جامعة محمد خيضر بسكرة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون العام

مذكرة ماستر

ميدان: الحقوق والعلوم السياسية
فرع: الحقوق
تخصص: قانون دولي عام

رقم: .....

إعداد الطلبة:
بوسكار فارس - حركات عبير

يوم: .....

النظام القانوني للدول غير الساحلية في اتفاقية قانون البحار 1982

لجنة المناقشة:

العضو 1	الرتبة	الجامعة	رئيسا
العضو 2 سلام أمنة	الرتبة	الجامعة محمد خيضر –بسكرة	مشرفا
العضو 3	الرتبة	الجامعة	مناقشا

السنة الجامعية : 2025 - 2026



قال تعالى:

﴿وَسَخَّرَ لَكُمُ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ ۖ وَسَخَّرَ لَكُمُ الْأَنْهَارَ ﴾

صدق الله العظيم

سورة إبراهيم – الآية 32

كلمة شكر و عرفان

نتوجه بالشكر الجزيل إلى أستاذتنا المشرفة الأستاذة الدكتورة :

سلام أمنة

على نصائحها و توجيهاتها القيمة و حضورها الدائم إلى جانبنا طيلة فترة

إعدادنا لهذا العمل

كما لا ننسى

أن نتقدم بخالص عبارات الشكر والتقدير إلى كل من ساهموا في دعمنا

ومساعدتنا طوال مسيرتنا الدراسية،

أساتذة الكلية الأفاضل لما قدموه من علم وتوجيه،

الطاقم الإداري والفني،

وإلى كل من مد لنا يد العون من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل

المتواضع



إهداء

إلى من كان دعاؤهم سندًا لي في كل خطوة...

إلى والديّ الكريمين حفظهما الله.

إلى عائلتي التي كانت سنداً لي في مختلف

مراحل حياتي

إلى كل من دعمني وشجعني على إتمام هذا العمل.

أهدي ثمرة جهدي المتواضع

2026



حركات عبير

وكان فضل الله عليك عظيما

إهـــداء

حمد لله الذي وفقني لإتمام هذا العمل المتواضع،

أهدي ثمرة جهدي هذا إلى من كانا سبب نجاحي بعد الله، إلى أبي العزيز الذي علّمني معنى الصبر والكفاح، وإلى أمي الغالية التي كانت دعواتها سندًا لي في كل خطوة .إلى إخوتي وأفراد عائلتي الكريمة، الذين منحوني الدعم والتشجيع طوال مشواري الدراسي .إلى أصدقائي وزملائي، الذين شاركوني لحظات التعب والاجتهاد .إلى كل أستاذ أفادني بعلمه ووجهني بنصائحه، وخاصة الأستاذة المشرفة على هذه المذكرة .إلى كل من ساهم من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل .أهديكم هذا الجهد المتواضع، راجيًا من الله التوفيق والسداد.

بوسكار فارس

قائمة المختصرات

-ص:صفحة

-ص ص:من الصفحة إلى الصفحة

-ط:طبعة

-د،ط:دون طبعة نشر

-د،د،ن :دون دار النشر

-د،ب،ن :دون بلد النشر

-د،س،ن دون سنة النشر

-ISP :International Seabed Authority

.

مقدمة

مقدمة:

يعد موقع الدولة من أهم العوامل الطبيعية التي تؤثر في تحديد قوتها وسياستها الداخلية والخارجية ،و يترتب عليها اتخاذ الكثير من القرارات وظهور الكثير من النتائج العسكرية والاقتصادية والاجتماعية، ومن الحقائق الثابتة هي أنه لكل دولة موقعها الفريد على سطح الأرض حيث يميزها عن غيرها و يخلق لها مكانة وفقا لطبيعة موقعها ، وعليه تعد البحار و محيطات من أهم المجالات الحيوية التي سهمت عبر التاريخ في تطور الدول و ذلك لما توفره من مزايا بوصفها وسيلة أساسية للتبادل التجاري أو سبيلا للربط و للاتصال والانتقال بين الشعوب و الدول أو مصدراً مهماً من مصادر الثروات الطبيعية و الغذائية ، وعليه تمتعت الدول الساحلية بهذه المزايا و الإمتيازات وذلك لامتلاكها منافذ بحرية مباشرة ، ، الأمر الذي مكّنها من الانفتاح على التجارة الدولية واستغلال الموارد البحرية وتحقيق نوع من التطور الاقتصادي والاستراتيجي، وعلى النقيض من ذلك وجدت الدول الغير ساحلية في مكان أقل امتياز بسبب افتقارها لإطلالة بحرية، الأمر الذي دفعها إلى مواجهة العديد من التحديات، خاصة ما تعلق بصعوبة الوصول إلى البحار وضعف مشاركتها في التجارة الدولية..

وفي ظل هذه التفاوتات، بين تمسك الدول الساحلية بسيادة على إقليمها ومنافذها وبين تمكين الدول غير الساحلية من استفادة من البحار والمحيطات تمخضت إشكالية قانونية أدت إلى جذب إهتمام كبير خلال مؤتمرات قانون البحار، وهو ما أدى إلى تكريس مجموعة من القواعد القانونية ضمن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

أهمية الموضوع:

أولاً: التعرف على ماهية الدول غير الساحلية، وبيان الكيفية التي تتمكن من خلالها من الوصول إلى البحر والاستفادة منه في مختلف المجالات، من خلال دراسة أحكام التشريعات الدولية المتعلقة بقانون البحار، وكذا اجتهادات الدول وتطبيقاتها المختلفة، بما يسهم في إثراء الأحكام القانونية المنظمة لهذا النوع من الدول.

ثانياً: إن الوضعية الخاصة التي تعيشها الدول غير الساحلية، وسعيها إلى الحصول على حقوقها المرتبطة بالبحار، يدفع إلى البحث في الآليات والوسائل القانونية التي تمكّنها من الاستفادة من الفضاء البحري في مختلف المجالات، سواء في مجال الاتصال والمواصلات أو

في استغلال ثرواته الحية وغير الحية، وغيرها من المزايا التي يوفرها هذا المجال البحري، الذي أصبح يحتل أهمية بالغة في ظل التطورات القانونية والاقتصادية الدولية المعاصرة

دوافع إختيار الموضوع:

وبالإضافة إلى الأهمية التي سبق بيانها، فإن هناك دوافع مهمة أخرى كانت وراء اختيار دراسة هذا الموضوع.

أولا: يتمثل الدافع الشخصي لاختيار هذا الموضوع في ارتباطه بتخصصنا في طور الماستر ضمن مجال القانون الدولي العام، إضافة إلى الاهتمام المتزايد بمواضيع القانون الدولي للبحار، خاصة بعد صدور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي جعلت من هذا المجال ميداناً واسعاً وخصباً للبحث العلمي والدراسات القانونية.

ثانيا : الرغبة في دراسة النظام القانوني لفئة من الدول تعاني من صعوبات جغرافية واقتصادية.

ثالثا: كما توجد دوافع موضوعية تتمثل في قلة الدراسات والمراجع المتخصصة باللغة العربية حول هذا الموضوع، مما يزيد من أهمية معالجته والبحث فيه.

أهداف الدراسة:

تتمثل أهداف دراسة هذا الموضوع في:

أولا: تهدف الدراسة إلى التعرف على مفهوم الدول غير الساحلية وبيان خصائصها القانونية ومركزها في القانون الدولي العام مقارنة بالدول الساحلية

ثانيا: كما تهدف إلى إبراز الإطار القانوني الذي نظمته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فيما يخص حقوق الدول غير الساحلية

ثالثا: وتسعى إلى تحليل الآليات القانونية التي أقرتها الاتفاقية لتمكين هذه الدول من الوصول إلى البحر والاستفادة من موارده و دور هذه الآليات في دعم مشاركة الدول غير الساحلية في مجالات النقل و التجارة البحرية.

الدراسات السابقة:

من بين الدراسات القليلة المتخصصة التي تناولت موضوع حقوق الدول غير الساحلية، نذكر ما يلي:

أولا: بوسكرة بوعلام – الحماية الدولية لحقوق الدولة الحبيسة و المتضررة جغرافيا في منطقة الدولية ، أطروحة دكتوراه في علوم في قانون العام .جامعة الإخوة منتوري قسنطينة ، كلية الحقوق و علوم السياسية . 2020.

ثانيا: محمد سعدي، حقوق الدول البحرية في قانون دول البحار وإشكالية الدول الحبيسة في حقها البحري، سلسلة المنارة، الكتاب الرابع، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، 2024.

صعوبات الدراسة:

وخلال إعداد هذه الدراسة واجهتنا بعض الصعوبات التي لم تكن إلا دافعاً لنا لبذل المزيد من الجهد والتفاني في إنجازها، ومن أبرزها:

أولا: ومن بين الصعوبات التي واجهتنا خلال إعداد هذه الدراسة، قلة المراجع المتخصصة باللغة العربية حول الموضوع، الأمر الذي شكل تحدياً في الحصول على المادة العلمية، وفي الوقت نفسه كان دافعاً لبذل مزيد من الجهد والاعتماد على تنويع المصادر لإثراء البحث.

ثانيا: إن تشعب موضوع قانون البحار وتعدد جوانبه القانونية وتعقيد أحكامه يجعل من الإحاطة بجميع عناصره بشكل شامل أمراً صعباً، ويستدعي بذل جهد بحثي كبير وموسع.

حدود الدراسة:

تتحدد هذه الدراسة من حيث الموضوع في النظام القانوني للدول غير الساحلية، مع التركيز أساساً على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 باعتبارها الإطار القانوني الأساسي المنظم لهذا المجال، مع الاستئناس ببعض الاتفاقيات الدولية السابقة، لاسيما اتفاقيات جنيف لقانون البحار لسنة 1958، أما من حيث النطاق الزمني، فتمتد الدراسة من مرحلة الاتفاقيات السابقة لسنة 1982 إلى غاية التطورات الحديثة في مجال تطبيق أحكام اتفاقية قانون البحار.

أما من حيث النطاق المكاني، فتقتصر الدراسة على النظام القانوني للدول الحبيسة دون الدول المتضررة جغرافياً، استناداً إلى مفهوم الدولة غير الساحلية الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، والتي عرفت الدولة غير الساحلية بأنها دولة لا ساحل لها.

مقدمة:

الإشكالية البحث:

تأتي دراستنا لموضوع النظام القانوني الدول غير الساحلية في ظل اتفاقية قانون البحار 1982في الإجابة على إشكالية الموضوع الجوهرية التي تتمثل في : هل نجحت اتفاقية قانون البحار1982 في تحقيق التوازن بين مصالح الدول غير الساحلية و ضمان عدم الإضرار بمصالح الدول الساحلية ؟

مناهج البحث:

و عند قيامنا بهذا البحث قمنا بإتباع المنهج الوصفي التحليلي بإعتباره منهجا أساسيا من خلال تحليل النصوص القانونية التي جاءت بها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، كما تم الاعتماد على مناهج ثانوية مثل المنهج الاستدلالي عند التطرق لتعريفات في مفاهيم هذا البحث.

تقسيم الدراسة:

للإجابة عن الإشكالية المطروحة في هذه الدراسة إرتأينا تقسيم البحث إلى فصلين ، نتطرق في الفصل الأول إلى الإطار المفاهيمي للدول غير الساحلية ، أما في الفصل الثاني سنتناول حقوق الدول الحبيسة و آليات حمايتها في قانون البحار.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي
للدول الحبيسة
والمتضررة جغرافيا

تمهيد:

يشكل موضوع الدول التي لا تملك منفذًا مباشرًا على البحر إحدى الإشكاليات البارزة في القانون الدولي، لما يكشفه من تداخل عميق بين المعطى الجغرافي الثابت من جهة، والبناء القانوني المتطور من جهة أخرى. فالجغرافيا هنا ليست مجرد إطار محايد تتحرك داخله الدولة، بل عنصر مؤثر في قدرتها على التواصل والانفتاح والمشاركة الفعلية في مختلف مجالات التبادل الدولي، خاصة الاقتصادية والتجارية منها.

وانطلاقًا من هذا الواقع، برزت الحاجة إلى تدخل القانون الدولي لإعادة صياغة بعض العلاقات التقليدية بين الدول، بما يسمح بتجاوز ما تفرضه الطبيعة من قيود دون الإخلال بمبدأ السيادة أو المساس بوحدة الإقليم. وقد أفرز هذا التوجه تدريجيًا منظومة من القواعد التي تسعى إلى تحقيق نوع من التوازن بين الدول ذات الموقع البحري وتلك المحرومة من المنافذ البحرية، في إطار يهدف إلى تقليص الفوارق الناتجة عن اختلاف المواقع الجغرافية، وليس إلى إلغائها كليًا.

كما أن هذا الإشكال لم يظهر في لحظة واحدة، بل ارتبط بتطور تاريخي طويل عرفه النظام الدولي، حيث تباينت المواقف بين فترات اتسمت بسيطرة منطق القوة والتجزئة، وأخرى اتجهت نحو التنظيم والتقنين والبحث عن حلول جماعية للمشكلات المشتركة. ومع تراكم هذا التطور، بدأ يتبلور تصور قانوني أكثر وضوحًا لمكانة هذه الدول، ولحقوقها في الولوج إلى الفضاءات البحرية واستغلالها، ضمن حدود وشروط يحددها التعاون الدولي والاتفاقات متعددة الأطراف.

ومن ثم، فإن دراسة هذا الموضوع تكتسي أهمية خاصة، لأنها لا تقتصر على الجانب الوصفي لوضعية معينة، بل تمتد إلى فهم كيفية تشكل القواعد القانونية التي تحكمها، وكيف سعى القانون الدولي إلى تحويل واقع جغرافي غير متكافئ إلى وضع قانوني أكثر توازنًا وإنصافًا، في إطار رؤية شمولية تنسجم مع تطور العلاقات الدولية واتجاهها نحو مزيد من التكامل والاعتماد المتبادل.

المبحث الأول : مفهوم الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا

يشكّل الموقع الجغرافي عاملاً حاسماً في تحديد مركز الدولة داخل المنظومة الدولية، غير أن هذا العامل لا يتوزع بشكل متوازن بين الدول، إذ توجد حالات تجد فيها بعض الدول نفسها في وضع جغرافي غير ملائم، يتمثل أساساً في انعدام المنفذ البحري أو ما يرتبط به من قيود طبيعية وحدودية. ويؤدي هذا الوضع إلى نوع من "الحرمان المكاني" الذي ينعكس على قدرة الدولة في الوصول المباشر إلى المجال البحري الدولي، بما يحمله ذلك من آثار قانونية متداخلة.

