical means of communication; they have become a vital component of the global infrastructure upon which the digital economy, international communications and the continuity of essential cross-border services depend. Although the United Nations Convention on the Law of the Sea addresses submarine cables in several provisions, particularly Articles 58(2), 79, 87(1)(c) and 112–115, these rules are primarily concerned with the laying, maintenance and protection of cables and are less suited to covert, deliberate or hybrid operations whose connection to a particular State is difficult to establish. The article proceeds from the premise that damage to submarine cables cannot always be treated simply as an ordinary maritime incident or a matter of private criminal or civil liability. Depending on the intention, context and seriousness of its consequences, such conduct may constitute an internationally wrongful act, unlawful intervention or, in exceptional circumstances, a use of force. The central legal difficulty lies not only in determining the appropriate characterisation of the conduct, but also in proving its attribution to a State where the operation is carried out covertly, through commercial vessels or by private actors. The analysis draws on the International Law Commission's Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, particularly the rules governing the conduct of

State organs and that of persons or entities acting on the instructions, direction or control of a State. It adopts an analytical approach to the relevant international legal rules and an applied approach through an examination of submarine cable incidents in the Baltic Sea during 2024-2025. The article concludes that existing international law provides a general basis for responsibility but does not fully address the evidentiary and attribution challenges posed by contemporary threats to submarine cables. A more coherent legal approach is therefore required, bringing together the law of the sea, the law of State responsibility and the rules governing international security.

Keywords: Submarine Cables, Legal Characterisation, State Responsibility, International Law of The Sea, Baltic Sea Cable Incidents.

المقدمة:

تعد الكابلات البحرية إحدى أهم مكونات البنية التحتية الحيوية في النظام الدولي المعاصر، إذ تعتمد عليها حركة الاتصالات العابرة للحدود، وتدفق البيانات، واستمرار الخدمات الرقمية والاقتصادية بين الدول. وعلى الرغم من وقوع هذه الكابلات في بيئة بحرية يصعب تأمينها بصورة كاملة، فإن القانون الدولي لم يهمل تنظيمها، فقد تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أحكاماً تتعلق بحق الدول في مد الكابلات البحرية على الجرف القاري وفي أعالي البحار، كما ألزمت الدول باتخاذ التدابير التشريعية اللازمة لمعاقبة قطع الكابلات أو إتلافها عمداً أو نتيجة الإهمال الجسيم[1]. فإلى جانب الحوادث العرضية الناجمة عن المراسي أو معدات الصيد، أصبحت بعض وقائع الإضرار بالكابلات البحرية ترتبط بعمليات سرية[2]، وقد تنفذ أحياناً في إطار عمليات استخبارية، أو من خلال أعمال تخريب متعمدة، وهو ما يجعل بعض هذه الوقائع تندرج ضمن ما يعرف بالتهديدات الهجينة إذا استوفت خصائصها[3]. برزت هذه الإشكالية بوضوح في حوادث بحر البلطيق خلال عامي 2024 و2025، ولا سيما الأضرار التي لحقت بكابلات الاتصالات وكابل الكهرباء Estlink 2 [4]، وما أعقبها من تحقيقات بشأن السفن المشتبه في تورطها، والجدل المتعلق بالاختصاص والإثبات و نسبة السلوك إلى دولة معينة. تثير هذه الوقائع أسئلة قانونية تتجاوز مجرد إثبات وقوع الضرر المادي. فالمشكلة لا تقتصر على تحديد ما إذا كان الكابل قد قطع أو أتلف، وإنما تمتد إلى تحديد الوصف القانوني للفعل:

هل يعد حادثاً بحرياً أو مخالفة لقواعد السلامة البحرية؟ أم فعلاً غير مشروع دولياً؟ أم تدخلاً غير مشروع؟ أم يمكن، في ظروف استثنائية، أن يرقى إلى استخدام القوة إذا ترتبت عليه آثار جسيمة في أمن الدولة أو مرافقها الحيوية؟

لأهمية هذا الموضوع ناقش جانب من الفقه الدولي إمكان تكييف التخريب المتعمد للكابلات والأنابيب البحرية باعتباره استخداماً للقوة في بعض الظروف[5]،ولا سيما عندما يؤدي إلى تعطيل واسع للبنية التحتية الحيوية أو يقع ضمن سياق عدائي منظم. حيث تزداد المسألة تعقيداً عند الانتقال من التكييف القانوني إلى نسبة السلوك إلى الدولة. فالمسؤولية الدولية للدول لا تقوم بمجرد وقوع الضرر، وإنما تتطلب وجود فعل غير مشروع دولياً يمكن نسبته إلى الدولة وفقاً الى لجنة القانون الدولي وما اورته بشأن مسؤولية الدول الدولية عن الأفعال غير المشروعة دولياً لعام 2001. ووفقاً لهذه القواعد، تنسب إلى الدولة تصرفات أجهزتها الرسمية[6]، كما يمكن أن تنسب إليها تصرفات الأشخاص أو الكيانات الخاصة إذا ثبت أنها عملت بناءً على تعليماتها أو تحت توجيهها أو سيطرتها[7]. على الرغم من وضوح هذه القواعد من الناحية النظرية، فإن تطبيقها على حوادث الكابلات البحرية يواجه صعوبات عملية كبيرة بسبب الطابع السري للعمليات، وتعدد الفاعلين، وإمكان استخدام سفن تجارية أو واجهات مدنية لإخفاء العلاقة بين السلوك والدولة التي تقف خلفه.

أهمية البحث:

تنبع أهمية البحث من المكانة التي أصبحت تحتلها الكابلات البحرية في استقرار الاتصالات الدولية والاقتصاد الرقمي، والخدمات المالية، والحكومية، والأمنية. فلم تعد هذه الكابلات مجرد وسائل تقنية لنقل البيانات، وإنما أصبحت جزءاً من البنية التحتية الحيوية التي يرتبط انتظامها بالأمن الاقتصادي والرقمي والقومي للدول. كما تكتسب الدراسة أهميتها القانونية من بحثها في مدى كفاية القواعد الدولية القائمة لمعالجة صور الإضرار الحديثة بالكابلات البحرية، ولا سيما الأفعال المتعمدة والعمليات السرية أو الهجينة التي قد تنفذ بواسطة سفن تجارية أو أشخاص وكيانات خاصة. بالإضافة الى الربط بين ثلاثة أطر قانونية متكاملة، هي قانون البحار، والمسؤولية الدولية للدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً، والقواعد المتعلقة بحظر استخدام القوة. ويساعد هذا الربط على تحديد الوصف القانوني الصحيح للفعل، والتمييز بين وقوع الضرر المادي ونسبته قانوناً إلى دولة معينة.

مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة البحث في أن قواعد القانون الدولي ذات الصلة بالكابلات البحرية موزعة بين أنظمة قانونية متعددة، من بينها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والمسؤولية الدولية للدول، والقواعد المتعلقة بحظر التدخل واستخدام القوة. وعلى الرغم من وجود هذه القواعد، فإنها لا تقدم دائماً معالجة متكاملة للحالات التي يكون فيها الإضرار بالكابلات البحرية سرياً أو متعمداً أو منفذاً بواسطة سفن تجارية أو جهات خاصة. تظهر المشكلة بصورة خاصة عند محاولة الانتقال من إثبات وقوع الضرر إلى إثبات نسبة الفعل إلى دولة معينة. فقد تستطيع التحقيقات الفنية تحديد السفينة أو مسارها أو الوسيلة التي أدت إلى إتلاف الكابل، إلا أن هذه الأدلة لا تثبت بالضرورة وجود تعليمات أو توجيه أو سيطرة صادرة عن دولة على العملية محل البحث. لهذا السبب تتمثل الفجوة التي تتناولها الدراسة في أن جانباً كبيراً من الأدبيات القانونية عالج حماية الكابلات البحرية في إطار قانون البحار[8]، وتناول جانب آخر قواعد المسؤولية الدولية ونسبة الأفعال الى الدولة بصورة عامة[9]. أما العلاقة بين التكييف القانوني للإضرار بالكابلات البحرية ونسبة هذا الإضرار إلى الدولة، ولا سيما في ضوء الحوادث الحديثة، فلم تحظ بالقدر نفسه من التحليل المتكامل[10].

أسئلة البحث:

ينطلق البحث من السؤال الرئيس الآتي:

إلى أي مدى تكفي قواعد القانون الدولي العام، ولا سيما قانون البحار وقواعد المسؤولية الدولية للدول، لمعالجة الإضرار بالكابلات البحرية من حيث التكييف القانوني ونسب السلوك إلى الدولة؟

ويتفرع عن هذا السؤال عدد من الأسئلة الفرعية:

1. ما المركز القانوني للكابلات البحرية، وما الالتزامات الدولية المقررة لحمايتها؟
2. ما هي الاسس التي تحكم نسبة الإضرار بالكابلات البحرية إلى الدولة؟
3. ما الصعوبات القانونية والإثباتية التي تثيرها العمليات البحرية السرية أو المنفذة بواسطة جهات خاصة؟
4. كيف يمكن تكييف الإضرار بالكابلات البحرية بين الحادث العرضي، والفعل غير المشروع دولياً، والتدخل غير المشروع، واستخدام القوة؟

5. إلى أي مدى تكشف حوادث بحر البلطيق خلال عامي 2024 و2025 عن قصور في تطبيق قواعد المسؤولية الدولية للدول؟

أهداف البحث:

يهدف البحث إلى تحقيق ما يأتي:

1. بيان المركز القانوني للكابلات البحرية والالتزامات الدولية المتعلقة بحمايتها.
2. تحليل الاسس التي تحكم نسبة الأفعال إلى الدولة في إطار المسؤولية الدولية.
3. توضيح الفارق بين إثبات وقوع الضرر وإثبات صلته القانونية بدولة معينة.
4. تحديد الأوصاف القانونية المحتملة للإضرار بالكابلات البحرية.
5. بيان مدى كفاية قواعد القانون الدولي العام فيما يخص المسؤولية الدولية للدول القائمة من خلال تطبيقها على حوادث بحر البلطيق خلال عامي 2024 و2025.
6. اقتراح وسائل عملية لتحسين التحقيق والإثبات والتعاون الدولي في حوادث الكابلات البحرية.