كما أن هذا التباين في المواقع الجغرافية بين الدول يخلق حالة من عدم التناسب في الإمكانيات المتاحة لكل دولة، حيث لا تتساوى الدول في شروط الاتصال بالمجال البحري أو في سهولة الانفتاح على طرق التجارة الدولية. ويؤدي ذلك إلى تفاوت في مراكز الدول داخل النظام الدولي، ويجعل من الجغرافيا عنصراً مؤثراً في إعادة إنتاج الفوارق بين الدول، رغم خضوعها جميعاً لمبدأ المساواة السيادية في القانون الدولي وانطلاقاً من هذا الإطار، تبرز أهمية تحليل مختلف الجوانب المرتبطة بالدول الحبيسة، من حيث انتشارها وتوزيعها الجغرافي، وتصنيفاتها وطبيعة المشكلات التي تواجهها في مجال النفاذ إلى البحر والتجارة الدولية. كما أن دراسة هذه المعطيات تتيح فهم مدى تأثير القيود الجغرافية على مركزها القانوني ووضعها في النظام القانوني الدولي، وما يترتب عن ذلك من تحديات تتعلق بالتنمية والاندماج في العلاقات الاقتصادية الدولية.

المطلب الأول : تعريف الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا

وسيتم التطرق في هذا المطلب إلى تعريف الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا في الفرعين الأول والثاني أما الثالث فستخصصه لإبراز أوجه التشابه والاختلاف بينهما.

الفرع الأول : تعريف الدول الحبيسة

الدول الحبيسة land loked states[1] هي الدول غير مائية أو المغلقة أو المحصورة والتي تقع بعيدا عن البحار وليس لها شواطئ أو بتعبير أخر هي الدول المحاطة باليابسة من جميع

1. عبد الله الأشعل، الدولة الحبيسة و مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار –المعهد الدبلوماسي – وزارة الخارجية ، القاهرة ، د.س. ن ص 218.

الاتجاهات[1]و برغم من اختلاف المناهج التحليلية بين فقهاء القانون و فقهاء السياسة الجغرافيا إلا أنهما اجتمعا على جوهر تعريف الدولة الحبيسة فنجد.

أولا. التعريف الجغرافي للدول الحبيسة

عرف فقهاء السياسة الجغرافية بانها تلك الدول التي تتمتع بموقع قاري يحرمها من ميزة التمتع بأي منفذ بحري يربطها بالبحار والمحطيات المفتوحة للملاحة الدولية وعليه فالدول الحبيسة تقع بعيدا عن السواحل البحرية وتكون محاطة بدول أخرى من جميع الجهات وبسبب هذا الموقع القاري فأنها تفتقد الاتصال المباشر بالمياه البحرية الدولية فتضطر هذه الدول إلى الاعتماد على الدول الساحلية المجاورة لها للحصول على منفذ إلى البحر[2]

ثانيا. تعريف القانوني الدول الحبيسة

و لإيجاد حل لمشكلة الجغرافية التي تعاني منها هذه الدول كان الحاجة لخلق مركز قانوني يسمى بدولية الحبيسة وعليه فقد عرفتها المادة 124فقرة 1من اتفاقية قانون البحار 1982بأن الدول الساحلية (هي كل دولة ليس لها ساحل بحري[3])ويعني هذا أنه ليس لديها منفذ مباشر إلى البحر ويجب أن تعتمد على الدول المجاورة للوصول إلى طرق التجارة البحرية[4] وهو ما يعرف بدولة العبور وهي وفقا للمادة 124(1 –ب)من الاتفاقية ,(الدول سواء كانت لها سواحل بحرية أم لا ,الواقعة بين دول حبيسة و البحر و التي تعرف بدول العبور حيث يتم عبر هذه الدول نقل الأشخاص و الأمتعة والبضائع وسائر الشاحنات[5]) وإذا كانت الدول الحبيسة تمثل النموذج الإبراز للدول التي تعاني من قيود جغرافية تمنعها من الوصل إلى البحر , فان القانون الدولي يشير إلى كذالك إلى فئة أخرى تعرف بالدول المتضررة جغرافيا ,وهي دول ساحلية بالأساس إلا أن موقعها الجغرافي يحد من قدرتها على الاستفادة الكاملة من الموارد

---

1. بوسكرة بوعلام – الحماية الدولية لحقوق الدولة الحبيسة و المتضررة جغرافيا في منطقة الدولية ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في علوم في قانون العام .جامعة الإخوة منتوري قسنطينة ، كلية الحقوق و علوم السياسية – سنة 2020ص 25 -28.

2محمد حسن عبد السلام عبد ربه . الموقع الحبيس و مشكلاته الجيوبولتيكية ، دراسة حالة دولة طاجيكستان –دراسة تطبيقية في جغرافيا سياسية مجلة المركز لخدمة الإستشارات البحثية–يناير2019ص2.

3اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 ,المعتمدة في مونتيغوباي بتاريخ 10 /10/1982الجزء العاشر ,المادة 124

4مزياني فيروز، إفريقيا في معضلة التنمية في البلدان الحبيسة، البوابة ASJP، المجلد 19، العدد 01، 2025، ص84.

5.Endalcachew Bayeh, “The Rights of Land-Locked States in International Law: The Role of Bilateral/Multilateral Agreements,” *Social Science*, Vol. 4, No. 2, 2015, pp. 27-28.

البحرية أو من الوصل الفعال إلى الموانئ ,بما يؤثر في ممارسة حقوقها البحرية ويأتي التعرض لهذه الفئة في إطار استكمال البناء المفاهيمي للدراسة ,ويبقى تعريف الدول المتضررة جغرافيا ضروريا لتفادي الخلط المفاهيمي ,وتمهيدا لإبراز أوجه الاختلاف بين الفئتين في الفرع الموالي.

الفرع الثاني: تعريف الدول المتضررة جغرافيا

ظهر مفهوم الدول المتضررة جغرافيا,خلال مفاوضات المؤتمر الثالث لقانون البحار بسبب رغبة بعض الدول في تحقيق قدر من العدالة في الاستفادة من الموارد البحرية فالموقع الجغرافي لايمنح جميع الدول الساحلية نفس الغرض ولذلك سعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982إلى مراعاة هذه الوضعية من خلال الاعتراف بوجود دول تعاني من صعوبات جغرافيا تؤثر في حصولها على نصيب كاف من موارد البحرية مقارنة بغيرها من الدول الساحلية.

أولا. تعريف القانوني للدول المتضررة جغرافيا

الدولة المتضررة جغرافياgeographically disadvantage[1].

حسب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الدول المتضررة جغرافيا في مادة 70(بأنها الدول الساحلية بما فيها الدول المطلة على البحار المغلقة أو شبه المغلقة التي يجعلها موقعها الجغرافي معتمد على استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة التابعة لدول أخرى في نفس الإقليم الفرعي ،من أجل الحصول على كميات كافية من الأسماك لتغذية سكانها ،أو الدول الساحلية التي لا تستطيع المطالبة بمنطقة اقتصادية خالصة بها[2]).

ويتضح من هذا التعريف أن طبيعة هذه الدول هي دول ساحلية وتمتلك شريطا ساحليا لكنها تعاني من قصور في الاستفادة من منطقتها الاقتصادية ،أو لا تستطيع استعمالها كاملة وبهذا سمحت المادة70لدول بمشاركة أو الاستفادة من ثروات الحية الموجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدول أخرى قريبة منها في نفس المنطقة[3]،كما يتبين بأن المشرع لم يعتمد على مصدر واحد ودقيقا لهذا التضرر بل ترك المفهوم عاما تضرا باختلاف الأوضاع الجغرافيا

---

1 Stephen C.Vasciannie ,land-locked and geographically disadvantaged states in the international law of the sea Oxford University press, 1990 p2.

2اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982.

3بوسكرة بوعلام ، مرجع السابق ص53,51.

بين الدول لذلك ظهرت خلال المؤتمرات الثالث لقانون البحار عدة معايير حاولت توضيح الحالات التي يمكن أن تعتبر فيها الدول متضررة جغرافيا.

ثانيا. معايير تحديد طبيعة التضرر الجغرافي

1. معيار طول الساحل:

يقوم هذا المعيار على فكرة أن طول الواجهة البحرية التي يمكن للدول استغلالها فكلما كان الساحل طويلا زادت فرص الاستفادة من الموارد البحرية في حين اعتبرت بعض الدول أن قصر الساحل قد يحد من إمكانية الحصول على موارد كافية من البحر.

إلا أن هذا المعيار لم يلقا قبولا واسعا لأن صول الساحل يؤدي بالضرورة إلى الحصول على منطقة اقتصادية خالصة واسعة ،فقد يكون الساحل طويلا لكنا ضيق البحر أو تقابل السواحل مع دول أخرى يمنع الامتداد الكامل للمنطقة الاقتصادية مما يجعل هذا المعيار غير دقيق في جميع الحالات.

2 . معيار مساحة المنطقة الاقتصادية الخالصة:

ويتعلق هذا المعيار بمدى قدرة الدول على الحصول على المساحات الكاملة للمنطقة الاقتصادية الخالصة التي تصل إلى 200ميل بحري ،ففي بعض الحالات يؤدي إلى تقليص المساحة التي يمكن للدول استغلالها.ويؤدي ذلك إلى وضع الدولة في مشابهة للدول الحبيسة من حيث محدودية استفادة من الموارد البحرية ،خاصة إذا كانت المنطقة البحرية محاطة بعدة دول كما هو الحال في البحار المغلقة أو شبه المغلقة ، وبرغم من محاولة الدول بعض الدول وضع نسب معينة لتحديد درجة التضرر الجغرافي إلا أن الاتفاقية لم تعتمد نسبة محددة ، نظرا لاختلاف الظروف الجغرافية من منطقة إلى أخرى.

3 . معيار وفرة الموارد:

لا يرتبط التضرر الجغرافي فقط بمساحة المنطقة الاقتصادية الخالصة ، بل أيضا بمدى توفر الموارد الحية داخلها ، خاصة الثروة السمكية فقد تمتلك الدول منطقة اقتصادية خالصة لكنها لا تحتوي على موارد كافية بسبب طبيعة البيئة البحرية أو العوامل البيولوجية.

ولذلك أشارت الاتفاقية إلى أن الدول قد تعتبر متضررة جغرافيا إذا كان موقعها يجعلها غير قادرة على الحصول على إمدادات كافية من الأسماك لتلبية حاجات سكانها الغذائية ويضم

هذا الوضع بشكل خاص في الدول المطلة على البحار المغلقة ، حيث تتقاسم عدة دول نفس المجال البحري مما يؤدي إلى محدودية الموارد المتاحة لكل دولة[1].

الفرع الثالث : التمييز بين الدول الحبيسة و الدول المتضررة جغرافيا

بعد أن قمنا بتعريف الدول الحصة والدول المتضررة جغرافيا أصبح من الضروري أبرز أوجه والتشابه و إختلاف بين هاتين الفئتين.

1. أوجه التشابه بين الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا

1. التأثر بالموقع الجغرافي أي إن كلاهما لا يستطيعون الاستفادة الكاملة من البحر بسبب موقعهما أو يعني إن كلا النوعين من الدول، الحبيسة والمتضررة جغرافياً، يواجهان قيوداً كبيرة في الاستفادة من البحر وموارده الطبيعية بسبب موقعهما الجغرافي. فالدول الحبيسة لا تطل على البحر على الإطلاق، وبالتالي فهي تعتمد كلياً على الدول المجاورة للوصول إلى الموانئ البحرية وخدمات النقل البحري. أما الدول المتضررة جغرافياً، فهي قد تطل على ساحل بحري، لكنها تقع في مواقع بحرية محدودة أو معزولة تجعل الوصول إلى المحيطات أو استغلال الموارد البحرية الكاملة أمراً صعباً، سواء بسبب طبيعة الساحل أو بسبب العوائق السياسية والاقتصادية.

2. الحق في المشاركة بمقتضى القانون الدولي و ذلك حسب المادة 69من اتفاقية قانون البحار"تتمتع الدول الحبيسة والدول المتضررة جغرافياً، وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، بحق المشاركة في استغلال جزء مناسب من الفائض من الموارد الحية في المناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الأخرى، على أساس من العدالة والمساواة، وبما يحقق مصالحها الاقتصادية والتنموية." فقد أكدت هذه المادة ان كلا النوعين من الدول حق متساوٍ ومتكافئ في المشاركة في الموارد البحرية الحية، حتى لو لم يكن لهما اتصال مباشر بالبحر، وهو ما يعكس عدالة القانون الدولي ومراعاته للظروف الجغرافية للدول.الاعتماد على التعاون الدولي كلا من الدول الحبيسة والدول المتضررة جغرافياً تعتمد على التعاون الدولي لضمان الوصول إلى البحر والمشاركة في استغلال الموارد حيث ان الدولة الحبيسة تعتمد أساساً على الدول المجاورة، أي دول العبور، أو "الحاصرة"(هي تلك التي يجب أن يمر عبرها الأفراد والبضائع من الدول

1.بوسكرة بوعلام،المرجع السابق ص ص58,54.

الحبيسة)للسماح لها بالمرور إلى البحر، وهو شكل من أشكال التعاون الدولي، لضمان استفادتها من الحقوق البحرية والوصول إلى الأسواق البحرية. وذلك حسب مادة 124[1].

في حين ان الدول المتضررة جغرافيا تمتلك ساحلاً لكنها غير قادرة على الاستفادة الكاملة من الموارد البحرية بسبب الموقع الجغرافي، لذلك تعتمد على التعاون الدولي مع الدول الساحلية للوصول إلى حقوقها في الموارد البحرية، سواء من حيث الصيد أو الاستغلال الاقتصادي. و هو ما ضمنته لها المادة 70من اتفاقية قانون البحار[2].

ثانيا. أوجه الاختلاف بين الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا

1. الفرق في التعريف و الموقع الدولة الحبيسة تعرف بأنها دولة لا تطل على البحر إطلاقاً، بينما الدولة المتضررة جغرافياً هي دولة تمتلك ساحلاً ولكن ظروف موقعها تجعلها غير قادرة على الاستفادة الكاملة من موارد البحر.
2. الفرق في حاجة إلى الوصول للبحر الدول الحبيسة لا تمتلك سواحل بحرية، لذا يعتمد وجودها الاقتصادي والتجاري بشكل مباشر على مرور البضائع والأشخاص عبر أراضي الدول المجاورة الساحلية للوصول إلى البحر. هذه الحاجة تعتبر أساسية وحيوية، إذ بدون حقوق العبور القانونية لا يمكنها ممارسة التجارة البحرية أو ضمان استمرارية مواردها الاقتصادية. أمثلة على ذلك تشمل سويسرا وتشاد، اللتان تعتمدان على اتفاقيات دولية تمنحهما حقوق العبور عبر أراضي الدول المجاورة لضمان تصدير واستيراد البضائع بحرية.

الدول المتضررة جغرافياً تمتلك سواحل بحرية، إلا أن طبيعة موقعها أو الظروف الجغرافية تجعل من الصعب الاستفادة الكاملة من الموارد البحرية أو الوصول بحرية إلى المساحات البحرية المفتوحة. حاجتها هنا ليست للوصول إلى البحر[3] بحد ذاته، بل للاستفادة الفعلية من الموارد البحرية مثل الأسماك والمعادن البحرية، ولضمان تسهيل حركة التجارة عبر الموانئ

1.Tanaka, Yoshifumi. International Law of the Sea. Cambridge: Cambridge University 2012 chapter 12.p376 -380 .

2.Tanaka, Yoshifumi. International Law of the Sea. Cambridge: Cambridge University 2012 chapter 12.p376 -380 .

3.Paula Casal & Nicole Selamé, “Sea for the Landlocked: a Sustainable Development Goal?”, Journal of Global Ethics, Vol. 11, No. 3, 2015, pp. 270–279.

والمناطق الاقتصادية. مثال على ذلك أوكرانيا على البحر الأسود، حيث أن امتلاكها ساحلًا لا يكي للوصول الكامل للموارد البحرية بسبب كون البحر مغلقًا، ما يجعلها تعتمد على التعاون مع الدول المجاورة لتسهيل مرور السفن والتجارة.

3. الفرق في نوع الحقوق بعد تحقيق الوصول إلى البحر عبر الدول المجاورة، تحتاج الدول الحبيسة إلى حقوق العبور بحرية لضمان نقل البضائع والأشخاص بشكل آمن وفعال. هذه الحقوق تشمل المرور عبر الموانئ والممرات البحرية والإقليمية للدول الساحلية، كما تشمل الاتفاقيات الثنائية أو الإقليمية التي تمنحها قدرة فعلية على ممارسة نشاطها التجاري الدولي دون عوائق. بدون هذه الحقوق، لا يمكن للدول الحبيسة أن تحقق استفادة اقتصادية حقيقية من البحر الدول المتضررة جغرافياً تحتاج إلى حقوق وتنظيمات خاصة لاستغلال الموارد البحرية، على الرغم من امتلاكها ساحلاً.

تشمل هذه الحقوق القدرة على استغلال الأسماك والمعادن البحرية، وتنظيم حركة التجارة البحرية عبر موانئها ومناطقها الاقتصادية الخاصة، وضمان التنسيق مع الدول المجاورة إذا كانت مواردها محصورة أو إذا كان البحر الذي تطل عليه مغلقًا جزئياً. هذه الحقوق تمكّنها من تحقيق استفادة فعلية من مواردها البحرية رغم القيود الجغرافية[1].

المطلب الثاني :أشكال الدول الحبيسة ومشاكل التنمية فيها

يقتضي فهم الوضع القانوني للدول الحبيسة التطرق بإيجاز إلى تصنيفاتها و أشكالها ثم تعرف على أبرز مشكلات التي تعوق تنميتها باعتبارها أن هذه العناصر تؤثر في ممارسة الحقوق التي يقرها القانون الدولي ، لهذا سيتم التطرق لهذه العناصر كل على حدة.

الفرع الأول : التوزيع الجغرافي للدول الحبيسة

أولا: حسب القارات

يكتسي تحديد عدد هذه الدول ورصد توزيعها الجغرافي أهمية خاصة ,وذلك لأنه يبرز مدى تركيزها في مناطق معينة إذ يلاحظ بأن هناك اختلاف في تحديد عدد الدول غير

1 .Anthony Ekpoudo, Rights of Landlocked and Geographically Disadvantaged States in International Law of the Sea: An Appraisal of the Evolution of Contested Rights, International Review of Law and Jurisprudence (IRLJ), 2019, p. 42.

الساحلية ,حيث تشير بعض' المراسلات إلى أنها تبلغ 43[1]أو 44دولة[2] في حين ترفعها مصادر أخرى إلى نحو 49دولة[3] بينما تذهب اتجاهات أكثر تقييدا إلى حصرها في حدود 37دولة فقط[4] ويرجع هذا التباين أساسا إلى اختلاف معايير المعتمدة في التصنيف إذا تقتصر بعض الدراسات على الدول المعترفة بها دوليا بشكل كامل ,بينما يضم أخرون دولا ذات اعترفت جزئي أو أقاليم متنازعا عليها ،بينما اعتمدت الأمم المقدمة في تقاريرها على معيار محدد يقتصر على الدول النامية غير ساحلية، مما يحصر العدد في 32دولة فقط في حين تتوسع بعض الدراسات الجغرافية الأخرى في المفهوم لتشمل جميع الدول غير مطلة على البحر بغض النظر على مستواها التنموي ،وهو ما يؤدي إلى اختلاف واضح في الأرقام و تتوزع الدول غير الساحلية على عدة قارات بشكل غير متوازن حيث ,تتركز النسبة الأكبر منها في قارة إفريقيا و أوروبا ثم تأتي قارة أسيا في المرتبة التالية من حيث عدد الدول وأخيرا تأتي قارة أمريكا الجنوبية بأقل عدد من الدول غير الساحلية إذا لا يتجاوز عددها دولتين فقط ،مما يجعلها الأقل تمثيلا لهذه الفئة على مستوى العالم[5].

تنقسم الدول الحبيسة إلى:

1. الدول الحبيسة في أسيا:

وهي أفغانستان ،أوزبكستان ، تركمانستان ، قرغيرستان ، كازاخستان ، طاجكستان ، أرمينيا ، أذربيجان ، بوتان ، لاونسا ، نيبال ، مانغلوليا.

1International Seabed Authority, Landlocked Developing Countries and the Law of the Sea: An Ocean of Opportunity, Kingston, Jamaica, 2021, p9.

2Ernesta Swanepoel, "The Law of the Sea and Landlocked States," Policy Briefing, South African Institute of International Affairs, 20 August 2020,p2,

3بوسكرة بوعلام، مرجع سابق .ص28.

4Kishor Uprety, "From Barcelona to Montego Bay and Thereafter: A Search for Landlocked States' Rights to Trade through Access to the Sea – A Retrospective Review," Singapore Journal of International & Comparative Law, Vol. 7, 2003, pp. 201.

5محمد سعدي، حقوق الدول البحرية في قانون دول البحار وإشكالية الدول الحبيسة في حقها البحري، سلسلة المنارة، الكتاب الرابع، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، 2024،ص ص14 15.

2 . الدول الحبيسة في إفريقيا:

وهي جمهورية إفريقيا الوسطى ، أوغندا ، بوتسوانا ،بوركينا فاسو ،بورندي ،تشاد ، سواز يلاند ،جمهورية جنوب السودان ، رواندا ، زامبيا ،زيمبابوي ،أثيوبيا ،ليسوتو ، مالي ،ملاوي ، النيجر.

3. الدول الحبيسة في أوروبا:

التشيك ،سلوفاكيا ، سويسرا ، صربيا ،كوسوفو (معترف بها جغرافيا) ،ليختنشتاين ،النمسا ،سان مارينو ، المجر مقدونيا ، مولدوفا ، الفاتيكان ،أندورا ، لكسمبرغ ، روسيا البيضاء.

4 .الدول الحبيسة في أمريكا الجنوبية:

وهي بارغواي، بوليفيا[1]

ثانيا: قائمة الدول الحبيسة

[1]بوسكرة بوعلام ، مرجع سابق ،ص29

الدولة	المساحة (كم²)	السكان	المكان	الدول المجاورة	عدد الدول المجاورة
أفغانستان	652,230	33,369,945	آسيا الوسطى	إيران، أوزبكستان، تركمانستان، طاجيكستان، الصين، باكستان، الهند	6
أندورا	468	84,082	-	فرنسا، إسبانيا	2
أرمينيا	29,743	3,254,300	القوقاز	إيران، أذربيجان، جورجيا، تركيا	4
النمسا	83,871	8,572,895	أوروبا الوسطى	ألمانيا، جمهورية التشيك، سلوفاكيا، المجر، سلوفينيا، إيطاليا، ليختنشتاين، سويسرا	8
أذربيجان	86,600	8,997,401	القوقاز	روسيا، جورجيا، أرمينيا، إيران	4
روسيا البيضاء	207,600	9,484,300	-	بولندا، ليتوانيا، روسيا، أوكرانيا، لاتفيا	5
بوتان	38,394	691,141	-	الهند، الصين	2
بوليفيا	1,098,581	10,907,778	أمريكا الجنوبية	بيرو، البرازيل، تشيلي، الأرجنتين، باراغواي	5
بوتسوانا	582,000	1,990,876	أفريقيا الجنوبية	ناميبيا، زامبيا، زيمبابوي، جنوب أفريقيا	4
بوركينا فاسو	274,222	15,746,232	غرب أفريقيا	مالي، النيجر، بنين، توغو، غانا، ساحل العاج	6
بوروندي	27,834	8,989,091	أفريقيا الوسطى	رواندا، تنزانيا، جمهورية الكونغو الديمقراطية	3
جمهورية أفريقيا الوسطى	622,984	4,422,000	أفريقيا الوسطى	تشاد، الكاميرون، الكونغو، جمهورية الكونغو الديمقراطية، السودان، جنوب السودان	6
تشاد	1,284,000	10,329,208	أفريقيا الوسطى	ليبيا، النيجر، السودان، جمهورية أفريقيا الوسطى، نيجيريا، الكاميرون	6
جمهورية التشيك	78,867	10,674,947	أوروبا الوسطى	النمسا، ألمانيا، بولندا، سلوفاكيا	4
إثيوبيا	1,104,300	101,853,268	شرق أفريقيا	جيبوتي، إريتريا، كينيا، الصومال، جنوب السودان، السودان	6
المجر	93,028	10,005,000	أوروبا الوسطى	النمسا، سلوفاكيا، رومانيا، صربيا، سلوفينيا، أوكرانيا	7
كازاخستان	2,724,900	16,372,000	آسيا الوسطى	الصين، قرغيزستان، روسيا، تركمانستان، أوزبكستان	5
كوسوفو	10,908	1,804,838	أوروبا الوسطى	ألبانيا، مقدونيا، الشمالية، الجبل الأسود، صربيا	4
قرغيزستان	199,951	5,482,000	آسيا الوسطى	الصين، كازاخستان، طاجيكستان، أوزبكستان	4
لاوس	236,800	6,320,000	-	ميانمار، الصين، فيتنام، كمبوديا، تايلند	5
ليسوتو	30,355	2,067,000	-	جنوب أفريقيا	1
ليختنشتاين	160	35,789	أوروبا الوسطى	سويسرا، النمسا	2
لوكسمبورغ	2,586	502,202	-	بلجيكا، ألمانيا، فرنسا	3
مقدونيا	25,713	2,114,550	أوروبا الوسطى	كوسوفو، صربيا، بلغاريا، اليونان، ألبانيا	5
مالاوي	118,484	15,028,757	أفريقيا الجنوبية	زامبيا، تنزانيا، موزمبيق	3
مالي	1,240,192	14,517,176	غرب أفريقيا	الجزائر، النيجر، موريتانيا، غينيا، ساحل العاج، بوركينا فاسو	7
مولدوفا	33,846	3,559,500	أوروبا الشرقية	رومانيا، أوكرانيا	2
منغوليا	1,566,500	2,892,876	-	الصين، روسيا	2

جمهورية الدومينيكان	11,458	146,600	أمريكا	أريبينتا نوريلجان إيران	3
نيبال	147,181	26,494,504	-	الصين الهند	2
النيجر	1,267,000	15,306,252	غرب أفريقيا	لعبة أدوات، تجهيزاتك ديز دوكليب، ملح الهزاز	7
باراغواي	406,752	6,349,000	أمريكا الجنوبية	الأرجنتين البرازيل بوليفيا	3
رواندا	26,338	10,746,311	أفريقيا الوسطى	أغطية البوابة بروبلين جمهورية الكونغو الديمقراطية	4
سان مارينو	61	31,716	-	إيطاليا	1
صربيا	88,361	7,306,677	أوروبا الوسطى	الذهب، ومحتوياته، مجوهرات، كرونوغفت بي أو مت الضبط الوقت، الأجزاء	8
هايتي	49,035	5,429,763	أوروبا الوسطى	القشة محبوكة، قطنية، مصبوغة، مخططة، أو ذات ألوان	5
ألمانيا (الجمهورية الاتحادية)	3,900	72,000	-	جورجيا روسيا	2
جنوب السودان	619,745	8,260,490	أفريقيا الوسطى	الصابون، كيمز أتي، أغطية جمهورية الكونغو الديمقراطية، جمهورية أفريقيا الوسطى	6
سيراليون	17,364	1,185,000	-	موريتانيا، جنوب أفريقيا	2
سويسرا	41,284	7,785,600	أوروبا الوسطى	قراءة، أجهزة لتشخيص، فحصا طبيا	5
طاجيكستان	143,100	7,349,145	آسيا الوسطى	أفغانستان، أوزبكستان، قرغيزستان، الصين	4
ترينيداد وتوباغو	4,163	505,153	أوروبا الشرقية	بيلاروسيا، أوكرانيا	2
تركمانستان	488,100	5,110,000	آسيا الوسطى	كازاخستان، أوزبكستان، أفغانستان، إيران	4
أوغندا	241,038	40,322,768	أفريقيا الوسطى	كينيا، جنوب السودان، جمهورية الكونغو الديمقراطية، رواندا، تنزانيا	5
أوزبكستان	449,100	32,606,007	آسيا الوسطى	كازاخستان، طاجيكستان، قرغيزستان، أفغانستان، تركمانستان	5
الفاتيكان	0.44	826	-	إيطاليا	1
فلسطين الغربية/غزة	5,665	2,862,485	-	إسرائيل، الأردن	2
زامبيا	752,612	12,935,000	أفريقيا الجنوبية	جمهورية الكونغو الديمقراطية، تنزانيا، ملاوي، موزمبيق، زيمبابوي، بوتسوانا، ناميبيا، أنغولا	8
زيمبابوي	390,757	12,521,000	أفريقيا الجنوبية	جنوب أفريقيا، بوتسوانا، زامبيا، موزمبيق	4
مجموع	14,776,228	475,818,737			
النسبة في العالم	11.4%	6.9%			

المصدر: بو سكرة بوعلام, مرجع سابق، ص ص 33, 34.