نطاق البحث:

يقتصر النطاق الموضوعي للبحث على المسؤولية الدولية للدول عن الإضرار بالكابلات البحرية، ولا يتناول المسؤولية المدنية الخاصة لمالكي السفن أو مشغلي الكابلات إلا بالقدر اللازم للتمييز بينها وبين مسؤولية الدولة الدولية. أما النطاق القانوني، فيتركز على أحكام قانون البحار، ومسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً، والقواعد المتعلقة بعدم التدخل وحظر استخدام القوة. ويتحدد النطاق التطبيقي بدراسة حوادث الكابلات البحرية في بحر البلطيق خلال عامي 2024 و2025، باعتبارها نموذجاً معاصراً يوضح صعوبات الإثبات ونسبة السلوك الى الدولة.

هيكل البحث:

يقسم البحث إلى ثلاثة مباحث. يتناول المبحث الأول الإطار القانوني الدولي للكابلات البحرية، من خلال بيان مركزها القانوني والإطار الاتفاقي المنظم لحمايتها. ويبحث المبحث الثاني قواعد نسبة السلوك إلى الدولة في إطار المسؤولية الدولية عن الإضرار بالكابلات البحرية، مع التركيز على معايير السيطرة وإشكالات الإثبات في العمليات البحرية السرية. أما المبحث الثالث، فيتناول التكييف القانوني للإضرار بالكابلات البحرية وتطبيق قواعد المسؤولية الدولية على حوادث بحر البلطيق خلال عامي 2024 و2025، ثم ينتهي البحث بخاتمة تتضمن أبرز النتائج والتوصيات.

المبحث الأول: الإطار القانوني الدولي للكابلات البحرية

يمثل تحديد الإطار القانوني الدولي للكابلات البحرية الأساس الذي تبنى عليه دراسة المسؤولية الدولية عن الإضرار بها. فلا يمكن بحث شروط قيام المسؤولية للدول قبل تحديد المركز القانوني لهذه الكابلات والالتزامات الدولية التي تنظم مدها وحمايتها وصيانتها. لذلك يتناول هذا المبحث الطبيعة القانونية للكابلات البحرية، ثم يستعرض أهم القواعد الاتفاقية التي أرستها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وغيرها من الصكوك الدولية ذات الصلة، تمهيداً لبحث مدى كفاية هذا الإطار القانوني في مواجهة صور الإضرار المعاصرة.

المطلب الأول: المركز القانوني للكابلات البحرية في القانون الدولي

تحتل الكابلات البحرية في الوقت الحاضر مكانة محورية في البنية التحتية العالمية، إذ لم تعد تقتصر وظيفتها على نقل الاتصالات التقليدية بين الدول، بل أصبحت تمثل العمود الفقري للاقتصاد الرقمي العالمي[11]، وتعتمد عليها شبكات الإنترنت الدولية، والخدمات المالية، والحكومية، والعسكرية. تنقل الكابلات البحرية الغالبية الساحقة من الاتصالات الدولية عبر شبكة الكابلات البحرية الممتدة في قيعان البحار والمحيطات[12]، مما أدى هذا الأمر الى جعل هذه الكابلات من أكثر المرافق الحيوية حساسية على المستوى الدولي، وأحد العناصر الأساسية في الأمن الاقتصادي والرقمي للدول. ترتب على هذه الاهمية أن أي انقطاع أو إتلاف متعمد لهذه الكابلات قد يؤدي إلى آثار تتجاوز الحدود الإقليمية للدولة الواحدة، بما يمس مصالح المجتمع الدولي بأسره[13].رغم هذه الأهمية المتزايدة لوحظ أن القانون الدولي لم يضع تعريفاً موحداً للكابلات البحرية، كما لم تتضمن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تعريفاً اصطلاحياً جامعاً لها[14]، وإنما نظمت مدها وصيانتها وحمايتها بحسب المنطقة البحرية. لأغراض هذا البحث، يمكن تعريف الكابلات البحرية بأنها خطوط اتصالات أو طاقة تُمد في قاع البحار والمحيطات لربط الدول والقارات ونقل البيانات أو الكهرباء أو المعلومات عبر الحدود الدولية، وتخضع لنظام قانوني خاص يختلف بحسب المنطقة البحرية التي توجد فيها، سواء كانت في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري أو أعالي البحار[15]. ويكشف هذا التعريف أن الطبيعة القانونية للكابلات البحرية ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالنظام القانوني للمناطق البحرية المنصوص

عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مما يجعل حمايتها جزءاً من النظام القانوني الدولي للبحار.

تجاوزت أهمية الكابلات البحرية بعدها الاقتصادي لتشمل أبعاداً استراتيجية وأمنية متنامية. من الناحية الأمنية، فقد أصبحت الكابلات البحرية جزءاً من البنية التحتية الحيوية للدول، إذ تعتمد عليها القوات المسلحة، وأجهزة الاستخبارات، وشبكات القيادة والسيطرة، والاتصالات الحكومية، وهو ما جعلها هدفاً محتملاً لأعمال التخريب أو العمليات السرية أو الهجمات الهجينة التي تستهدف إضعاف قدرات الدولة دون اللجوء إلى استخدام القوة المسلحة بصورة مباشرة[16]. أن تطور التنظيم الاتفاقي للكابلات البحرية من اتفاقية باريس لعام 1884 التي ركزت على تجريم قطع الكابلات وإتلافها[17]، إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي نظمت حق مدها وصيانتها في المناطق البحرية المختلفة، ولا سيما في المواد (79 و1/87/ج و112–115)لكن في العقد الأخير تغير الوضع و أظهرت التطورات الأمنية أن الأحكام التقليدية لاتفاقية قانون البحار صيغت في مرحلة كان الخطر الرئيس يتمثل في الأضرار العرضية الناجمة عن السفن أو معدات الصيد، في حين تواجه الكابلات البحرية اليوم أنماطاً جديدة من التهديدات تتسم بالتخطيط والسرية. لا يلزم أن تكون كل عملية استخبارية عملاً تخريبياً، إذ قد تقتصر بعض العمليات الاستخبارية على جمع المعلومات أو المراقبة، في حين يفترض التخريب وجود سلوك مادي يستهدف إحداث ضرر بالبنية التحتية، فقد ترتبط بعمليات استخبارية أو بأعمال تخريب تستهدف البنية التحتية الحيوية للدول. لذلك، فإن دراسة المركز القانوني للكابلات البحرية تمثل الأساس الذي تبنى عليه دراسة إسناد السلوك إلى الدولة عن الإضرار بها.

المطلب الثاني: الإطار الاتفاقي لحماية الكابلات البحرية

لم تحظَ الكابلات البحرية بحماية قانونية دولية متكاملة منذ ظهورها لأول مرة، وإنما تطور تنظيمها القانوني تدريجياً مع اتساع الاعتماد عليها في الاتصالات الدولية والتجارة العالمية. يمكن تقسيم هذا التطور إلى مرحلتين رئيسيتين: الأولى تمثلت في الاتفاقيات الدولية التي ركزت على حماية الكابلات من الأضرار المادية المباشرة، والثانية تمثلت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي وسعت نطاق الحماية وربطتها بالنظام القانوني للمناطق البحرية المختلفة. إلا أن هذا التطور التشريعي، على الرغم من أهميته، ظل موجهاً في الأساس إلى تنظيم استخدام الكابلات البحرية وضمان استمرارها، أكثر من معالجته لمسألة المسؤولية الدولية للدول عن الإضرار المتعمد بها. تعد اتفاقية باريس لعام

1884 أول صك دولي متخصص بحماية الكابلات التلغرافية البحرية، إذ ألزمت الدول بتجريم القطع أو الإضرار العمدي أو الناشئ عن الإهمال المجرّم، وباتخاذ التشريعات اللازمة لتنفيذ أحكامها[18]. ومع ذلك، ركزت الاتفاقية أساساً على مساءلة الأفراد ضمن الأنظمة الوطنية، ولم تنشئ نظاماً خاصاً لمسؤولية الدولة الدولية عن عمليات التخريب المنسوبة إليها[19]. اما فيما يتعلق بالوضع القانوني وخصوصاً مع اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، انتقلت الحماية القانونية للكابلات البحرية إلى مرحلة أكثر تطوراً حيث لم تقتصر الاتفاقية على الاعتراف بحق الدول في مد الكابلات البحرية فقط، إنما نظمت ممارسة هذا الحق في مختلف المناطق البحرية، وحددت الالتزامات المترتبة على الدول في سبيل ضمان استمرار عمل هذه الكابلات وعدم الإضرار بها. وقد عالجت الاتفاقية هذا الموضوع من خلال مجموعة من النصوص المتكاملة، وفي مقدمتها المواد 79 و112 و113 و114 و115[20].

تقرر المادة 79 حق جميع الدول في مد الكابلات البحرية على الجرف القاري، مع مراعاة الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدولة الساحلية في استغلال موارد جرفها القاري. وفي المقابل، تمنع الدولة الساحلية من عرقلة مد الكابلات أو صيانتها بصورة غير مبررة، وهو ما يعكس حرص الاتفاقية على تحقيق التوازن بين سيادة الدولة الساحلية وحرية الاتصالات الدولية[21]. وتكتسب المادة 58(2) أهمية خاصة، لأنها تقرر تطبيق المواد (88–115) في المنطقة الاقتصادية الخالصة بالقدر الذي لا يتعارض مع نظامها القانوني[22]. تقرر المادة 87(1/ج) حرية مد الكابلات البحرية في أعالي البحار[23]. أما المادتان 112 و113، فقد أكدتا حرية جميع الدول في مد الكابلات البحرية في أعالي البحار، مع إلزام الدول بإصدار تشريعات وطنية تجرّم قطع الكابلات البحرية أو إتلافها عمداً أو نتيجة الإهمال الذي يؤدي إلى تعطيل الاتصالات الدولية[24]. لذلك، يلاحظ أن الاتفاقية لم تضع نظاماً دولياً للعقوبات، وإنما اعتمدت على قيام كل دولة بإدراج هذه الأفعال ضمن تشريعاتها الوطنية، الأمر الذي يعكس الطبيعة اللامركزية لتنفيذ قواعد قانون البحار. تكمل المادتان 114 و115 هذا التنظيم من خلال معالجة الحالات التي يقع فيها الضرر أثناء مد كابلات جديدة أو إصلاحها، إذ تلزم المادة 114 الدول باعتماد القوانين والأنظمة التي تضمن تحمل مالكي الكابلات أو خطوط الأنابيب تكلفة إصلاح الضرر الذي يلحقونه بكابل قائم عند مد كابل جديد أو إصلاحه[25]. أما المادة 115، فتقرر تعويض مالك السفينة الذي يثبت أنه ضحى بمرساة أو شبكة أو أداة صيد لتجنب الإضرار بالكابل، بعد اتخاذ

الاحتياطات المعقولة[26]. ويظهر من هذه الأحكام أن الاتفاقية أولت اهتماماً واضحاً بتنظيم المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الفنية، أكثر من اهتمامها بمعالجة المسؤولية الدولية الناشئة عن الأعمال العدائية أو التخريبية. من خلال استقراء هذه النصوص الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، يتضح أن الاتفاقية وضعت إطاراً قانونياً متقدماً لتنظيم مد الكابلات البحرية وحمايتها، إلا أن هذا الإطار كان بصورة رئيسية موجهاً إلى حماية الكابلات من الأضرار التقليدية، حيث لم يعالج بصورة مباشرة صور الإضرار المتعمد التي قد ترتكب في سياق عمليات استخبارية أو أعمال تخريب أو نزاعات دولية. كما أن الاتفاقية لم تحدد الآثار القانونية المترتبة على ثبوت مسؤولية دولة عن هذه الأفعال، ولم تضع اسس خاصة لإسنادها أو تحديد وسائل الإثبات اللازمة لذلك.

لذلك، يمكن تصنيف الالتزامات التي تفرضها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على الدول في مجال الكابلات البحرية إلى ثلاث التزامات رئيسية. يتمثل الالتزام الأول في احترام حرية مدّ الكابلات البحرية وصيانتها بما يتفق مع أحكام القانون الدولي. أما الالتزام الثاني، فيتمثل في اتخاذ التدابير التشريعية والقضائية اللازمة لمنع الإضرار بهذه الكابلات، وتجريم الأفعال التي تؤدي إلى إتلافها أو تعطيلها. إلى جانب الالتزامات الاتفاقية، برز اتجاه متزايد في الممارسة الدولية نحو تعزيز التعاون الدولي، إذ تشير الممارسة الدولية وقرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة إلى اتجاه متزايد نحو دعم التعاون بين الدول في مجالات الرصد والوقاية والتحقيق والاستجابة للحوادث المتعلقة بالكابلات البحرية، وإن كانت المواد 79 و112–115 من اتفاقية قانون البحار لا تنشئ، بذاتها، نظاماً قانونياً تفصيلياً ينظم هذا التعاون[27]. مع ذلك، فإن الاتفاقية لا تتضمن الية خاصة بإسناد الإخلال بهذه الالتزامات إلى الدولة، الأمر الذي يقتضي الرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية الدولية لتحديد شروطها وآثاره، وهو ما يتناوله المبحث التالي. كما يتضح مما تقدم أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وضعت إطاراً قانونياً مهماً لحماية الكابلات البحرية، إلا أنها لم تنظم بصورة مستقلة مسؤولية الدولة الدولية عن الإضرار المتعمد بها. ومن ثم، يقتضي الأمر الرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية الدولية، وهو ما يتناوله المبحث التالي.

المبحث الثاني: نسبة السلوك إلى الدولة في المسؤولية الدولية عن الإضرار بالكابلات البحرية [28]

بعد بيان الالتزامات الدولية المتعلقة بحماية الكابلات البحرية، يتبادر التساؤل عن الكيفية التي يمكن من خلالها مساءلة دولة معينة عند وقوع الإضرار بهذه الكابلات. فقيام المسؤولية الدولية للدول لا يتوقف على ثبوت وقوع الضرر، وإنما يستلزم أيضاً إثبات أن الفعل يمكن إسناده قانوناً إلى الدولة وفقاً للقانون الدولي. ومن هذا المنطلق، يتناول هذا المبحث الأساس القانوني للمسؤولية الدولية، ثم يبحث نسبة الأفعال الى الدولة وإشكالات الإثبات التي تثيرها العمليات البحرية السرية، سواء أكانت عمليات استخبارية أم أعمال تخريب متعمدة والأنشطة المنفذة بواسطة جهات خاصة.

المطلب الأول: أساس المسؤولية الدولية ونسبة السلوك إلى الدولة

يشكل نظام المسؤولية الدولية الإطار القانوني الذي يحدد الآثار المترتبة على مخالفة الدولة لالتزاماتها الدولية، ويهدف إلى إعادة التوازن القانوني الذي قد يختل نتيجة ارتكاب فعل غير مشروع دولياً. ويكتسب هذا النظام أهمية خاصة في مجال حماية الكابلات البحرية، لأن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، على الرغم من تنظيمها لحقوق الدول والتزاماتها بشأن مد الكابلات وصيانتها، لم تضع نظاماً مستقلاً للمسؤولية الدولية عن الأضرار التي تلحق بها. ومن ثم، فإن تحديد مسؤولية الدولة الدولية عن الإضرار بالكابلات البحرية يقتضي الرجوع إلى القواعد العامة للمسؤولية الدولية، وعلى وجه الخصوص مواد لجنة القانون الدولي بشأن مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً لعام 2001، المرفقة بقرار الجمعية العامة رقم (83/56) الذي أصبح المرجع الرئيس في هذا المجال، واستندت إليه محكمة العدل الدولية وهيئات التحكيم الدولية في العديد من أحكامها[29]. حيث تقوم المسؤولية الدولية، وفقاً للمادة الثانية من مشروع لجنة القانون الدولي، على توافر عنصرين متلازمين، أولهما وجود فعل أو امتناع يشكل إخلالاً بالتزام دولي يقع على عاتق الدولة، وثانيهما أن يكون هذا الفعل قابلاً للإسناد إلى تلك الدولة وفقاً لقواعد القانون الدولي[30].

وضع مشروع لجنة القانون الدولي مجموعة من الضوابط الدقيقة لإسناد الأفعال إلى الدولة، فجعل الأصل أن جميع تصرفات أجهزة الدولة، سواء كانت تشريعية، أو تنفيذية، أو قضائية، أو عسكرية، تعد أفعالاً صادرة عن الدولة نفسها، بغض النظر عن موقع الجهاز في التنظيم الداخلي أو طبيعة

اختصاصاته[31]. يعكس هذا الاتجاه مبدأ وحدة الدولة في القانون الدولي، الذي لا يميز بين مختلف سلطاتها عند تقرير المسؤولية الدولية. للأسباب الموضحة اعلاه، فإن أي عمل يصدر عن القوات البحرية أو الأجهزة الأمنية أو غيرها من المؤسسات الرسمية ويترتب عليه إضرار غير مشروع بالكابلات البحرية، يعد من حيث المبدأ فعلاً منسوباً إلى الدولة ذاتها، متى ثبتت مخالفته لالتزام دولي[32]. لم يقتصر الامر على ذلك انما امتد الإسناد، بموجب المادة 5 من مشروع لجنة القانون الدولي بشأن مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دوليًا لعام 2001 إلى تصرفات الأشخاص أو الكيانات التي لا تعد أجهزة دولة بالمعنى الداخلي، لكنها مخولة قانوناً ممارسة بعض عناصر السلطة الحكومية، متى تصرفت بهذه الصفة ولا تقتصر المسؤولية على أعمال الأجهزة الرسمية، بل يمتد في حالات معينة إلى أفعال الأشخاص أو الكيانات الخاصة[33]. فقد نصت المادة الثامنة من مشروع لجنة القانون الدولي على أن تصرفات الأشخاص أو الجماعات الخاصة تنسب إلى الدولة إذا ثبت أنهم تصرفوا بناءً على تعليماتها، أو تحت توجيهها، أو خضعوا لسيطرتها عند تنفيذ الفعل محل النزاع[34]. ويعد هذا الحكم من أكثر الاحكام المتعلقة بالمسؤولية إثارتاً للجدل، لأنه يثير مسألة تحديد مستوى السيطرة المطلوب لقيام المسؤولية، ولا سيما في الحالات التي تستخدم فيها الدول شركات خاصة أو سفناً مدنية أو متعاقدين لتنفيذ عمليات لا ترغب في الظهور المباشر فيها.