الفرع الثاني : أشكال الدول الحبيسة

تتباين الدول الحبيسة من حيث طبيعتها وإحاطتها الجغرافيا , وعليه تختلف درجة الحبس من حالة إلى أخرى مما يسمح بتصنيفها إلى عدة أشكال.

أولا . الدول الساحلية المحاطة بدولة واحدة:

وهي نادرة يحدها بلد واحد فقط وهي

1. ليسوتو (محاطة بجنوب إفريقيا)
2. سان مارينو (محاطة بإيطاليا)
3. الفاتيكان (تقع داخل مدينة روما ومحاطة بإيطاليا)

ثانيا. الدول الساحلية مزدوجة الحبس:

وهي الدول التي لا تكتفى بكونها غير ساحلية بل تحاط أيضا بدول غير ساحلية ,ما يعني ضرورة عبور حدود دولتين عل الأقل للوصل إلى البحر , ويوجد حاليا دولتان فقط من هذا النوع.

1.ليختنشتاين(محاطة بسويسرا والنمسا)

2.أوزبكيستان(محاطة بأفغانيستان وكازاخستان و قيرغيزستان و طاجيكستان وتركمانستان[1])



خريطة توضح موقع البلدان الحبيسة (غير الساحلية).

[1] Caitlin Dempsey, “Landlocked Countries,” Geo Lounge, 11 July 2015, available at: https://www.geolounge.com/landlocked-countries/ (accessed: 20 April 2026, 10:35 h

أما من حيث المساحة تظهر الدول الحبيسة تباين كبير ,حيث تتصدر كازاخستان قائمة أكبر دولة حبيسة في العالم ,بمساحة تقدر بحوالي 2,7مليون كيلو متر مربع وهو ما يجعلها دولة قارية شاسعة رغم عدم امتلاكها منفذا بحريا مباشرا ويعكس هذا الحجم الكبير تنوعها الجغرافي وامتدادها الواسع في قلب أسيا الوسطي.

وفي المقابل تعد فاتكان أصغر دولة حبيسة في العالم إذا لا يتجاوز مساحتها 4هكتار فقط مما يجعلها حالتها فريدة من نوعها من حيث مساحة والوظيفة السياسية والدينية والمحدودة , ويبرز هذا التباين الحاد بين كازاخستان والفاتيكان مدى عدم التجانس في خصائص الدول الحبيسة.

وعليه توجد فروقات في حجم بين الدول الحبيسة إذا هناك عدد قليل منها حوالي 9دول تتراوح مساحتها بين 200,000و600,000ميل مربع بينما تقع خمس دول حبيسة ضمن فئة متوسطة بين 50,000و200,000ميل مربع في حيث يبلغ عدد البعض منها خاصة في إفريقيا بمساحة 50,000ميل مربع أي صغيرة جدا[1].

وعلى الرغم من التباين الواضح بين مساحات الدول الحبيسة إلا أن هذا العامل ،لا يجد محدد لوضعها الإقتصادي أو الجغرافي فمرجع الدول في ذاته لا يقصر التحديات التي تواجهها بقدر ما يفسرها موقعها ومدى بعدها عن المنافذ البحرية ،لذا يتجه التحليل إلى التركيز على درجة الإنفتاح الجغرافي ,أي المسافة الفعلية التي تفصل الدول الحبيسة من أقرب ميناء بحري وعليه تقع جميع الدول الحبيسة داخل القارات بحكم تعريفها ، غير أن درجة العمق الجغرافي فتختلف من دولة إلى أخرى ،فبعضها قريب نسبيا من السواحل حيث لا تتجاوز المسافة بين عاصمتها وأقرب ميناء نحو 300ميل ، وتتركز هذه الحالات أساسا في أوروبا ,فلا تعد قريبة من البحر سوى حالات محدودة مثل بوليفيا وليسوتو ومالاوي ومع ذلك فإن هذه الأفضلية النسبية غالبا ما تتلاشى بفعل ارتفاع تكاليف النقل الناتجة عن التضاريس الوعرة أو ضعف البنية التحتية.

ويترتب على المواقع الداخلي لهذه الدول جملة من الآثار الاقتصادية من أبرزها ارتفاع تكاليف الاستيراد وغيرها سنتكلم عليها في الفرع التالي ، وعلى رغم من أن هذه المشاكل

[1] Martin,Ira Glassner,Access to the sea for developing land-locked states,Martinus Nijhoff, rhe Hague,1970,p4.5

تصيب أيضا الدول الحبيسة إلا أن الفرق الجوهري يتمثل في أن تجارة الدول الحبيسة تمر عبر حدود دولية ,مما يجعلها أمام تعقيدات إجرائية وسياسية كبيرة[1].

وفيما يتعلق بالعلاقات الجغرافية ,فإن معظم الدول الحبيسة خارج أوروبا تحيط بها ثلاث دول أو أكثر , وهو ما يفرض عليها ضرورة الحفاظ على العلاقات مستقرة لضمان النفاذ إلى البحر ورغم أن تعدد الدول المجاورة قد يبدو عاملا إيجابيا من حيث تنوع المسارات , إلا أن الواقع يبين أن الخيارات الفعلية غالبا ما تظل محدودة , وتعد حالات مثل بوليفيا و زامبيا استثناءا نسبيا إذا يمكنهما الوصول إلى موانئ تقع على أكثر من محيط.

كما تلعب المسافة الفعلية وطبيعية التضاريس بين مراكز الاقتصادية للدول الحبيسة والموانئ دورا أكثر أهمية من المسافة الخطية المباشرة , حيث قد تكون هذه المراكز أقرب إلى موانئ خارج حدودها مقارنة ببعض مناطقها داخلية بالمنافذ الساحلية لتسهيل تصدير الموارد

الفرع الثالث : مشكلات الدولة الحبيسة التي تعوق تنميتها

مع استمرار التباين الاقتصادي بين الدول الغنية و الفقيرة ، و كذلك بين دول متوسطة الدخل و دول منخفضة الدخل (النامية) ، أصبح من المقبول جدا البحث عن أسباب الأداء الإقتصادي الضعيف في العوامل الطبيعية ، و عليه تواجه هذه الدول جملة من المشكلات المعقدة التي بدورها تعوقها من تحقيق التنمية.

عاني الدول الحبيسة بشكل عام من عدة مشاكل أهمها ، أنها لا تمتلك منفذاً بحرياً، مما يجعلها في حالة عزلة جغرافية ويجبرها على الاعتماد على الدول المجاورة للوصول إلى البحر عبر اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف[2].

وعند عبور السلع للحدود، تنشأ تكاليف معاملات تتعلق بالجمارك. وإذا حدث تغيير في وسائط النقل، فستظهر تكاليف التفريغ وإعادة الشحن وربما التخزين أيضًا. وبالتالي، يمكن اعتبار عدم الإطلالة على البحر عاملًا يؤدي إلى رفع أسعار الواردات، وخفض أسعار الصادرات بعد خصم تكاليف النقل (التي يجب أن يتحملها البائع في ظل المنافسة الدولية).

وبالتالي، تعاني الدول غير الساحلية من تدهور في شروط التبادل التجاري وما يترتب عليه من انخفاض في الدخل الحقيقي. وكلما زادت حصة السلع الأولية في الصادرات والسلع

---

[1] بوسكرة بوعلام ، مرجع سابق ص40

2 نفس المرجع ، ص30.

المصنعة في الواردات، زادت خسارة شروط التبادل، لأن تكاليف النقل تكون منخفضة نسبيًا بالنسبة للسلع الأولية ومرتفعة بالنسبة للسلع المصنعة[1]كما تضطر هذه الدول إلى استئجار موانئ في دول الجوار لنقل بضائعها، وهو ما يفرض عليها أعباء مالية كبيرة ورسوم مرتفعة، مما يؤدي إلى ما يمكن وصفه بـ"النزيف الاقتصادي". بالإضافة إلى ذلك، فإن اعتمادها على الدول المجاورة يجعلها في موقف ضعيف، حيث قد تتعرض لضغوط سياسية أو شروط غير متكافئة، مما يحد من قدرتها على اتخاذ قرارات مستقلة أو حماية مصالحها ومن المشكلات الأخرى أيضاً ما يسمى بـ"ازدواجية الحصار"، أي أن الدولة الحبيسة قد تكون محاطة بدول حبيسة أخرى، مما يزيد من صعوبة الوصول إلى الموانئ البحرية ويجعل عملية النقل أكثر تعقيداً وتكلفة و أمام المشاكل التي تعاني منها الدول الحبيسة بسبب موقعها الجغرافي وافتقارها إلى المنافذ البحرية، أولت الأمم المتحدة اهتماماً خاصاً بهذه الفئة من الدول، خاصة من خلال مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD). فقد تم طرح هذه المشكلة ضمن قضايا التنمية الدولية منذ منتصف السبعينات، بهدف لفت انتباه المجتمع الدولي إلى ضرورة منح هذه الدول معاملة خاصة تساعدها على الاندماج في التجارة العالمية. وقد ركزت هذه الجهود على إيجاد حلول عملية، أهمها تسهيل وصول هذه الدول إلى الموانئ البحرية، وتخفيض تكاليف النقل والعبور، وتعزيز التعاون بين الدول الحبيسة والدول الساحلية، بما ضمن تحسين فرصالتنمية الاقتصادية لها[2]وبسبب هذه الظروف، اهتم القانون الدولي بهذه المشكلة، خاصة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي تعطي الدول غير الساحلية حق الوصول إلى البحر والعبور منه، حتى تقلل من تأثير هذا العائق الجغرافي وتساعدها على الاندماج في الاقتصاد العالمي.

المبحث الثاني : التطور التاريخي والقانوني لوضعية الدول الحبيسة

يمثل التطور التاريخي والقانوني لوضعية الدول الحبيسة أحد أهم المداخل لفهم الكيفية التي تشكل بها هذا الصنف من الدول داخل النظام الدولي، وكيف انتقل التعامل معها من مجرد واقع مفروض بالجغرافيا إلى وضعية أصبحت محل تنظيم قانوني متدرج. فالدولة الحبيسة

1.MacKellar, J. et al., Economic Development Problems of Landlocked Countries, 2000, pp2-3.

2بوسكرة بوعلام ، المرجع السابق، ص 25-28.

ليست نتاج لحظة قانونية واحدة، وإنما هي حصيلة تراكمات تاريخية طويلة ارتبطت بتغير شكل الدولة، وتطور مفهوم السيادة، وإعادة توزيع المجال السياسي بين الفاعلين الدوليين.

وقد شهد هذا التطور مسارًا غير خطي، تأثر بشكل كبير بالتحولات الكبرى التي عرفها العالم، سواء خلال فترات الامتداد الإمبراطوري أو خلال مراحل التفكك وإعادة التشكل السياسي، إلى أن وصل النظام الدولي إلى مرحلة أكثر تنظيمًا سعت إلى إدماج مختلف الأوضاع الجغرافية ضمن إطار قانوني يهدف إلى تحقيق قدر من التوازن والإنصاف. ومن ثم، فإن فهم الوضعية الحالية للدول الحبيسة لا يمكن أن يتم إلا من خلال تتبع هذه المراحل التاريخية المتعاقبة، التي أسهمت في بلورة ملامحها القانونية الراهنة.

المطلب الأول : التطور التاريخي لفكرة نشوء الدول الحبيسة

كما أن فهم ظهور الدول الحبيسة يقتضي النظر إليها ضمن إطار أوسع يتجاوز المعطى الجغرافي البحت، ليشمل العوامل السياسية والتاريخية التي أسهمت في تكريس هذا الواقع أو إعادة إنتاجه. ومن ثم، فإن هذا المطلب يسعى إلى إبراز الدور الذي لعبته التحولات الجيوسياسية في بروز هذا النوع من الدول، وكيف تدرج إدراك المجتمع الدولي لهذه الوضعية عبر مراحل متعاقبة.

الفرع الأول :الوضعية التاريخية للنظام الدولي قبل نشوء الدولة الحبيسة

لم تكن قوانين البحار قواعد ثابتة أو جامدة، بل ظلت عبر التاريخ في حالة تطور مستمر وتغير دائم، تبعاً للتحولات السياسية وتطور موازين القوة بين الدول، سواء في العصور القديمة أو في العصور الحديث. ويمكن القول إن قانون البحار يعد من أكثر فروع القانون الدولي تغيراً في مرحلة العصور القديمة تدل الدراسات التاريخية على أن أغلب الحضارات القديمة نشأت على سواحل البحار أو على ضفاف الأنهار، مثل الحضارة الفرعونية القديمة في مصر التي قامت على ضفاف نهر النيل، حيث استعمل المصريون القدماء السفن في نقل البضائع بين الممالك المختلفة، وهو ما يعكس مدى تطورهم في مجال الملاحة البحرية.

ومع مرور الزمن، بدأت تلك الحضارات تستشعر الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية والعسكرية للبحار، وما قد تمثله من خطر أو وسيلة قوة في الوقت نفسه، خاصة مع تعرضها للهجمات البحرية. لذلك سعت الإمبراطوريات القديمة إلى فرض سيطرتها على المياه البحرية القريبة من سواحلها، وادعت ملكيتها لها، كما عملت على قصر الملاحة والصيد فيها على

رعاياها فقط. وفي هذا السياق، كانت الإمبراطوريات القديمة تمارس سيطرة فعلية على البحار القريبة من سواحلها دون وجود تقسيمات حدودية دقيقة أو نظام قانوني منظم، حيث كان الوصول إلى البحار واستغلالها تلقائية ، إذ ارتبطت السيطرة البحرية بالقوة العسكرية والقدرة على فرض النفوذ أكثر من ارتباطها بقواعد قانونية مستقرة.

ومن أبرز الأمثلة على ذلك الإمبراطورية الرومانية التي قامت على شواطئ البحر الأبيض المتوسط، حيث احتل البحر مكانة مركزية في اهتماماتها، فعملت على بناء الأساطيل والسفن القوية بهدف السيطرة عليه، ولم تتردد في خوض الحروب من أجل ذلك. وبذلك فرضت سيطرتها بالقوة على البحر المتوسط وادعت ملكيته، رغم وجود تناقض بين هذا الادعاء وبين الممارسة الفعلية على أرض الواقع.كما عرفت البشرية العديد من الحضارات البحرية الأخرى مثل الفينيقيين، القرطاجيين، الإغريق، وكذلك حضارات الهند والصين، والتي برعت جميعها في فنون الملاحة وأقامت أساطيل بحرية ضخمة اعتمدت عليها في التجارة وتبادل السلع، مما جعل النقل البحري أساساً رئيسياً في النشاط الاقتصادي آنذاك[1].

واستمر هذا الوضع لفترة طويلة، إلى أن جاء الإسلام، حيث فطن المسلمون إلى أهمية البحار، خاصة مع تكرار ذكرها في القرآن الكريم، مثل قوله تعالى: "وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ"[2] وقوله تعالى: "وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَٰذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَهَٰذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ ۖ وَمِن كُلٍّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاخِرَ لِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ"[3]. ومن هنا بدأ الاهتمام بالبحر بشكل أوضح، غير أن المسلمين في البداية لم تكن لديهم الخبرة الكافية في الملاحة وصناعة السفن، مما دفعهم إلى الاستعانة بخبراء الروم في هذا المجال لكن هذا الأمر لم يستمر طويلاً، إذ سرعان ما تطور المسلمون في فنون الملاحة وصناعة السفن، ولم يقتصر نشاطهم على البحار القريبة، بل توسعوا إلى المحيطات البعيدة، ووصلوا إلى مناطق واسعة شرقاً وغرباً، كما شكلوا أساطيل بحرية كان لها دور بارز في الفتوحات . وفي المقابل كثفت أوروبا الدراسات الخاصة بالبحار وذلك من أجل

[1] حسني موسى محمد رضوان ، دور التحكيم و القضاء الدوليين في تسوية المنازعات الحدود البحرية ، رسالة الدكتوراه، كلية الحقوق ، جامعة الخليجية ، مملكة البحرين ، دار الفكر و القانون منصورة 2014 ص ص 8 . 10.

[2] سورة النحل، الآية 14.

[3] سورة فاطر، الآية 12.

فرض سيطرتها على مساحات واسعة بهدف محاصرة الدولة الإسلامية[1]، و مع تفجر أطماع و ازدياد النزعات بشأن السيطرة على البحار أو جزء منه أو استغلاله برزت الحاجة الملحة إلى تنظيم نظام القانوني للبحار[2].

الفرع الثاني: التحولات الجيوسياسية و ظهور الدولة الحبيسة

بغيت تكوين نظام قانوني قدم الفقيه الهولندي هوغو غروسيوس سنة 1609في مؤلفه البحر المفتوح مبدأ حرية البحار، مؤكداً أن البحر لا يقبل التملك وأنه يجب أن يكون مفتوحاً أمام جميع الدول من أجل الملاحة والتجارة، في مواجهة محاولات بعض القوى الاستعمارية فرض السيطرة عليه وقد كان غروسيوس يدافع عن حق الاتصال والتجارة لكل الأمم عبر كل البحار بقوله :"إن الرياح تهب تارة من هذه الجهة و طورا من الجهة الأخرى ،وذلك دليل على أن السفن يمكن أن تمخر عباب البحر في كل اتجاهات[3]"و يقصد به أن طبيعة البحر تدعم فكرة حرية الملاحة و عدم إمكانية احتكار البحار من طرف دولة واحدة ٠

وقد ساهم هذا الطرح في إرساء الأساس النظري لمبدأ حرية البحار، الذي تطور لاحقاً وأصبح جزءاً من القانون الدولي، خاصة خلال الثورة الفرنسية التي اعتبرته رمزاً للمساواة بين الدول، ثم خلال القرن التاسع عشر مع ترسيخ النظام الدولي الحديث، و منه شهد مبدأ حرية البحار نوعاً من الاستقرار خلال القرن التاسع عشر، خاصة في ظل هيمنة القوى الكبرى على النظام الدولي لكن هذا الوضع لم يدوم طويلا إذا مع إنهيار و تفكك هذه القوى خلال القرن العشرين، خاصة بعد الحرب العالمية الثانية ظهرت خريطة دولية جديدة قائمة على ظهور الدول الحديثة المستقلة ورسم حدود سياسية واضحة بينها. غير أن هذه الحدود التي وُضعت في كثير من الأحيان لأسباب استعمارية أو إدارية، لم تراعِ دائماً الاعتبارات الجغرافية والاقتصادية، مما أدى إلى ظهور عدد كبير من الدول غير الساحلية التي وجدت نفسها محرومة من منفذ مباشر إلى البحر. و عليه سارعت الدول الساحلية المستقلة حديثا إلى تعزيز سيادتها على المناطق البحرية المجاورة لسواحلها ، بهدف حماية مواردها الطبيعية و ضمان

1حسني موسى محمد رضوان, دور التحكيم والقضاء الدوليين في تسوية المنازعات الحدود البحرية, رسالة الدكتوراه, كلية الحقوق, جامعة الخليجية, مملكة البحرين ,دار الفكر والقانون منصورة 2013, ص ص 15، 20.

2أكرم حسن "تطور القانون الدولي للبحار ", مجلة الحياة النيابية ,مجلس النواب اللبناني ,المجلد 116,أيلول /سبتمبر 2020,ص4.

3تمخر عباب البحر: تعبير عربي فصيح يعني شق السفن لأمواج البحر والإبحار في مياهه الواسعة.

أمنها الإقتصادي ، وخاصة بعد ظهور دراسات و نظريات فقهية تؤيد وجه نظر الدول في إمكانية تملك البحر و من هؤلاء الفقيه سلدن في مؤلفه بعنوان "البحر المغلق[1]". وعليه أخذت الدول الساحلية تحاول تبسط سيادتها على البحار الملاصقة أو التي تقع عل ضفافها لها كالبحر الإقليمي و تحاول توسيع سيادتها أكثر، فيحين لم تكن الدول الحبيسة تستطيع قيام بهذا الأمر إذ وجدت نفسها في موقع لا يطيل على البحار و هو ما ترتب عليه جملة من الصعوبات، حيث أصبحت هذه الدول تعتمد بشكل كبير على الدول المجاورة للوصول إلى الموانئ، وهو ما أثر سلباً على تجارتها الخارجية وزاد من تكاليف النقل وأعاق اندماجها في الاقتصاد العالمي.

وأمام هذه التحديات، بدأت الدول الحبيسة تدرك وضعها الخاص وتطالب بحقوق تضمن لها تجاوز هذا العائق الجغرافي، مستندة في ذلك إلى مبادئ القانون الدولي، خاصة مبدأ السيادة والمساواة بين الدول، و مبدأ تراث المشترك للإنسانية ، و بهذا ظهرت مرحلة جديدة من الوعي القانوني والسياسي، سعت من خلالها هذه الدول إلى تأكيد حقها في الوصول إلى البحر وحرية العبور، والمشاركة في الاستفادة من الموارد البحرية، في إطار البحث عن تحقيق قدر من العدالة والتوازن داخل النظام[2] الدول.

المطلب الثاني : تكريس الحقوق القانونية للدول الحبيسة في القانون الدولي للبحار

لقد تم هذا التكريس بشكل تدريجي عبر تطور قواعد القانون الدولي، وصولًا إلى اتفاقية الامم المتحدة لقانون للبحار أنه ظل مقيدًا باعتبارات سيادة دول العبور.

ولا يقتصر فهم هذه الحقوق على بعدها القانوني، بل يرتبط أيضًا بأسس فلسفية ووظيفية تبرر وجودها ضمن إطار تحقيق نوع من التوازن والعدالة الدولية. وعليه، سيتم تناول تطور تكريس حق الوصول والعبور، ثم بيان الأساس الفلسفي والوظيفي لحقوق الدول الحبيسة.

1حسني موسى محمد رضوان، دور التحكيم و القضاء الدوليين في تسوية منازعات الحدود البحرية ، دار الفكر و القانون ، المنصورة 2013، ص 48.

2سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار، المؤسسة الجميلة للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت (الحمراء)، لبنان، ص 24.

الفرع الأول: تطور تكريس حق الوصول والعبور في القانون الدولي للبحار

يُعدّ تكريس الحقوق القانونية للدول الحبيسة في إطار القانون الدولي للبحار نتيجة تطور تدريجي عرفه النظام الدولي، انتقل فيه من مجرد الاعتراف بالوضع الخاص لهذه الدول إلى إقرار مجموعة من القواعد القانونية التي تهدف إلى تمكينها من تجاوز العائق الجغرافي الذي يميزها. وقد جاء هذا التطور استجابة لحاجة المجتمع الدولي إلى إدماج الدول غير الساحلية في حركة الملاحة والتجارة الدولية، بما يضمن لها الحد الأدنى من المشاركة في الاستفادة من المجال البحري في البداية أول ما برز الإهتام بها كان في إتفاقية برشلونة حيث.

1.حرية العبور لأغراض التجارة: نظام برشلونة و (GATT)

أقرّ عهد عصبة الأمم مبدأ حرية الاتصال والعبور، وأنشأ منظمة متخصصة أسفرت أعمالها عن اعتماد "نظام برشلونة" سنة 1921وجاء هذا النظام لمعالجة وضع الدول الحبيسة التي ظهرت بعد الحرب العالمية الأولى، من خلال وضع إطار قانوني يضمن لها إمكانية العبور عبر أراضي الدول الأخرى.

ألزم النظام الدول المتعاقدة بتسهيل عبور البضائع ووسائل النقل، خاصة عبر السكك الحديدية والممرات المائية، مع السماح بفرض رسوم معقولة وغير تمييزية. ومع ذلك، لم يُقرّ حقًا مطلقًا في العبور، بل مجرد "حرية" يمكن تقييدها لأسباب تتعلق بالأمن أو الصحة العامة ورغم محدودية نطاقه، يُعد نظام برشلونة خطوة أولى في تكريس قواعد دولية لفائدة الدول الحبيسة، ومقدمة لتطورات لاحقة في القانون الدولي مثل اتفاقية الجات.

2.من المعاملة بالمثل إلى حق الوصول : إتفاقية أعالي البحار (1958)

أوصت الجمعية العامة للأمم المتحدة بدراسة مسألة وصول الدول الحبيسة إلى البحر، فأنشأ مؤتمر جنيف 1958لجنة مختصة لهذا الغرض[1]. وقد استندت هذه اللجنة إلى وثائق أممية وإقليمية تناولت إشكالية الوصول، غير أن الخلاف برز بين الدول الحبيسة التي طالبت بالاعتراف بـ"حق" الوصول، والدول الساحلية التي اكتفت بالإقرار بـ"إمكانية" الوصول دون إلزام قانوني صريح. وانتهى الأمر باعتماد صيغة توفيقية (المادة 3من اتفاقية أعالي البحار) كرّست موقف الدول الساحلية، مما يعني فشل المؤتمر في إقرار حق عام ومُلزم للوصول الحر إلى البحر.

[1] سليم حداد، المرجع السابق، ص26

3. بين حرية الوصول و السيادة الإقليمية : إتفاقية نيويورك (1965)

جاءت اتفاقية نيويورك بمبادرة من دول حبيسة، وسعت إلى الاعتراف الصريح بحق العبور الحر. ورغم أنها شكّلت تطورًا مهمًا بإدراج مفهوم "الحق"، إلا أن هذا الاعتراف بقي محدودًا بسبب التأكيد القوي على سيادة دول العبور، التي احتفظت بحق اتخاذ التدابير اللازمة لحماية مصالحها. كما أن إدراج المبادئ الأساسية في ديباجة الاتفاقية فقط أضعف من قيمتها القانونية، مما أبقى التوازن مائلاً لصالح الدول الساحلية.

4. حق الوصول في إتفاقية قانون البحار الأمم المتحدة لقانون البحار (1982):

سعت اتفاقية 1982إلى إضفاء طابع أكثر شمولية على تنظيم البحار، وأقرت مبدئيًا بحق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحر وحرية العبور. غير أن ممارسة هذا الحق ظلت مرهونة باتفاقيات ثنائية أو إقليمية مع دول العبور، مما قلّص من فعاليته. كما أكدت الاتفاقية على أولوية سيادة دول العبور، التي يمكنها اتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية مصالحها.

وعلى الرغم من الطابع العالمي للاتفاقية، فإنها لم تُحدث تحولًا جذريًا في وضع الدول الحبيسة, بل أعادت تكريس قواعد سابقة.

بل إن بعض أحكامها جاءت أقل فائدة مقارنة باتفاقية 1958، خاصة فيما يتعلق بنظام المعاملة، حيث استُبدلت المعاملة التفضيلية بمبدأ "المعاملة المتساوية"، الذي قد لا يضمن مزايا حقيقية لهذه الدول[1].

الفرع الثاني : الأساس الفلسفي والوظيفي لحقوق الدول الحبيسة

تقوم حقوق الدول الحبيسة في القانون الدولي على مجموعة من الأسس الفلسفية والوظيفية التي تفسر وجودها وتبرر أهميتها.

من الناحية الفلسفية، لا تُفهم هذه الحقوق على أنها مجرد قواعد فنية لتنظيم حركة المرور أو التجارة، بل هي مرتبطة أساسًا بمبدأ العدالة والمساواة بين الدول داخل المجتمع الدولي. فالدولة، مهما كان موقعها الجغرافي، تبقى متساوية من حيث المركز القانوني مع غيرها من الدول. وبالتالي فإن حرمان بعض الدول من المنفذ البحري بسبب موقعها الطبيعي لا ينبغي أن يؤدي إلى عزلها اقتصاديًا أو إضعاف مشاركتها في التجارة الدولية. ومن هنا يظهر البعد

1Obiora Paschal ,A Search for Landlocked States' Right of Access To and From the Seas: The Influence of International Commercial Law, SSRN Working Paper, 2021, pp 2-9

الإنساني والأخلاقي في القانون الدولي، الذي يسعى إلى تقليل أثر العوامل الجغرافية من خلال الاعتراف بحقوق تساعد الدول الحبيسة على تجاوز هذا النقص الطبيعي.