في هذه المسائل طور القضاء الدولي معيارين بارزين في مجال المسؤولية، هما السيطرة الفعلية التي اعتمدتها محكمة العدل الدولية في قضية نيكاراغوا، والسيطرة الشاملة التي أخذت بها محكمة يوغوسلافيا السابقة في قضية (Duško Tadić)[35]. تكتسب المسؤولية الدولية أهمية خاصة في حوادث الإضرار بالكابلات البحرية، إذ قد تنفذ هذه الأفعال بواسطة سفن تجارية أو شركات خاصة أو وسائل تعمل تحت غطاء مدني، بما يصعّب تحديد صلتها بالدولة. لذلك، لا يكفي إثبات وقوع الضرر لقيام المسؤولية الدولية، بل يجب إثبات العلاقة القانونية بين الفاعل والدولة. وفي حين يحدد قانون البحار مضمون الالتزامات المتعلقة بحماية الكابلات البحرية، تحدد قواعد مسؤولية الدول شروط نسبة الإخلال إلى الدولة وآثاره القانونية، وهو ما يثير إشكالات الإثبات والسيطرة التي يتناولها المطلب التالي.

المطلب الثاني: إشكاليات الإثبات ونسبة السلوك إلى الدولة في العمليات البحرية السرية

يواجه نسبة السلوك في المسؤولية الدولية للدولة صعوبة وخصوصاً ي العمليات البحرية السرية والتي لا تتعلق عادةً بإثبات تلف الكابل، بل بتحديد الجهة المنفذة وإثبات صلتها بالدولة. ويقع عبء الإثبات،

كأصل عام، على الطرف الذي يتمسك بالواقعة، مع إمكان الاعتماد على القرائن والاستنتاجات المنطقية متى تعذر الحصول على دليل مباشر وكانت الوقائع داخل السيطرة الحصرية للطرف الآخر [36]. لذلك برزت معايير لأثبات المسؤولية من خلال القضاء الدولي:

اولاً: معيار السيطرة الفعلي (Effective Control) : أرست محكمة العدل الدولية في قضية الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية في نيكاراغوا من أكثر المعايير تشدداً والذي عرف بمعيار السيطرة الفعلية. وفقاً لهذا المعيار الذي تبنته المحكمة لا تقوم مسؤولية الدولة الدولية عن أفعال الجماعات أو الأشخاص غير التابعين لها رسمياً إلا إذا ثبت أنها مارست سيطرة فعلية على العملية المحددة التي أدت إلى وقوع الفعل غير المشروع، بحيث يكون للدولة دور مباشر في توجيه ذلك السلوك أو الأمر بتنفيذه[37]. وبهذا المعنى، فإن مجرد التمويل أو التدريب أو تقديم الدعم اللوجستي لا يكفي وحده لنسب الفعل إلى الدولة، ما لم يقترن بدرجة من السيطرة المباشرة على العملية محل النزاع[38]. رغم أن هذا المعيار يعزز مبدأ اليقين القانوني ويحد من نسبة الأفعال إلى الدول استناداً إلى قرائن ضعيفة، إلا أنه يضع عبئاً إثباتياً مرتفعاً قد يجعل من الصعب مساءلة الدول عن العمليات التي تنفذها بصورة غير مباشرة أو من خلال وسطاء. وتظهر هذه الإشكالية بوضوح في البيئة البحرية، حيث قد تعتمد الدول على شركات خاصة أو سفن تجارية أو أطقم مدنية لتنفيذ عمليات يصعب ربطها بالأجهزة الرسمية للدولة.

ثانياً: معيار السيطرة الشامل (Overall Control) : في اتجاه مختلف، تبنت المحكمة الجنائية الدولية ليوغوسلافيا السابقة في قضية تاديتش (Tadić) معياراً أكثر مرونة عرف بمعيار السيطرة الشاملة. وفقاً لهذا المعيار، يكفي لنسب الفعل إلى الدولة أن يثبت وجود دور تنظيمي أو إشرافي أو توجيهي عام تمارسه الدولة على الجماعة أو الجهة المنفذة، دون اشتراط إثبات إصدار أوامر مباشرة بكل عملية على حدة[39]. غير أن معيار السيطرة الشاملة طُور أساساً في سياق تحديد ما إذا كان النزاع المسلح ذا طابع دولي، ولا ينبغي نقله تلقائياً إلى مجال مسؤولية الدول. وقد أعادت محكمة العدل الدولية في قضية الإبادة الجماعية لعام 2007 تأكيد معيار السيطرة الفعلية عند بحث الإسناد. وقد استهدف معيار السيطرة الشاملة توسيع نطاق الصلة بين الدولة والجماعات المنظمة في سياق تحديد الطابع الدولي للنزاع المسلح، غير أن محكمة العدل الدولية لم تعتبره معياراً عاماً لنسب المسؤولية الدولية إلى الدولة[40]. لذلك يظل معيار السيطرة الفعلية هو الأوثق صلة بنسب المسؤولية إلى الدولة،

بينما يحتفظ معيار السيطرة الشاملة بأهميته في سياقه المتعلق بتكييف النزاع المسلح. ويرى الباحث أن الخلاف بين المعيارين لا ينبغي أن يفهم بوصفه تعارضاً بين قاعدتين قانونيتين، وإنما باعتباره اختلافاً في الوظيفة القانونية لكل معيار، الأمر الذي يجعل تطبيق معيار السيطرة الفعلية أكثر اتساقاً مع قواعد مسؤولية الدول، في حين يبقى معيار السيطرة الشاملة أقرب إلى تكييف النزاعات المسلحة منه إلى نسب المسؤولية الدولية.

اما في الوقت الحاضر لا يقتصر إثبات المسؤولية على الأدلة التقليدية، بل أصبح يعتمد بصورة متزايدة على الأدلة الفنية والاستخباراتية. ففي حوادث الكابلات البحرية، قد تستند التحقيقات إلى بيانات أنظمة التعرف الآلي للسفن(AIS) ، وصور الأقمار الصناعية، وتحليل مسارات السفن، وبيانات قاع البحر، وتقارير خبراء الاتصالات البحرية، فضلاً عن المعلومات الاستخباراتية التي قد توفر مؤشرات على الجهة المحتملة المنفذة للعملية[41]. غير أن هذه الأدلة تثبت عادةً المسار والوجود المادي وكيفية وقوع الضرر، ولا تثبت وحدها صدور تعليمات الدولة أو توجيهها أو سيطرتها على العملية. كما أن القيمة القانونية لهذه الأدلة تختلف بحسب مصدرها وطريقة الحصول عليها ومدى إمكانية التحقق منها بصورة مستقلة، الأمر الذي يجعل تقييمها خاضعاً لتقدير الجهة القضائية أو هيئة التحكيم المختصة. لذلك، تكمن الصعوبة العملية في الانتقال من الإثبات الفني للواقعة إلى الإثبات القانوني للفعل. وهو ما يستدعي تعاوناً دولياً في حفظ الأدلة الفنية وتبادلها والتحقق منها، من دون تخفيف المعايير القانونية اللازمة لنسبة الفعل إلى الدولة. وهو ما اكده البحث أعلاه ان قواعد قيام المسؤولية الدولية لا يقتصر على إثبات وقوع الضرر، وإنما يتطلب أيضاً إثبات الصلة القانونية بين الفاعل والدولة. غير أن تحديد المسؤولية لا يكتمل إلا بعد تحديد الوصف القانوني للسلوك محل البحث، وهو ما يعالجه المبحث الثالث.

المبحث الثالث: التكييف القانوني للإضرار بالكابلات البحرية وتطبيق قواعد المسؤولية الدولية على الحوادث المعاصرة

بعد بيان الالتزامات الدولية المتعلقة بحماية الكابلات البحرية، وتحليل قواعد المسؤولية الدولية، يبقى تحديد الوصف القانوني للفعل المرحلة الأخيرة في تقييم المسؤولية الدولية. فليس كل إضرار بالكابلات البحرية يؤدي إلى النتيجة القانونية ذاتها، إذ يختلف التكييف القانوني باختلاف طبيعة السلوك، ومدى

جسامته، والسياق الذي وقع فيه، وآثاره القانونية. لذلك يعالج هذا المبحث الأوصاف القانونية المحتملة للإضرار بالكابلات البحرية، ثم يبين مدى انطباقها على أبرز الحوادث التي شهدها بحر البلطيق خلال عامي 2024 و2025.