كما يقوم هذا الأساس أيضًا على مبدأ التضامن الدولي، الذي يدعو إلى التعاون بين الدول، خاصة بين الدول الساحلية والدول الحبيسة، بحيث لا يتم استعمال السيادة بشكل يعيق تنمية الدول الأخرى أو يحرمها من الوصول إلى الأسواق العالمية. وفي هذا الإطار، أصبحت حرية المرور أكثر من مجرد امتياز، بل تميل إلى أن تكون ضرورة عملية تفرضها طبيعة الاقتصاد العالمي الحديث.

أما من الناحية الوظيفية، فإن حقوق الدول الحبيسة تهدف بالأساس إلى دمج هذه الدول في النظام الاقتصادي الدولي بشكل أفضل، من خلال تقليل تأثير العزلة الجغرافية وتخفيف التكاليف المرتبطة بالنقل والتجارة. لذلك فهي حقوق ذات وظيفة تعويضية، تسعى إلى الحد من الآثار السلبية الناتجة عن عدم امتلاك منفذ بحري، ومساعدة هذه الدول على تحسين قدرتها التنافسية في السوق العالمية.

كما تؤدي هذه الحقوق وظيفة تنظيمية، إذ تعمل على تنظيم العلاقة بين الدول الحبيسة والدول العابرة من خلال الاتفاقيات الثنائية أو الإقليمية، بما يضمن سهولة نقل البضائع والأشخاص ويقلل من العراقيل الإدارية والتعسف في استعمال سلطة الدول[1] الساحلية.

وبناءً على ما سبق، فإن فهم الأساس الذي تقوم عليه حقوق الدول الحبيسة يمهد لدراسة أهم هذه الحقوق بشكل تفصيلي، إضافة إلى إبراز الدور الذي تلعبه المنظمات الدولية في حماية هذه الحقوق وتنظيمها و هو ما سيتم التطرق إليه في الفصل الثاني.

1Obiora Paschal, op.cit, p10

الفصل الثاني

حقوق الدول الحبيسة و آليات
حمايتها في قانون البحار

تمهيد:

يشكل موضوع حقوق الدول الحبيسة في إطار قانون البحار أحد أهم المواضيع التي تعكس التفاعل بين القواعد القانونية الدولية والواقع الجغرافي غير المتكافئ للدول. فإذا كان الفصل الأول قد تناول إطار المفاهيمي إضافةً إلى الأساس التاريخي والفلسفي لهذه الحقوق، فإن هذا الفصل يركز على الجانب التطبيقي، من خلال بيان الحقوق المقررة للدول الحبيسة في مختلف مناطق البحار، سواء داخل المناطق الخاضعة لسيادة الدول الساحلية أو في المناطق الخارجة عن الولاية الوطنية.

وفي هذا الإطار، لم يعد البحر مجالًا حكرًا على الدول الساحلية فقط، بل أصبح فضاءً قانونيًا مفتوحًا يخضع لمبدأ المساواة بين الدول، بما في ذلك الدول الحبيسة التي منحها القانون الدولي جملة من الحقوق لضمان عدم تهميشها اقتصاديًا وجغرافيًا. غير أن ممارسة هذه الحقوق تظل مرتبطة بمجموعة من القيود والشروط التي تفرضها سيادة الدول الساحلية من جهة، ومتطلبات النظام القانوني للبحار من جهة أخرى.

كما أن الاعتراف بهذه الحقوق لا يكفي في حد ذاته، ما لم يُدعّم بآليات فعالة لحمايتها وضمان احترامها، وهو ما دفع المجتمع الدولي إلى إنشاء مجموعة من الأجهزة والمؤسسات، إلى جانب تطوير آليات قضائية لتسوية النزاعات المرتبطة بها. ومن ثم، يهدف هذا الفصل إلى دراسة حقوق الدول الحبيسة في القانون الدولي للبحار، وإبراز مختلف الآليات المؤسسية والقضائية الكفيلة بحمايتها.

المبحث الأول: حقوق الدول الحبيسة في إطار النظام القانوني للبحار:

يتناول هذا المبحث حقوق الدول الحبيسة في إطار النظام القانوني للبحار، باعتبارها حقوقًا أقرها القانون الدولي بهدف تمكين هذه الدول من تجاوز القيود التي تفرضها عليها طبيعتها الجغرافية وغياب المنفذ البحري المباشر. وتختلف هذه الحقوق من حيث نطاق ممارستها بحسب طبيعة المناطق البحرية، إذ نجد أن جزءًا منها يمارس داخل المناطق الخاضعة لسيادة الدول الساحلية، حيث يرتبط أساسًا بحق المرور والعبور وما يتطلبه من احترام سيادة الدولة الساحلية والتقيد بالاتفاقيات المنظمة لذلك، في حين يمارس الجزء الآخر في المناطق الخارجة عن الولاية الوطنية، والتي تقوم على مبدأ حرية البحار ومبدأ المساواة بين الدول، مما يمنح الدول الحبيسة مجالًا أوسع للاستفادة من الموارد البحرية.

المطلب الأول: حقوق الدول الحبيسة في مناطق الخاضعة لسيادة الدول الساحلية:

تعد المناطق التي تبسط عليها الدولة الساحلية سيادتها هي المياه الداخلية[1]و البحر الإقليمي [2]، فالبنسبة للمياه داخلية تعتبر جزء لايتجزأ من إقليم البري للدولة و يشمل الموانىء ، الخلجان كما ليس للسفن الأجنبية حق المرور إلا بإذن من الدولة الساحلية . في حين يختلف الأمر في البحر الإقليمي و الذي عرفته المادتين الأولى و الثانية من اتفاقية جنيف1958، و المادة الثانية و الثالثة من اتفاقية 1982فإنه يمنح للدولة الساحلية الحق في تنظيمه و ممارسة سيادتها عليه ، دون عرقلة حق المرور البريء للسفن الأجنبية بشرط أن لا تضر هذه السفن بأمن الدولة الساحلية و حسن نظامها و قد كفلت معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار 1982هذا الحق لجميع الدول بما في ذلك الدول الحبيسة ،كون عرقلة المرور البريء لكافة

1تعد المياه الداخلية بأنها «تلك المياه التي تتغلغل في اقليم الدولة وتدخل فيه بحكم موقعها وتخضع لقواعد الخاصة غير تلك التي يخضع لها باقي أجزاء البحر « كما إذا جاء في المادة الثامنة الفقرة الأولى من اتفاقية 1982 لقانون البحار بأنها تتشكل المياه الواقعة إلى جانب المواجهة البر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءا من من المياه الداخلية للدولة

[2] أنه ذلك الجزء من البحر الذي ينحصر ما بين المياه الداخلية و البحر العام وهو ذلك الجزء ما بين خط الأساس إلى لغاية 12 ميلا كما عرفه د أحمد حسن الفولي »بأنه ذلك الجزء من المياه الذي يبدأ من نهاية المياه الداخلية هي الدولة أو من الخط الأساسي ويمتد في اتجاه المنطقة المجاورة بطول 12 ميلا البحري »أحمد حسن الفولي القانون الدولي العام دار النهضة العربية القاهرة مصر 2015 صفحة 316

الدول بشأنه ان يضر بالتجارة الدولية التي تعتمد عليها جميع الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية .

و من خلال ما سبق سنقوم بدراسة هذه الحقوق و على رأسها حق المرور و العبور حيث سيتم تخصيص فرع مستقل له ثم سنتبعه بأبرز الحقوق المرتبطة له كحق الملاحة و الوصول للموانئ و غيرها و أخيرا سنخصص الفرع الثالث لدارسة الإلتزامات التي تفرض على الدولة الغير ساحلية لضمان التوازن بين حق العبور و مبدأ السيادة[1] .

الفرع الأول:حق المرور والعبور:

إن حق الدول الحبيسة في الوصول و العبور للبحر و كما سبق بيانه ، عرف تطوراً تدريجياً عبر العديد من الإتفاقيات الدولية ، بداية من نظام برشلونة لحرية العبور لأغراض التجارة 1921، مروراً بإتفاقية أعالي البحار 1958ثم نيويورك اتفاقية1965، و وصولاً نظام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982و الذي كرسه بصورة أكثر وضوحًا.

أولا . مفهوم حق المرور و العبور:

ليس للدول الحبيسة إذا أرادت تصريف بضاعتها أو الحصول على بضاعة غيرها من الدول عبر البحر الذي أصبحت التجارة الدولية تعتمد بقوة على المواصلات الدولية البحرية حيث وصلت إلى 90% من مجموع المواصلات التجارية الدولية في عالم[2].

و عليه ساوت المادة 17من معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982بين الدول الساحلية و الدول غير الساحلية ، بداية من حق المرور البريء عبر البحر الإقليمي، كما ورد من قبل في نص المادة 14من معاهدة جنييف المتعلقة بالبحر العالمي بالقول مع مراعاة أحكام هذه المادة فإن سف جميع الدول سواء كانت سحلية أو غيرها، تتمتع بحق المرور في البحر الإقليمي.

أيضا اعترفت المادة 1/52 من معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار 1982بنفس الحق للدول الغير ساحلية في المياه الأرخبيلية و انتهاء بحق الدول الحبيسة في الملاحة في البحر

---

[1] باعاج محمد، "المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية"، المجلة الأكاديمية للأبحاث القانونية والسياسية، المجلد السادس، العدد الأول، المركز الجامعي نور البشير أفلو، الجزائر، سنة 2022.

[2] محمد سعادي ، مرجع سابق ، ص 33

العام في المادة 1/87من نفس المعاهدة بقولها :«تكون البحار العالية مفتوحة أمام جميع الدول ، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية ».

لتخصص الجزء العاشر مواد من 124إلى 132بأكمله لحق الوصول إلى البحر للدول الحبيسة [1].

كما يستفاد من أحكام المادة 125عدة نتائج أساسية، أهمها:

1. ضمان حق الدولة الحبيسة في الوصول إلى البحر ومنه بصورة قانونية.
2. تمتعها بحرية العبور عبر أراضي دول المرور بجميع وسائل النقل المناسبة.
3. عدم ارتباط أصل الحق في العبور بوجود اتفاقية ثنائية مسبقة، إذ يظل الحق قائماً بموجب الاتفاقية الدولية، بينما تقتصر الاتفاقيات الثنائية على تنظيم الجوانب التقنية والإجرائية المتعلقة بممارسة هذا الحق.
4. إلغاء شرط المعاملة بالمثل، نظراً لعدم تكافؤ الوضع الجغرافي بين الدولة الحبيسة والدولة الساحلية[2] .

يقصد بدولة العبور حسب المادة 124الفقرة (ب)"تلك الدولة التي يقع إقليمها بين الدولة الحبيسة والبحر، بحيث يصبح عبور اراضيها ضرورياً لتمكين الدولة غير الساحلية من الوصول إلى البحر وممارسة حقوقها البحرية[3]."

في حين تعد حركة المرور العابر"مرور الأشخاص والأمتعة والبضائع و وسائل نقل عبر إقليم دولة المرورالعابر عندما لا يتعدى مرور عبر الإقليم المذكور جزءا من الرحلة الكاملة تبدأ وتنتهي في اقليم الدولة الغير الساحلية سواء أن ارفق هذا المرور نقل من سفينة إلى أخرى أو خزن أو تجزئة شحنة أو تغيير في أسلوب النقل أم أو لم يرافقه ".

ويتم هذا العبور عبر إقليم دولة ساحلية واحدة أو عدة دول، بحسب الموقع الجغرافي للدولة الحبيسة. فقد تكون الدولة الحديثة محاط بدولة ساحلية واحدة فقط، ومن أمثلة ذلك حاجة بعض الدول الإفريقية الحبيسة إلى مرور عبر الدول المجاورة للوصول إلى المحيط الأطلسي أو البحر الأحمر[4].

---

[1] محمد سعادي، نفس المرجع ، ص 46

[2] اتفاقية قانون البحار ، المادة 125، ص 85

[3] اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ، المادة 124، الفقرة (ج)، ص 72.

[4] بوسكرة بوعلام ، مرجع السابق ، ص 45 , 46.

ثانيا : وسائل العبور الدولة الحبيسة عبر البحر:

تتنوع وسائل عبور الدولة الحديثة نحو المنافذ البحرية طبعا لطبيعة موقع الجغرافي والبنية التحتية المتوفرة في الدول العبور، حيث يتم العبور بوسائل النهرية أو برية أو جوية، إضافة إلى وسائل نقل حديثة كالخطوط والأنابيب[1].

1.النقل النهري: ويعد الخيار الأنسب بالنسبة للدول الحبيسة خاصة تلك التي تكون مرتبطة مع بعضها البعض بشبكات الأنهار الدولية، مثل لدينا:

أ. في أوروبا تعتمد دول مثل النمسا، المجر، سويسرا، سلوفاكيا، على نهري الراين و الدانوب للوصول إلى البحر.

ب.أما في أمريكا اللاتينية تعتمد الباراغواي على نهري بارغواي و بارانا باعتبارهما من أهم الممرات المائية المؤدية إلى المحيط الأطلسي.

ج. في حين تعتمد كثير من الدول الإفريقية على نهر الكونغو للوصول إلى السواحل البحرية.

د. أما في آسيا تعتمد لاوس على نهر الميكونغ تسهيل اتصالها الخارجي.

2.النقل بالسكك الحديدية:

يعتبر من أهم الوسائل التي تعتمد عليها الدول الحبيس خاصا في القارة الإفريقية، حيث تقوم دول مثل زامبيا،بوتسوانا و زيمبابوي على نقل بضائعها و السلع نحو الموانئ البحرية بواسطة خطوط السكك الحديدية للوصول إلى موانئ دول الجوار ، خاصة موانئ موزنبيق و جنوب إفريقيا .و قد ساعد تطور السكك الحديدية العابرة للقارات في تحسين و ضعية العديد من الدول غير الساحلية ، بعدما كانت تعاني من صعوبات كبيرة في الوصول إلى البحر

3.النقل البري: ويكون من خلال استخدام المركبات والشاحنات.

4.النقل الجوي: أصبح وسيلة مهمة لتسهيل حركة الأشخاص والبضائع ذات القيمة العالية أو المستعجلة

كما توجد وسائل أخرى لأن نقلت تمثل في خطوط الأنابيب خاصة لنقل النفط والغاز[1].

1اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق، المادة 124، الفقرة 1 (د)، البندان 1و2، الفقرة 2، ص72.