المطلب الأول: التكييف القانوني للإضرار بالكابلات البحرية

لا يكفي ثبوت وقوع الإضرار بالكابلات البحرية لقيام المسؤولية الدولية أو لتحديد النتائج القانونية المترتبة عليه، إذ يتعين أولاً تحديد الوصف القانوني للفعل محل البحث. حيث ان هذا التكييف يؤثر بصورة مباشرة في القواعد القانونية الواجبة التطبيق، وفي طبيعة المسؤولية المترتبة، والجهة المختصة بالنظر في النزاع، فضلاً عن الوسائل المشروعة التي يجوز للدولة المتضررة اتخاذها. ومن ثم، يتناول هذا المطلب الأوصاف القانونية المحتملة للإضرار بالكابلات البحرية وفقاً للقانون الدولي العام. حيث انه إذا ثبت أن الإضرار بالكابلات البحرية يشكل فعلاً غير مشروع دولياً، فإن السؤال التالي يتمثل في تحديد ما إذا كانت ظروف ارتكابه تقتصر على مخالفة التزام دولي، أم أنها ترتقي إلى صور أشد خطورة، كالتدخل غير المشروع أو استخدام القوة. مع ذلك، فإن مجرد وصف السلوك بأنه تدخل غير مشروع لا يعني بالضرورة بلوغه الحد الذي يعد معه استخداماً للقوة، إذ يظل هذا التكييف مرتبطاً بطبيعة الوسائل المستخدمة وحجم الآثار المترتبة عليها، وهو ما يقتضي بحثاً مستقلاً. ولا يعني اعتبار بعض صور الإضرار بالكابلات البحرية استخداماً للقوة أن جميعها يرقى إلى مستوى الهجوم المسلح. فالقانون الدولي يميز بين استخدام القوة وبين الهجوم المسلح، ويترتب على هذا التمييز اختلاف النتائج القانونية، ولا سيما فيما يتعلق بحق الدفاع الشرعي. وبذلك يتبين أن التكييف القانوني للإضرار بالكابلات البحرية يظل مسألة نسبية تتوقف على ظروف كل حالة، وطبيعة السلوك، وحجم الضرر، والجهة التي ارتكبته. ولا يمكن الوصول إلى وصف قانوني دقيق إلا من خلال تطبيق هذه المعايير على الوقائع العملية، وهو ما يتناوله المطلب الثاني من هذا المبحث.

حيث ان بعد إثبات وقوع الضرر، يبرز التساؤل عن وصفه القانوني: هل يشكل مجرد إخلال بالتزام اتفاقي، أم تدخلاً غير مشروع، أم استخداماً للقوة، أم هجوماً مسلحاً يجيز ممارسة حق الدفاع الشرعي؟ ويجب التمييز بين التكييف ونسبة السلوك إلى الدولة، فالتكييف يتعلق بتحديد الوصف القانوني الموضوعي للسلوك، بينما يتعلق الإسناد بتحديد ما إذا كان هذا السلوك ينسب قانوناً إلى دولة معينة. وقد تتوافر خصائص الفعل غير المشروع أو استخدام القوة من الناحية الموضوعية، من دون إمكان

ترتيب مسؤولية دولة معينة بسبب عدم كفاية أدلة نسبة السلوك إلى الدولة. ويتوقف التكييف القانوني على طبيعة الفعل وقصده وسياقه وجسامة آثاره. لذلك يقتضي التحليل القانوني التمييز ابتداءً بين الحادث البحري العرضي وبين الفعل المتعمد. فالأضرار التي تنجم عن اصطدام السفن، أو مراسيها، أو معدات الصيد بالكابلات البحرية، تعد في الأصل من قبيل الحوادث البحرية التي تعالجها قواعد المسؤولية المدنية أو التشريعات الوطنية أو الأحكام الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، متى ثبت عدم وجود قصد للإضرار بالكابل. في هذه الحالات، لا يطرح عادةً أي تساؤل بشأن المسؤولية الدولية للدولة، إلا إذا ثبت إخلالها بالتزام دولي مستقل، كالإخفاق في سن التشريعات اللازمة أو الامتناع عن اتخاذ التدابير التي تفرضها الاتفاقية. ولا تقوم مسؤولية الدولة الدولية لمجرد وقوع الحادث، إلا إذا كان السلوك منسوباً إليها أو ثبت إخلالها بالتزام دولي مستقل، كواجب سن التشريعات أو ممارسة اختصاص دولة العلم[42]. أما إذا ثبت أن الإضرار بالكابل كان متعمداً، فإن التكييف القانوني ينتقل إلى مرحلة مختلفة[43]. فالفعل المتعمد لا يقتصر أثره على مجرد تعطيل مرفق بحري، وإنما قد يشكل صورة من صور التخريب البحري إذا استهدف الإضرار بالبنية التحتية الحيوية لدولة أخرى أو التأثير في قدرتها الاقتصادية أو الأمنية. ويتميز التخريب عن الحادث العرضي بتوافر القصد واتجاه الفعل إلى تعطيل البنية التحتية أو الإضرار بوظيفتها.

اما من حيث وصف الفعل لا يعني مجرد وصف الفعل بأنه تخريب بحري يعتبر تلقائياً استخداماً للقوة، لأن القانون الدولي لا يساوي بين جميع صور الأفعال غير المشروعة. فقد يشكل الإضرار بالكابلات البحرية فعلاً غير مشروع دولياً لمجرد مخالفته لالتزام دولي ناشئ عن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أو غيرها من قواعد القانون الدولي[44]، دون أن يبلغ مستوى استخدام القوة المحظور بموجب المادة 2(4) من ميثاق الأمم المتحدة. ويترتب على ذلك أن المسؤولية الدولية قد تقوم حتى في الحالات التي لا تتوافر فيها عناصر العدوان أو العمل العسكري، طالما ثبت الإخلال بالتزام دولي وإسناد هذا الإخلال إلى الدولة. لكن في بعض الحالات، قد يرقى الإضرار المتعمد بالكابلات البحرية إلى مستوى تدخل غير مشروع في الشؤون الداخلية أو الخارجية لدولة أخرى، إذا كان ذا طبيعة قسرية ويستهدف التأثير في خيارات تدخل ضمن المجالات التي تملك الدولة حرية تقريرها بموجب سيادتها. ويستند هذا التكييف إلى مبدأ عدم التدخل، الذي يحظر على الدول استخدام وسائل قسرية للتأثير في المجالات التي تدخل ضمن الاختصاص الداخلي للدول الأخرى[45]. غير أن مجرد وقوع الضرر الاقتصادي أو

التقني لا يكفي وحده لقيام التدخل غير المشروع، بل يجب أن يقترن الفعل بعنصر الإكراه أو الضغط الذي يمس حرية الدولة في ممارسة اختصاصاتها السيادية[46]. لذلك، تبرز إحدى أهم الإشكاليات القانونية في تحديد ما إذا كان الإضرار بالكابلات البحرية يشكل استخداماً للقوة بالمعنى المقصود في المادة 2(4) من ميثاق الأمم المتحدة. بالإضافة الى ذلك لم يضع الميثاق تعريفاً لمفهوم استخدام القوة، كما لم تستقر الممارسة الدولية أو الاجتهاد القضائي الدولي على تكييف قانوني واضح يحدد ما إذا كان استهداف الكابلات البحرية يندرج ضمن نطاق استخدام القوة المحظور، الأمر الذي يجعل هذه المسألة محل نقاش فقهي وقانوني مستمر. لذلك فأن التكييف لا ينبغي أن يتوقف حصراً على الوسيلة المستخدمة، بل يجب أن يراعي حجم الآثار وجسامتها وسياقها. فإذا أدى الإضرار المتعمد بالكابلات البحرية إلى تعطيل واسع للبنية التحتية الحيوية، أو شل أنظمة القيادة والسيطرة، أو إحداث آثار تعادل في نتائجها العمليات العسكرية التقليدية، فإن ذلك قد يبرر إدخاله ضمن مفهوم استخدام القوة، حتى وإن لم تستخدم فيه أسلحة تقليدية[47]. غير أن القانون الدولي لم يستقر حتى الآن على اعتبار استهداف الكابلات البحرية بذاته استخداماً للقوة، وإنما يبقى الأمر رهناً بطبيعة الوقائع والآثار المترتبة عليها وتقييم كل حالة على حدة.

اما فيما يتعلق باعتبار الفعل استخداماً للقوة ليس بالضرورة أنه يشكل هجوماً مسلحاً يجيز ممارسة حق الدفاع الشرعي المنصوص عليه في المادة (51) من ميثاق الأمم المتحدة[48]. فالقضاء الدولي، ولا سيما محكمة العدل الدولية في قضية نيكاراغوا، ميز بين صور استخدام القوة من حيث جسامتها، وقرر أن بعض صور القوة لا ترقى إلى مستوى الهجوم المسلح[49]. ومن ثم، فإن استهداف الكابلات البحرية لا يمنح الدولة المتضررة حق اللجوء إلى الدفاع الشرعي إلا إذا بلغ الضرر مستوى من الخطورة يجعل آثاره مماثلة للهجمات المسلحة من حيث حجمها وتأثيرها على أمن الدولة واستقرارها. هنا يجب الفصل منهجياً بين التكييف ونسبة المسؤولية الدولية للدول، فقد يبلغ الفعل من حيث آثاره عتبة استخدام القوة، لكن مسؤولية دولة معينة لا تقوم ما لم يثبت نسبته إليها وفق قواعد المسؤولية الدولية. بذلك يتدرج التكييف من حادث عرضي أو فعل غير مشروع دولياً إلى تدخل أو استخدام للقوة، تبعاً للقصد والسياق والجسامة، مع بقاء عتبة الهجوم المسلح هي الأعلى والأشد استثنائية. هنا يبرز ان التحدي الحقيقي في مجال حماية الكابلات البحرية لا يكمن في غياب القواعد القانونية التي تحكم هذه الأوصاف، وإنما في كيفية تطبيقها على الوقائع المعاصرة. ولذلك فإن الانتقال من الإطار النظري إلى التطبيق العملي

يصبح ضرورياً لاختبار مدى كفاية هذه القواعد، وهو ما ستتم معالجته في المطلب الثاني من خلال تحليل حوادث بحر البلطيق خلال عامي 2024 و2025، وبيان مدى إمكانية تكييفها قانونياً في ضوء قواعد المسؤولية الدولية والقانون الدولي للبحار.

المطلب الثاني: تطبيق قواعد المسؤولية الدولية على حوادث بحر البلطيق (2024–2025)

تمثل حوادث الإضرار بالكابلات البحرية التي شهدها بحر البلطيق خلال عامي 2024 و2025 نموذجاً عملياً لبيان مدى كفاية قواعد القانون الدولي في معالجة هذا النوع من الوقائع. فهي تكشف في الوقت نفسه عن الصعوبات المرتبطة بإثبات الوقائع ومسؤولية الدولة الدولية، وتحديد الوصف القانوني المناسب للفعل. ومن ثم، فإن دراسة هذه الحوادث لا تهدف إلى إعادة عرض وقائعها فحسب، وإنما إلى تقييم مدى صلاحية الإطار القانوني الذي جرى تحليله في هذا البحث. وذلك لان حوادث بحر البلطيق خلال عامي (2024–2025) تعتبر تقييم فعلي لقدرة قواعد المسؤولية الدولية على التعامل مع أضرار ثبت وقوعها مادياً، بينما تظل نسبتها إلى دولة بعينها محل صعوبة. في 18 تشرين الثاني 2024 تعرض كابل الاتصالات البحري C–Lion–1 ، الرابط بين فنلندا وألمانيا، للقطع داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة للسويد. فتحت الشرطة الوطنية الفنلندية تحقيقاً جنائياً في الحادث، وأجرت فحصاً لموقع الضرر تضمن جمع عينات من الكابل وتصوير قاع البحر[50]. كما أشارت السلطات إلى اهتمامها بالسفن التي كانت موجودة في المنطقة، ومنها سفينة صينية جرى تداول اسمها في وسائل الإعلام، من دون إعلان نتيجة تثبت تعمد الإضرار أو نسبته إلى دولة معينة. بالإضافة الى ذلك, في كانون الأول 2024 تعرض كابل الكهرباء Estlink 2 وعدد من كابلات الاتصالات في خليج فنلندا لأضرار جديدة، وتركزت التحقيقات هذه المرة على ناقلة النفط Eagle S التي كانت ترفع علم جزر كوك، بعد العثور على آثار امتداد مرساتها لمسافة طويلة في قاع البحر[51]. بحسب البيان الرسمي الصادر في 13 حزيران 2025 أسفرت التحقيقات الجنائية الفنلندية لاحقاً عن الاشتباه في عدد من كبار ضباط السفينة بارتكاب جرائم جنائية تتعلق بالإضرار الجسيم بالممتلكات وتعطيل الاتصالات، مع إحالة الملف إلى الادعاء العام للنظر في توجيه الاتهام[52]. مع ذلك، فإن هذه النتائج بقيت محصورة في إطار المسؤولية الجنائية للأفراد، ولم تصل إلى حد تقرير مسؤولية دولة معينة وفق قواعد القانون الدولي .

من منظور المسؤولية الدولية، تكشف هذه الوقائع أن التحدي الرئيس لم يكن في إثبات وقوع الضرر، وإنما في إثبات العلاقة القانونية بين مرتكبي الفعل والدولة التي يمكن مساءلتها دولياً. فحتى مع وجود مؤشرات مادية قوية، مثل بيانات الملاحة، وآثار المراسي، وصور قاع البحر، فإن هذه الأدلة تثبت في المقام الأول وقوع الحادث وكيفية حدوثه، لكنها لا تثبت بذاتها أن السفينة أو طاقمها كانوا ينفذون تعليمات صادرة عن دولة معينة أو يعملون تحت سيطرتها الفعلية أو الشاملة. ولذلك فإن تطبيق المادة الثامنة من مشروع مواد لجنة القانون الدولي بشأن مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً لعام 2001 يظل مشروطاً بقيام دليل مستقل على وجود علاقة توجيه أو سيطرة بين الدولة والجهة المنفذة، وهو ما لم تثبته التحقيقات المنشورة حتى الآن[53].

نسبة الفعل إلى الدولة

عند تطبيق معيار السيطرة الفعلية (Effective Control) الذي اعتمدته محكمة العدل الدولية، يصعب القول إن الوقائع المتوافرة حالياً تكفي لإسناد هذه الأفعال إلى دولة بعينها، إذ لم تكشف التحقيقات الرسمية عن وجود أوامر مباشرة أو إشراف عملياتي من دولة على تنفيذ عمليات الإضرار بالكابلات. أما إذا أخذ بمعيار السيطرة الشاملة (Overall Control) ،فقد يكون نطاق الإسناد أوسع نظرياً، إلا أن هذا المعيار يظل محل خلاف في الفقه والقضاء الدوليين، كما أن تطبيقه يتطلب بدوره وجود مؤشرات موضوعية على وجود علاقة تنظيمية أو إشرافية بين الدولة والجهة المنفذة، وهو ما لم يثبت بصورة قاطعة في هذه الوقائع. ومن ثم، فإن أي نسبة للمسؤولية الدولية إلى دولة معينة في المرحلة الحالية ستظل أقرب إلى الافتراض السياسي منها إلى الاستنتاج القانوني.

التكييف القانوني للوقائع

ومن حيث التكييف الموضوعي، لا تبدو الأضرار المعلنة في هذه الحوادث قد بلغت، بالنظر إلى نطاقها وآثارها، عتبة الهجوم المسلح. أما احتمال وصف الفعل بأنه استخدام للقوة فيظل مرتبطاً بثبوت التعمد وجسامة الآثار والسياق العدائي. ويظل قيام مسؤولية دولة معينة، بصورة مستقلة، متوقفاً على إثبات نسبة الفعل الى الدولة. وتكشف هذه الوقائع، في تقدير الباحث، عن فجوة تطبيقية بين القدرة الفنية على تحديد موضع الضرر ومسار السفن وبين القدرة القانونية على إثبات توجيه الدولة أو سيطرتها. ولذلك تتمثل الأولوية العملية في تحسين آليات التحقيق المشترك، وحفظ سلسلة الأدلة المادية، وتبادل بيانات الملاحة وصور الأقمار الصناعية وفحوص قاع البحر، بدلاً من افتراض المسؤولية

استناداً إلى الاشتباه السياسي وحده. وتبين الدراسة التطبيقية أن الإشكالية الرئيسة في حوادث بحر البلطيق لم تكن في إثبات وقوع الإضرار بالكابلات البحرية، إذ أثبتت التحقيقات الفنية وقوع الضرر، وإنما في إثبات العلاقة القانونية بين هذا الضرر ودولة معينة وفقاً لقواعد المسؤولية في القانون الدولي. كما كشفت هذه الحوادث عن أن التكييف القانوني للسلوك لا يمكن أن يستند إلى جسامة الضرر وحدها، وإنما يتطلب تقييماً متكاملاً يشمل طبيعة الفاعل، ووسيلة التنفيذ، والسياق السياسي والأمني، ومدى توافر الأدلة القانونية الكافية لنسبة السلوك إلى الدولة.

الخاتمة:

خلصت الدراسة إلى أن حماية الكابلات البحرية لم تعد تمثل مسألة تقنية تقتصر على تنظيم الملاحة البحرية، وإنما أصبحت جزءاً من منظومة الأمن الدولي والبنية التحتية الحيوية للدول. وقد أظهرت الدراسة أن قواعد القانون الدولي القائمة، ولا سيما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وقواعد مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً، توفر أساساً قانونياً مهماً لمعالجة الإضرار بالكابلات البحرية، إلا أن تطبيق هذه القواعد على الحوادث المعاصرة يثير تحديات عملية تتعلق بإثبات الوقائع، واثبات نسبة السلوك إلى الدولة، وتحديد التكييف القانوني المناسب له. كما بينت الدراسة أن حوادث بحر البلطيق كشفت عن الحاجة إلى تطوير آليات التحقيق والتعاون الدولي بما يضمن حماية أكثر فعالية للكابلات البحرية في مواجهة التهديدات التقليدية والهجينة. تكشف الدراسة أن التطور السريع في طبيعة التهديدات البحرية، ولا سيما العمليات السرية والأعمال التخريبية التي قد تندرج، بحسب ظروفها، ضمن التهديدات الهجينة، يفرض إعادة قراءة قواعد المسؤولية الدولية في ضوء التحديات التقنية الحديثة. فالمشكلة لم تعد تتمثل في غياب القواعد القانونية، وإنما في القدرة على تطبيقها عملياً في بيئة تتداخل فيها الأدلة الفنية مع الاعتبارات الأمنية والسياسية، الأمر الذي يجعل تطوير آليات الإثبات والتعاون الدولي شرطاً أساسياً لتعزيز الحماية القانونية للكابلات البحرية.

النتائج:

1- أثبتت الدراسة أن الكابلات البحرية أصبحت من عناصر البنية التحتية الحيوية التي يرتبط بها الأمن الاقتصادي والرقمي والاتصالات الدولية.

2- تبين أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أرست إطاراً قانونياً لحماية الكابلات البحرية، إلا أنها لم تنظم بصورة تفصيلية المسؤولية الدولية الناشئة عن الإضرار المتعمد بها.