ثالثا : المعاهدات الإقليمية المنظمة لحق الوصول إلى البحر:

في إطار تنظيم العلاقات بين دول الساحلية وغير الساحلية، خاصة فيما يتعلق بحق العبور والوصول إلى المنافذ البحرية، باردة الحاجة إلى إبرام اتفاقية ثنائية وإقليمية، وقد شملت هذه الاتفاقيات عدة مجالات من بينها الملاحة عبر الأنهار الدولية، تنظيم النقل العابر، استعمال الموانئ، تسهيل انتقال البضائع والأشخاص من وإلى الدولة الحبيسة.

أبرز مثال اتفاقية نظام الملاحة في نهر الدانوب والتي نظمت الملاحة في الجزء القابل للملاحة من نهر الدانوب، والذي يمر بعدد من الدول غير الساحلية في أوروبا الشرقية، مثل المجر سلوفاكيا وصربيا، و قد نصت المادة الأولى منها على أن :

(تكون الملاحة على نهر الدانوب حرة ومفتوحة لرعاية وسفن التجارة التابعة لجميع الدول على قدم المساواة فيما يتعلق برسوم الموانئ والملاحة وشروط الملاحة التجارية).

في حين شهدت القراءة الإفريقية إبرام عدة اتفاقيات ثنائية لتنظيم النقل العابر، من بينها الاتفاق المبرم بين مالي والسنغال سنة 1963 , والذي سمح لي مالي استخدام الموانئ السنغالية لتأمين حركة المرور العابر من وإلى أراضيها.

أما في أمريكا اللاتينية، فقد أبرمت بوليفيا عدة اتفاقيات مع دول الجوار بهدف ضمان حقها في الوصول إلى البحر، من أبرزها المعاهدة المبرمة بينها وبين الأرجنتين بتاريخ 19نوفمبر 1937, والتي اعترفت بمبدأ حورية العبور عن طريق البر أو السكك الحديدية أو البحر[2].

رابعا :الصعوبات المرتبطة بممارسة حق المرور العابر

ومن أبرز هذه الإشكالات غموض مفهوم"المصالح المشروعة"التي تتمسك بها دول العبور لتبرير فرض بعض القيود على ممارسة حق العبور. الجزء العاشر من الاتفاقية رغم اعترافه بحق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحر ومنه، منحا في المقابل لدول العبور الحق في اتخاذ التدمير اللازمة لحماية مصالحها المشروعة و أمنها و سيادتها ، دون وضع تعريف دقيق لهذا المفهوم، الأمر الذي يفتح المجال لتفسيرات واسعة قد تؤدي إلى تقيد فعلي لحرية العبور.

1محمد سعادي، مرجع سابق ، ص 4849

2بوسكرة بوعلام ، مرجع سابق ، ص49 ,48

وقد ظهرا ذلك بوضوح خلال مناقشات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، حيث أكدت الهند ضرورة مراعاة المصالح المشروعة للدول الساحلية ودول العبور عند إقرار حقوق الدول الحساسة خصاما يتعلق بالأمن الوطني وتحديد طرق العبور، واستند إلى هذا التوجه، قامت الهند سنة1989بفرض قلوب شديدة على وصول النبال إلى البحر على خلفية خلفها سياسية والتجارية بين البلدين، مما أبرزها هشاشة التطبيق العملي لحق العبور رغم الاعتراف به قانونيا.

كما يلاحظ في بعض المفاهيم الأساسية الواردة في الاتفاقية جاءت بصياغه مرنة وغير دقيقة، إذا منحت الدول الحبيسة حق الوصول إلى البحر ومنه ووصف العبور بأنه حرية، لكنه في الوقت نفسه تركت شروط وطرق ممارسة هذه الحرية إلى الاتفاق بين الدول الحديثة ودول العبور سواء من خلال اتفاقية ثنائية أو إقليمية أو دون إقليمية.

ويمثل ذلك تطورا مقارنة باتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار، التي اكتفت في مادتها الثالثة بالإشارة إلى ضرورة تمتع الدول الغير الساحلية بحرية الوصول إلى البحر ،دون أن توضح بشكل صريح ما إذا كان هذا الالتزام قانونيا أم مجرد التزام إخلاقي أو تعاوني.

أما اتفاقية1982لقد جاءت بصيغة أكثر وضوحا، خاصة في المادة125فقرة 1والتي قررت حق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحر والمرور العابر بغرض ممارسة الحقوق المقررة لها في الاتفاقية، بما في ذلك الحريات المتعلقة بأعلى البحار والمنطقة الدولية لقع البحر.

غير أن الاتفاقية، ورقم هذا التطور أبقى للدول العبور سيادتها الكاملة على إقليمها ، ومنحت الحق في اتخاذ الإجراءات الضرورية لحماية مصالحها المشروعة و أمنها و سلامتها ، وهو التطبيق الفعلي لحرية العبور مرتبطا بدرجة كبيرة بمبدأ التعاون السياسي والقانوني بين الدول المعنية[1].

1بوسكرة بوعلام ، مرجع سابق ، ص 49,50,51

الفرع الثاني : الحقوق المرتبطة بحرية العبور و الوصول

لقد حرصت الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل العابر على الزام دول العبور بتوفير التسهيلات الضرورية لضمان فعالية هذا الحق، من خلال توفير وسائل النقل المناسبة ونقاط إعادة الشحن عند الضرورة، إضافة إلى تبسيط الإجراءات الجمركية والإدارية المتعلقة بالنقل العابر. كما أكدت هذه الاتفاقية ضرورة اعتماد وثائق مبسطة وإجراءات سريعة لتفادي تعطيل الحركة العبور مع الالتزام دول العبور بتجنب التأخير غير المبرر والتعاون لمعالجة أي صعوبات قد تتعرض وسائل أثناء النقل[1].

و عليه حددت المواد من 127حتى 132حقوق مرتبطة بحق المرور و الوصول و هي مرتبة حسب ورودها في اتفاقية :

أولا : المادة127

و تنص على الرسوم الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى.

1. لا تخضع حركة المرور العابر لأي رسم جمركي أو ضريبة أو أي رسم آخر باستثناء الرسوم التي تجبى مقابل تقديم خدمات معينة بصدد هذا المرور العابر.
2. لا تخضع وسائل النقل المارة مرورا عابرا والتسهيلات الأخرى المقدمة إلى الدول غير الساحلية والتي تستخدمها هذه الدول، لضرائب أو رسوم تزيد على تلك التي تجبى مقابل استخدام وسائل النقل التي تخص دولة المرور العابر "

و يفهم من هذه المادة أن الدول الساحلية لا تقوم بفرض رسوم مبالغ فيها أو تعسفية ، و إنما تكون عادلة و معقولة لكي لا تعييب حرية الوصول إلى البحر .

ثانيا: المادة 128

و قد جاء في نص هذه المادة أن : "المناطق الحرة والتسهيلات الجمركية الأخرى.

يجوز تسهيلا لحركة المرور العابر، توفير مناطق حرة أو تسهيلات جمركية أخرى في موانئ الدخول والخروج بدول المرور العابر، عن طريق الاتفاق بين هذه الدول والدول غير الساحلية".

1بوسكرة بوعلام ،نفس المرجع، ص 52

و يعي هذا إمكانية إنشاء مناطق حرة أو تسهيلات خاصة في موانئ الدول الساحلية. تستعمل لتسهيل مرور وتخزين البضائع خاصة بالدول الحبيسة دون عراقيل جمركية معقدة،

ثالثا: المادة129

و قد تم فيها دعوت الدول للتعاون فيما بينها من اجل توفير و تحسين وسائل النقل للدول الحبيسة و ذلك عبر الطرق البرية أو السكك الحديدية أو الموانئ و ذلك لضمان تسهيل التجارة و قد نصت عليها الإتفاقية بشكل التالي :

"التعاون في بناء وتحسين وسائل النقل حيث لا توجد في دول المرور العابر وسائل للنقل تكفل إعمال حرية المرور العابر، أو حيث تكون الوسائل الموجودة فيها، بما في ذلك المنشآت والمعدات المينائية، غير كافية من أية ناحية، يجوز لدول المرور العابر والدول غير الساحلية المعنية أن تتعاون في بناء تلك الوسائل أو تحسينها."

رابعا : المادة 30

عالجت مسألة التأخيرات و الصعوبات ذات الطابع الفني و عليه تم إلزام الدول الساحلية بعدم وضع عراقيل إدارية أو تقنية الغير مبررة أمام حركة عبور الدول الحبيسة ، كما يجب العمل على تسهيل الإجراءات و تقليل التأخير في الموانئ و المعابر كما أكد نص المادة : "تدابير لتفادي أو إزالة التأخيرات أو غيرها من الصعوبات ذات الطابع التقني في حركة المرور العابر.

1. تتخذ دول المرور العابر كل التدابير المناسبة لتفادي التأخيرات أو غيرها من الصعوبات ذات الطابع التقني في حركة المرور العابر.
2. في حالة حدوث تأخيرات أو صعوبات من هذا القبيل، تتعاون السلطات المختصة في دول المرور العابر وفي الدول غير الساحلية المعنية لإزالة هذه التأخيرات أو الصعوبات بسرعة.

خامسا: المادة 131

عالجت حق مهم ألا و هو المساواة في معاملة في موانئ البحرية حيث نصت المادة على: "المعاملة المتساوية في البحرية تتمتع الشفرة التي ترفع أعلام الدولة غير الساحلية بمعاملة مساوية لتلك التي تمنح للسفر الأجنبية الأخرى في الموانئ البحرية "و عليه يجب أن تعامل كل السفن على قدم المساواة دون تميز بسبب الجنسية السفينة أو الدولة التي ترفع

علمها.

سادسا: المادة 132

تناولت هذه المادة السفن التي تستفيد من حق العبور و التسهيلات الممنوحة للدول الحبيسة أو غير الساحلية ، و قد نصت على : "منح مزيد من تسهيلات المرور العابر كما انه لا يترتب على هذه الاتفاقية بأي وجه سحب تسهيلات مرور عابر تفوق تلك المنصوص عليها في هذه الاتفاقية وتكون محل اتفاق بين الدول الأطراف في هذا[1].

الاتفاقية أو ممنوحة من قبل دولة طرف. كما أن هذه الاتفاقية لا تحول دون أن تمنح على هذا النحو تسهيلات أكبر في المستقبل".

الفرع الثالث : الالتزامات المقابلة للدول الحبيسة

الرغم من أن اتفاقية قانون البحار اعترفت للدول الحصة بحقوقها تسهيلات، لكن هذا لا يعني إطلاقها دون قيود كما أن ممارسة هذه الحقوق يجب أن يتم بما يحقق توازن مع سيادة الدولة الساحلية ودول المرور وذلك من خلال:

أولا : احترام سيادة دول الساحلية و دول العبور

حيث منصة المادة 125الفقرة الثالثة"يكون للدول المرور العابر في ممارسة سيادتها الكاملة على إقليمها ، الحق في اتخاذ كل ما يلزم من التدابير التي تضمن أن حقوق والتسهيلات المنصوص عليها في هذا الجزء للدول الغير ساحلية لا تشكل واي صورة كانت تعد دين على مصالحها المشروعة[2]".

كما كما تكلمت المادة 34أيضا من نفس الاتفاقية على النظام القانوني للمياه التي تشكل المضائق المستخدمة في الملاحة الدولية على الرغم من أن هذه المادة لا تنص ولا تخص بشكل مباشر الدول الساحلية لكنها تتكلم عن نفس الفكرة ألا وهي فكرة الحفاظ على سيادة الدولة الساحلية حيث نصت فقرة الثانية منها على ان : "تمارس الدول المشاطئة للمضائق سيادتها وولايتها رهنا بمراعاة هذا الجزء وقواعد القانون الدولي الأخرى[3]"

1اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، المواد 129, 132

2اتفاقية قانون البحار ، المادة 125،الصفحة 73

[3]بوسكرة بوعلام ،نفس المرجع، ص 42

ثانيا : الامتثال لقوانين الدولة الساحلية

لقد أعطت كل من اتفاقية جنييف 1958و اتفاقية1982للدولة الساحلية الحق في وضع القوانين والأنظمة؛ وذلك من أجل تنظيم المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي، مشترطةً فلذلك أن تكون هذه القوانين والأنظمة متوافقة مع أحكام هذه الاتفاقية، كما حددت المادة 21من نفس الاتفاقية الميادين و(شملت سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور وحماية الوسائل تيسير الملاحة والتسهيلات الملاحية وغير ذلك من المرافق أو منشآت وحماية الكابلات والخطوط والأنابيب وحفظ الموارد الحية على البحر ومنع خرق القوانين والأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك والحفاظ على البيئة الساحلية ومنع تلوثها و حفظه و السيطرة عليه ، البحث العلمي البحري وأعنال المسح الهيدروغرافي ومنع خرق القوانين والأنظمة الدولة الساحلية الجمركية والضريبية أو المتعلقة بالهجرة والصحة.

واضح من خلال هذه المادة إطلاق سيادة الدولة الساحلية في هذا الموضوع ،حيث يتعين على السفن الأجنبية أن تراعي جميع القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة الساحلية على وجه الإطلاق في أي موضوع له علاقة بالنقل و الملاحة[1]، ومن ثم كانت هذه المادة اكثر دقة بالإشارة إلى الميادين التي يمكن في إطارها أن تتناولها الدولة الساحلية كليا أو جزئيا بالتنظيم، عبر سنها لمجموعة من الأنظمة و القوانين.

وحتى لا تعيق هذه القوانين والأنظمة السفن الأجنبية في المرور البريء بشكل خاص والمصالح الدولة بشكل عام وعليه ألزمت المادة 24من الاتفاقية البحار الدولة الساحلية بأن لا تعيق المرور البريء للسفن الأجنبية خلال مرورها ببحر الإقليمي إلا إذا وفقا لهذه الاتفاقية، وأن تمتنع عن فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء أو الإخلال به، أو التميز قانونا أو فعلا ضده سفن أي دولة أوضة السفن التي تحمل بضائع إلى أي دولة أو منها أو حسابها، كما أزمة الفقرة الثالثة من المادة 24بأن تعلن الدولة الساحلية الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانيين و الأنظمة.

ومن خلال ما سبق تبين لنا مدى حرص اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982على أن تكون القوانين والأنظمة التي تعتمدها الدولة الساحلية بشأن المرور البري عبر بحرها الإقليمي معقولة

1لخضر زاره،الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة ، دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد ، رسالة دكتوراه في القانون الدولي العامو العلاقات الدولية ، كلية الحقوق ، جامعة وهران ، 1999-2004, الجزائر ، ص 105.