3- أظهرت الدراسة أن قيام المسؤولية الدولية يتطلب التمييز بين إثبات وقوع الضرر وإثبات نسبة السلوك إلى الدولة وفقاً الى مشروع لجنة القانون الدولي لعام 2001.

4- بين التحليل أن الأوصاف القانونية للإضرار بالكابلات البحرية تختلف بحسب طبيعة السلوك والفاعل والنتائج المترتبة عليه، فلا يمكن اعتبار جميع حالات الإضرار استخداماً للقوة أو هجوماً مسلحاً.

5- كشفت الدراسة التطبيقية لحوادث بحر البلطيق أن أكبر التحديات القانونية تتمثل في الإثبات، وليس في وجود القاعدة القانونية ذاتها.

6- أوضحت الدراسة أن التطورات التقنية والعمليات البحرية الهجينة تفرض إعادة تقييم مدى كفاية القواعد التقليدية للمسؤولية الدولية في حماية الكابلات البحرية.

التوصيات:

1. دعوة لجنة القانون الدولي إلى دراسة القواعد الخاصة بحماية البنية التحتية البحرية الحيوية، بما في ذلك الكابلات البحرية، في ضوء التهديدات الهجينة.
2. تعزيز التعاون الدولي في مجال التحقيق الفني وتبادل المعلومات المتعلقة بحوادث الكابلات البحرية.
3. تطوير آليات الإثبات الفني والقانوني بما يسهم في تسهيل إثبات نسبة السلوك إلى الدولة عند توافر شروط المسؤولية الدولية.
4. دعم التعاون بين المنظمات الدولية والدول الساحلية ومشغلي الكابلات البحرية لتعزيز إجراءات الوقاية والاستجابة السريعة.
5. تشجيع لجنة القانون الدولي والهيئات القانونية الدولية على مواصلة دراسة الإشكالات القانونية المرتبطة بالتهديدات البحرية الهجينة والبنية التحتية البحرية الحيوية.
6. توسيع الدراسات القانونية المقارنة المتعلقة بحماية الكابلات البحرية وربطها بالتطورات الحديثة في الأمن البحري والقانون الدولي.

اخيراً يخلص البحث إلى أن فعالية القانون الدولي في حماية الكابلات البحرية لن تتحدد مستقبلاً بمدى كثرة القواعد القانونية التي يتضمنها، وإنما بقدرته على تطوير أدوات الإثبات والإسناد والتعاون الدولي بما يواكب طبيعة التهديدات البحرية المعاصرة، ويضمن في الوقت ذاته الحفاظ على التوازن بين مقتضيات الأمن الدولي والمبادئ الأساسية التي يقوم عليها نظام المسؤولية الدولية.

الهوامش:

(1) United Nations Convention on the Law of the Sea, adopted December 10, 1982, entered into force November 16, 1994, 1833 U.N.T.S. 397, arts. 79, 87(1)(c), 112–115.

(2) International Law Association, Committee on Submarine Cables and Pipelines under International Law: Third Interim Report (London: International Law Association, 2024), https://www.ila-hq.org/en/documents/ilathi-1, P3.

(3) يقصد بالتهديدات الهجينة (Hybrid Threats) نمطٌ من التهديدات يجمع بين الوسائل العسكرية وغير العسكرية، والوسائل العلنية والسرية، في إطار استراتيجية متكاملة لتحقيق أهداف سياسية أو أمنية دون اللجوء إلى مواجهة عسكرية تقليدية. وتشمل هذه التهديدات، على سبيل المثال، حملات التضليل الإعلامي، والهجمات السيبرانية، والضغوط الاقتصادية، واستخدام الجماعات المسلحة غير النظامية، فضلاً عن توظيف القوات المسلحة النظامية عند الاقتضاء. وتهدف هذه الأساليب إلى طمس الحدود الفاصلة بين السلم والحرب، وإثارة الشك وعدم اليقين لدى الدولة أو المجتمع المستهدف، بما يؤدي إلى زعزعة الاستقرار وتقويض مؤسسات الدولة. كما يمكن أن يندرج الإضرار المتعمد بالكابلات البحرية ضمن هذا النمط من التهديدات متى استهدف تعطيل البنية التحتية الحيوية أو إضعاف قدرة الدولة دون اللجوء إلى مواجهة عسكرية مباشرة.

North Atlantic Treaty Organization (NATO), "Countering Hybrid Threats," accessed July 27, 2026, https://www.nato.int/en/what-we-do/deterrence-and-defence/countering-hybrid-threats. And also see

Christian Bueger, Tobias Liebetrau, and Jonas Franken, Security Threats to Undersea Communications Cables and Infrastructure: Consequences for the EU, European Parliament, PE 702.557 (Brussels: European Parliament, 2022), https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2022/702557/EXPO_IDA(2022)702557_EN.pdf , P32.

(4) National Bureau of Investigation (NBI), Finland, "Cable Ruptures Also Investigated as Offences of Aggravated Interference with Communications," December 30, 2024, https://poliisi.fi/en/-/cable-ruptures-also-investigated-as-offences-of-aggravated-interference-of-communications; National Bureau of Investigation (NBI), Finland, "Active Early Phase of Cable Investigation to Be Completed," January 22, 2025, https://poliisi.fi/en/-/active-early-phase-of-cable-investigation-to-be-completed

(5) International Law Association, Third Interim Report (London: International Law Association, 2024), https://www.ila-hq.org/en/documents/ilathi-1, P43.

(6) International Law Commission, Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with Commentaries (New York: United Nations, 2001), art. 4, commentary, 40–42, https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf.

(7) International Law Commission, Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with Commentaries (New York: United Nations, 2001),

art. 8, commentary, 47–49, https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf

(8) Davenport, Tara. 2012. "Submarine Communications Cables and Law of the Sea: Problems in Law and Practice." Ocean Development & International Law 43 (3): 201–42. doi:10.1080/00908320.2012.698922. P 203.

(9) International Law Commission, Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with Commentaries (New York: United Nations, 2001), commentary, 47–49, https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf

(10) Douglas Guilfoyle, Tamsin Phillipa Paige, and Rob McLaughlin, "The Final Frontier of Cyberspace: The Seabed Beyond National Jurisdiction and the Protection of Submarine Cables," International & Comparative Law Quarterly 71, no. 3 (2022): 657–696, https://doi.org/10.1017/S0020589322000227: and Also International Law Association, Third Interim Report of the Committee on Submarine Cables and Pipelines under International Law (London: International Law Association, 2024), 2–5.

(11) Christian Bueger, Tobias Liebetrau, and Jonas Franken, Security Threats to Undersea Communications Cables and Infrastructure: Consequences for the EU, European Parliament, PE 702.557 (Brussels: European Parliament, 2022), https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2022/702557/EXPO_IDA(2022)702557_EN.pdf , PP. 15–23.

(12) Christian Bueger, Tobias Liebetrau, and Jonas Franken, Security Threats to Undersea Communications Cables and Infrastructure: Consequences for the EU, European Parliament, PE 702.557 (Brussels: European Parliament, 2022), https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2022/702557/EXPO_IDA(2022)702557_EN.pdf , P15.

(13) European Parliament, Security Threats, pp. 15–20.

(14) International Law Association, Third Interim Report, P. 7, paras. 20–23.

(15) International Law Association, Third Interim Report, P. 7, paras. 20–23.

(16) International Law Association, Third Interim Report, PP. 7–9, paras. 23–25.

(17) Convention for the Protection of Submarine Telegraph Cables, adopted at Paris, 14 March 1884, arts. I–II, https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1884-Convention-for-the-Protection-of-Submarine-Telegraph-Cables-1.pdf

(18) Convention for the Protection of Submarine Telegraph Cables 1884, art. XII.

(19) Convention for the Protection of Submarine Telegraph Cables 1884, arts. II, X, XII; And Guilfoyle, Douglas, Tamsin Phillipa Paige, and Rob McLaughlin. "THE FINAL FRONTIER OF CYBERSPACE: THE SEABED BEYOND NATIONAL JURISDICTION AND THE PROTECTION OF SUBMARINE CABLES." International and Comparative Law Quarterly 71, no. 3 (2022): 657–96. https://doi.org/10.1017/S0020589322000227. P 665.

(20) United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, arts. 58(2), 79, 87(1)(c), 112–115.

(21) United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, art. 79(1)– (5).

(22) United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, art. 58(2).

(23) United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, art. 87(1)(c).
(24) United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, art. 113.
(25) United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, art. 114.
(26) United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, art. 115.
(27) United Nations General Assembly, Oceans and the Law of the Sea, A/RES/78/69 (adopted December 5, 2023; issued December 11, 2023), paras. 147, 175, https://digitallibrary.un.org/record/4031021/files/A_RES_78_69-EN.pdf : and International Law Association, Third Interim Report, PP. 4–5, paras. 9–13.

(28) يقصد بالإسناد في هذه الدراسة نسبة السلوك إلى الدولة وفق قواعد مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دوليا ولا يقصد به قواعد الإسناد في القانون الدولي الخاص المتعلقة بتحديد القانون واجب التطبيق.

(29) United Nations General Assembly, Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, A/RES/56/83, December 12, 2001, annex, https://undocs.org/en/A/RES/56/83.

(30) International Law Commission, Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with Commentaries (New York: United Nations, 2001), commentary, PP. 34–36 https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_6_2001.pdf

(31) عمران محافظة، "الضرر المفترض: دراسة في ضوء مشروع لجنة القانون الدولي المتعلق بمسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً لعام 2001م"، المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية 11، العدد 1 (2022)، ص282.

(32) International Law Commission, commentary to art. 4, PP. 40–42.
(33) International Law Commission, commentary to art. 5, PP. 42–43.
(34) International Law Commission, commentary to art. 8, PP. 47–49.

(35) جميلة كارون، "متى يكون النزاع دوليًا؟ حان الوقت لاتخاذ معايير سيطرة جديدة في القانون الدولي الإنساني"، المجلة الدولية للصليب الأحمر، العدد 903 (كانون الأول/ديسمبر 2016)، اللجنة الدولية للصليب الأحمر، https://international-review.icrc.org/ar/articles/when-conflict-international-time-new-control-tests-ihl وعلي، ياسر، حمادي، كريم. 2026. "اثبات السيطرة الفعالة في اطار مسؤولية الدولة". مجلة خليج العرب للدراسات الإنسانية والاجتماعية 4, 11 (شباط 20, 2026): 85-116. DOI: https://doi.org/10.64355/agjhss4116. ص 113 . و Prosecutor v. Duško Tadić. Case No. IT-94-1-A. Appeals Chamber.

(36) Corfu Channel (United Kingdom v. Albania), Judgment, I.C.J. Reports 1949, 4, at 18, https://www.icj-cij.org/case/1

(37) Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1986, 64–65, paras. 109, 115 https://www.icj-cij.org/case/70

(38) (Nicaragua v. United States), I.C.J. para. 115.

(39) Prosecutor v. Duško Tadić, Case No. IT-94-1-A, Appeals Chamber, International Criminal Tribunal for the Former Yugoslavia (ICTY), Judgment, July 15, 1999, paras.

116–145, especially paras. 120, 131, 137, and 145, https://www.icty.org/x/cases/tadic/acjug/en/tad-aj990715e.pdf

(40) Application of the Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide (Bosnia and Herzegovina v. Serbia and Montenegro), Judgment, I.C.J. Reports 2007, 43, paras. 398–407, https://www.icj-cij.org/case/91

(41) Giovanni Soldi et al., "Monitoring of Critical Undersea Infrastructures: The Nord Stream and Other Recent Case Studies," IEEE Aerospace and Electronic Systems Magazine 38, no. 10 (2023), https://doi.org/10.1109/MAES.2023.3285075, P6; and International Law Association, Third Interim Report, paras. 26–40.

(42) International Law Association, Third Interim Report, pp. 41–42, paras. 132–134; and United Nations Convention on the Law of the Sea, arts. 94 and 113.

(43) يقصد بالتخريب في هذا السياق كل سلوك مادي متعمد يستهدف تعطيل الكابل أو إتلافه، بصرف النظر عما إذا كان قد نُفذ بصورة مستقلة أو في إطار عملية سرية أو استخبارية أوسع.

(44) International Law Commission, commentary to arts. 2 and 12, PP. 54–55.

(45) (Nicaragua v. United States of America), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1986, paras. 202 and 205.

(46) (Nicaragua v. United States of America), Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1986, paras. 202 and 205.

(47) Guilfoyle, Paige and McLaughlin, "Final Frontier," P187; and International Law Association, Third Interim Report, paras. 146–158.

(48) Nicaragua v. United States, Judgment 1986, paras. 195 and 210.

(49) Nicaragua v. United States, Judgment 1986, para. 191.

(50) National Bureau of Investigation (NBI), Finland, "NBI Launched a Criminal Investigation into Ruptured Undersea Cable in Baltic Sea," November 20, 2024, https://valtioneuvosto.fi/en/-/25235045/nbi-launched-a-criminal-investigation-into-ruptured-undersea-cable-in-baltic; "Patrol Vessel Turva on the Way to C-Lion-1 Sea Cable Damage Scene," November 22, 2024, https://valtioneuvosto.fi/en/-/25235045/patrol-vessel-turva-on-the-way-to-c-lion-1-sea-cable-damage-scene; and "Investigation of C-Lion-1 Sea Cable Damage Site in Baltic Sea Completed," November 27, 2024, https://valtioneuvosto.fi/en/-/25235045/investigation-of-c-lion-1-sea-cable-damage-site-in-baltic-sea-completed

(51) National Bureau of Investigation, Finland, "Active Early Phase of Cable Investigation to Be Completed," January 22, 2025, https://poliisi.fi/en/-/active-early-phase-of-cable-investigation-to-be-completed

(52) National Bureau of Investigation (NBI), "Criminal Investigation by the NBI into Cable Damage in the Gulf of Finland Concluded," June 13, 2025, https://poliisi.fi/en/-/criminal-investigation-by-the-nbi-into-cable-damage-in-the-gulf-of-finland-concluded.

(53) International Law Commission, art. 8; commentary, pp. 47–49.

المراجع:

أولاً: المراجع العربية:

1. جميلة كارون، "متى يكون النزاع دوليًا؟ حان الوقت لاتخاذ معايير سيطرة جديدة في القانون الدولي الإنساني"، المجلة الدولية للصليب الأحمر، العدد 903 (كانون الأول/ديسمبر 2016)، اللجنة الدولية للصليب الأحمر .
2. عمران محافظة، "الضرر المفترض: دراسة في ضوء مشروع لجنة القانون الدولي المتعلق بمسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة دولياً لعام 2001م"، المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية، المجلد 11، العدد 1 2022.
3. ياسر علي، وكريم حمادي، "إثبات السيطرة الفعالة في إطار مسؤولية الدولة"، مجلة خليج العرب للدراسات الإنسانية والاجتماعية، المجلد 4، العدد 11 (2026).

ثانياً: المراجع الأجنبية:

1. Burnett, Douglas R., Robert C. Beckman, and Tara M. Davenport, eds. Submarine Cables: The Handbook of Law and Policy. Leiden: Martinus Nijhoff, 2014.
2. Davenport, Tara. "Submarine Communications Cables and Law of the Sea: Problems in Law and Practice." Ocean Development & International Law 43, no. 3 (2012).
3. Guilfoyle, Douglas, Tamsin Phillipa Paige, and Rob McLaughlin. "The Final Frontier of Cyberspace: The Seabed Beyond National Jurisdiction and the Protection of Submarine Cables." International and Comparative Law Quarterly 71, no. 3 (2022).
4. Soldi, Giovanni, Domenico Gaglione, Simone Raponi, Nicola Forti, Enrica d'Afflisio, Paweł Kowalski, Leonardo M. Millefiori, Dimitris Zissis, Paolo Braca, Peter Willett, Alain Maguer, Sandro Carniel, Giovanni Sembenini, and Catherine Warner. "Monitoring of Critical Undersea Infrastructures: The Nord Stream and Other Recent Case Studies." IEEE Aerospace and Electronic Systems Magazine 38, no. 10 (2023).

ثالثاً: التقارير والوثائق الرسمية

1. Bueger, Christian, Tobias Liebetrau, and Jonas Franken. Security Threats to Undersea Communications Cables and Infrastructure: Consequences for the EU. Brussels: European Parliament, 2022.
2. International Law Association. Third Interim Report of the Committee on Submarine Cables and Pipelines under International Law. London: International Law Association, 2024.
3. National Bureau of Investigation (NBI), Finland. "Cable Ruptures Also Investigated as Offences of Aggravated Interference with Communications." December 30, 2024.
4. National Bureau of Investigation (NBI), Finland. "NBI Launched a Criminal Investigation into Ruptured Undersea Cable in Baltic Sea." November 20, 2024.
5. National Bureau of Investigation (NBI), Finland. "Patrol Vessel Turva on the Way to C-Lion-1 Sea Cable Damage Scene." November 22, 2024.
6. National Bureau of Investigation (NBI), Finland. "Investigation of C-Lion-1 Sea Cable Damage Site in Baltic Sea Completed." November 27, 2024.
7. National Bureau of Investigation (NBI), Finland. "Active Early Phase of Cable Investigation to Be Completed." January 22, 2025.
8. National Bureau of Investigation (NBI), Finland. "Criminal Investigation by the NBI into Cable Damage in the Gulf of Finland Concluded." June 13, 2025.
9. North Atlantic Treaty Organization (NATO). "Countering Hybrid Threats." Accessed July 27, 2026. https://www.nato.int/en/what-we-do/deterrence-and-defence/countering-hybrid-threats.

رابعاً: الاتفاقيات والوثائق الدولية

1. Convention for the Protection of Submarine Telegraph Cables. Adopted at Paris on 14 March 1884.
2. International Law Commission. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with Commentaries. New York: United Nations, 2001.
3. United Nations Convention on the Law of the Sea. Adopted December 10, 1982. Entered into force November 16, 1994.

4. United Nations General Assembly. Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts. Resolution A/RES/56/83. December 12, 2001.
5. United Nations General Assembly. Oceans and the Law of the Sea. Resolution A/RES/78/69. New York: United Nations, 2023.

خامساً: الأحكام القضائية الدولية

1. Application of the Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide (Bosnia and Herzegovina v. Serbia and Montenegro). Judgment. I.C.J. Reports 2007.
2. Corfu Channel (United Kingdom v. Albania). Judgment. I.C.J. Reports 1949.
3. Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States). Merits. Judgment. I.C.J. Reports 1986.
4. Prosecutor v. Duško Tadić. Case No. IT-94-1-A. Appeals Chamber. International Criminal Tribunal for the Former Yugoslavia (ICTY). Judgment, 15 July 1999.