بشكل لا ينتقص من نطاق المرور البريء أو يضر به من جهة، ولا يتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي من جهة أخرى[1].

ثالثا : عدم التعسف في استعمال حق المرور

إن حق المرور في البحر الإقليمي لا يثبت للسفن الأجنبية ، إلا إذا اتصف بطابع البراءة و متى ما انتفت عنه هذه الصفة فقد المرور شرعيته ، و منه كان للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الكفيلة لمنعه .

و عليه لقد قامت اتفاقية قانون البحار بوصف المرور البريء في مادة 19"يكون المرور بريئا مدام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويتم هذا المرور طبقا لهذه الاتفاقية و لقواعد القانون الدولي ". ومن ثم يكون المرور بري أنواع مشروعا إذا لم تقم السفن الأجنبية بأي عمل ضرا من شأنه أن يهدد السلم أو أمن الدولة الساحلية أو بحسن نظامها ولما من التوضيح حول اتفاقية 1982 , على أنه يعتبر مرور السفينة اجنبية ضار بسلم الدولة الساحلية او بحسن نظامها أو إذ قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية:

أ- أي تهديد بالقوة أو أي استعمالها ضد زيادة دولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية واستقلالها السياسي، أو بأي سورة أخرى انتهاك مبادئ القانون الدولي مجسد في ميثاق الأمم المتحدة.

ب-أي من وراء تدريب الأسلحة من أي نوع .

ج-أي عمل يهدف إلى جمع المعلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية وأمنها.

د- أي عمل عدائي يهدف إلى المساس بالدفاع الدولة الساحلية أو أمنه.

هـ- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.

و-إطلاق أي جهاز عسكري أو انزله أو تحميله.

ز-تحميل او إنسان أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا للقوانين والأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

ح-أي عمل من أعمال التلوث المقصود والذي يخالف هذه الاتفاقية.

1بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تلمسان، الجزائر، 2013-2014، ص32 ,33.

ط-أي من أنشطة صيد السمك.

ي- القيام بأنشطة البحث أو المسح.

ك-أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى لي الدولة الساحلية[1]

المطلب الثاني : حقوق الدول الحبيسة في مناطق الخارجة عن ولاية الدولة الساحلية

تبسط الدولة الساحلية سيادتها على بعض المناطق كمياه الداخلية و بحر الإقليمي وهو ما تم التطرق إليه في المطلب السابق ، وبالمقابل هناك مناطق تخرج عن هذه السيادة و تخضع لأنظمة قانونية خاصة نظمتها اتفاقية قانون البحار .و تتمثل في البحر العام [2]و أو المفتوح أو اعالي البحار و المنطقة الدولية لقاع البحار اضافة إلى المنطقة الإقتصادية الخاصة،بجانب هاته المناطق هناك منطقة تخول للدولة الساحلية حقوقا وظيفية اختصاصية وقائية فقط تهدف إلى حماية أمنها ومصالحها الجمركية والصحية والهجرية [3]

و عليه أعطت الاتفاقية للدول الحبيسة عدة حقوق داخل هذه المناطق، كحرية الملاحة واستعمال البحار واستغلال بعض الموارد، مقابل التزامها باحترام القواعد الدولية المنظمة لهذه المناطق وعدم الإضرار بحقوق الدول الأخرى أو بالنظام القانوني للبحار. يطلق عليها المنطقة المتاخمة[4].

الفرع الأول : حقوق الدول الحبيسة في منطقة أعالي البحار

سنقوم بدراسة هذه الحقوق حسب الترتيب التي جاءت به معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

1بوزيدي خالد، مرجع سابق ، ص26,27

[2]هو (كل أجزاء البحر التي لا تتعلق بالبحر الإقليمي أو بالمياه الداخلية للدولة)، 1958المادة الأولى من اتفاقية جنييف كما عرفته المادة ثمانية 86من معاهدة الأمم المتحدة 1982"بأنه كل أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الإقتصادية الخالصة ،و المياه الإقليمية أو المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية في الدول الأرخبيلية".

[3]هو ما نصت عليه المادة 33من فقرة الأولى «السماح للدولة الساحلية بممارسة سيطرتها على المنطقة المتاخمة من أجل منع خرم قوانينها و أنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة. أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي».

[4]عبد الكريم علوان، قانون الدولي العام (مبادئ العامة)، قانون دولي معاصر ، جزء الأول ، منشأة المعارف ، إسكندرية ، 1998 ص 102

أولا : حق الدول الحبيسة في حرية الملاحة في البحار

يُعد حق الدولة الحبيسة في حرية الملاحة في أعالي البحار من أهم الحريات التي كرّسها القانون الدولي للبحار ، و هو مبدأ استقرّ عليه العرف الدولي منذ زمن بعيد ، تأسيسًا على قاعدة مفادها أن أعالي البحار لا تخضع لسيادة أي دولة. ويُعبّر هذا المبدأ عن الجانب السلبي لحرية البحار، والمتمثل في عدم جواز إخضاع أعالي البحار لسيادة الدول، و إلى جانب جانبه الإيجابي الذي يتمثل في تمتع جميع الدول بالحريات البحرية المختلفة، وعلى رأسها حرية الملاحة.

وتُعتبر حرية الملاحة القاعدة الأساسية التي تحكم النظام القانوني لأعالي البحار، وقد أكدتها لجنة القانون الدولي في مشروعها لسنة 1950، خاصة في المادة 27 منه، ثم كرّستها **اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار** التي نصت في مادتها الثانية على أن:

أعالي البحار مفتوحة لجميع الأمم، ولا يجوز لأي دولة أن تدعي إخضاع أي جزء منها لسيادتها>.كما أعادت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التأكيد على المبدأ في مادة 87حيث نصت على أن : "تكون أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية[1]". كما أضافت أن ممارسة حريات أعالي البحار تتم وفقا لشروط هذه الاتفاقية و قواعد القانون الدولي الأخرى.

و يرجع ظهور حق الملاحة البحرية إلى كثير من المعاهدات الدولية التي كرسته قبل اتفاقية قانون البحار ، فمع معاهدة صلح وستفاليا و حروب النابوليونية تعزز هذا الحق ، كما ساهمت معاهدة باريس في ترسيخ هذا المبدأ، و استفادة منه سويسرا التي تمكنت من تسيير سفنها في البحار منذ سنة 1864بعد اعتراف الدول البحرية الكبرى.

و يستند حق الدولة الحبيسة في الملاحة الحرة إلى مبدأ المساواة القانونية بين الدول، باعتبار أن جميع الدول تتمتع بالحقوق والواجبات الدولية ذاتها،و هو ما أكدته محكمة العدل الدولية في رأيها الاستشاري المتعلق بتعويض الأضرار التي تصيب موظفي الأمم المتحدة سنة 1949، عندما أقرت بالشخصية القانونية الدولية وما يترتب عنها من حقوق وواجبات متساوية بين الدول.

1اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، مرجع سابق، المادة 87، ص 70

و في نفس السياق نصت المادة 90من اتفاقية قانون البحار أن :"كل دولة، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، الحق في أن تسير سفنًا ترفع علمها في أعالي البحار[1]" .

و يتضح من خلال ذلك أن حرية في أعالي البحار حق مكفول لجميع الدول دون تمييز، فلا يجوز لأي دولة حرمان دولة أخرى من ممارسة هذا الحق. غير أن استعمال أعالي البحار لا يتم بصورة مطلقة أو فوضوية، بل يجب أن يكون استعمالًا معقولًا ومتفقًا مع قواعد القانون الدولي، وخاصة مبدأ الاستعمال السلمي للبحار.و لذالك أكدت كل من اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ضرورة احترام الطابع السلمي لأعالي البحار، وعدم استخدامها في الأعمال التي من شأنها— تهديد الأمن و السلم الدوليين، إقامة القواعد العسكرية أو إجراء التجارب التفجيرات النووية المخالفة لقانون الدولي[2].

ثانيا : حق الدول الحبيسة في حرية التحليق فوق البحر العام

تتمتع الدول الحبيسة ، شأنها شأن الدول الساحلية، بحرية التحليق فوق أعالي البحار، ويقصد بذلك حرية مرور الطائرات في المجال الجوي الذي يعلو أعالي البحار دون الخضوع لسيادة أي دولة. وتشمل هذه الحرية الطائرات المدنية والتجارية، بل حتى الطائرات الحربية، شريطة احترام القواعد الدولية المنظمة للطيران الجوي وضمان سلامة الملاحة الجوية.

ويعد هذا الحق من الحريات الأساسية المرتبطة بمبدأ حرية أعالي البحار، حيث لا يجوز لأي دولة إخضاع المجال الجوي الذي يعلو على البحار لسيادتها أو فرض قيود تعسفية على استعماله ، ولهذا تستطيع الطائرات التابعة للدول الحبيسة المرور فوق أعالي البحار و اتخاذها طرقا جوية لعبوها الدولي دون الحاجة إلى الحصول على ترخيص من الدول الأخرى، مع الالتزام بقواعد الفنية والتنظيمية التي تضعها المنظمات الدولية المختصة بالطيران المدني. و عليه كرست اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار هذا الحق ، إذا نصت المادة 2 منها على أن حرية أعالي البحار(تشمل ، حرية التحليق فوقها) .كما أشارت اتفاقية جنيف بشأن الجرف القاري في مادتها الرابعة إلى ضرورة عدم عرقلة الملاحة أو غيرها من حريات المعترف بها دوليًا ، وفي أخير أكدت اتفاقية قانون البحار1982 هذا الحق في كثير من مواد خاصة 38,54,58,87 . حيث نصت المادة 87فقرة 1 (ب) على أن:

1عبد الكريم علوان ،المرجع السابق، ص 106

2محمد السعدي، مرجع سابق، ص ص 54–58.

"تكون أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، وتشمل حرية أعالي البحار، في جملة ما تشمل:

(ب) حرية التحليق[1]:

كما يخضع استعمال هذا الحق لقواعد منظمة الطيران المدني، و على رأسها اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، التي وضعت الإطار القانوني الدولي لضمان أمن و سلامة الملاحة الجوية الدولية.

ثالثا : حق الدول في وضع كابلات و أنابيب في البحر العام

تتمتع الدول الحبيسة، شأنها شأن باقي الدول، بحرية وضع الكابلات والأنابيب في أعالي البحار، باعتبارها إحدى الحريات الأساسية المرتبطة بمبدأ حرية أعالي البحار في القانون الدولي للبحار. بحرية وضع الكابلات والأنابيب في أعالي البحار، باعتبارها إحدى الحريات الأساسية المرتبطة بمبدأ حرية أعالي البحار في القانون الدولي للبحار، ولقد كُرّس هذا. الحق منذ وقت مبكر في الاتفاقيات الدولية حيث جاءت اتفاقية باريس لحماية الكابلات البحرية لتؤكد ضرورة. حماية الأسلاك البحرية .ثم أعادت اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار التأكيد على هذا الحق، فنصت المادة الثانية منها على أن حرية أعالي البحار تشمل، من بين ما تشمل، حرية وضع الكابلات والأنابيب تحت البحر. كما خصصت المواد من 26إلى 29لتنظيم الأحكام المتعلقة بحماية الكابلات والأنابيب البحرية وضمان عدم الإضرار بها أثناء الاستعمال أو الإصلاح.

وقد أكدت لجنة القانون الدولي بدورها هذا الحق في مشروعها لسنة 1956، حيث نصت المادة 61 فقرة 1على حرية الدول في وضع الكابلات والأنابيب في أعالي البحار، باعتبار ذلك من الحريات التقليدية المرتبطة بالاستعمال السلمي للبحار.

كما كرست اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هذا المبدأ في مادة 87المتعلقة بحريات أعالي البحار ، إذ نصت على أن حرية أعالي البحار تشمل :«حرية مد الكابلات والأنابيب المغمورة، رهنا بالجزء السادس».

1اتفاقية قانون البحار، المادة 61.

ويُستفاد من ذلك أن الدول الحبيسة تتمتع، على قدم المساواة مع الدول الساحلية، بحق وضع الكابلات والأنابيب في أعالي البحار، مع التزامها باحترام القواعد الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية وضمان سلامة الملاحة وعدم الإضرار بحقوق الدول الأخرى[1].

رابعا: حق الدول الحبيسة في حرية إقامة جزر إصطناعية و غيرها من منشأت البحر العام تتمتع الدول الحبيسة، شأنها شأن باقي الدول، بحرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت في أعالي البحار، باعتبارها إحدى الحريات التي أقرتها اتفاقية قانون البحار . و يقصد بالجزر الاصطناعية تلك المنشآت التي يقيمها الإنسان فوق سطح البحر مرتكزة على قاعه، بغرض القيام بعدة وظائف، كالبحث العلمي والاستغلال الاقتصادي للموارد الطبيعية، إضافة إلى بعض الأغراض التقنية أو الأمنية كمحطات الرصد والمراقبة.

وقد اعتبرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982هذا الحق من الحريات المعترف بها في أعالي البحار، حيث نصت المادة 87فقرة 1 (د) على:

«تكون أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، وتشمل حرية أعالي البحار، في جملة ما تشمل:

(د) حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت التي يجيزها القانون الدولي، رهنا بالجزء السادس[2]»

كما أكدت المادة 87فقرة 2من الاتفاقية على ضرورة ممارسة هذه الحريات مع مراعاة مصالح الدول الأخرى، إذ نصت على أن:

«تمارس كل دولة هذه الحريات مراعِية على النحو الواجب مصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك مراعِية على النحو الواجب الحقوق المقررة بموجب هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالأنشطة المضطلع بها في المنطقة».

ويُفهم من ذلك أن حرية إقامة الجزر الاصطناعية ليست حرية مطلقة، بل تخضع لجملة من القيود القانونية، من أهمها ضرورة استعمالها للأغراض السلمية وعدم تعريض الملاحة البحرية للخطر. ولهذا أوجبت الاتفاقية الإعلان عن هذه المنشآت واتخاذ التدابير اللازمة لضمان سلامة الملاحة البحرية، إضافة إلى احترام قواعد القانون الدولي المتعلقة بحماية البيئة البحرية.

---

[1] محمد سعادي ،مرجع سابق ، 64, 65

[2] إتفاقية قانون البحار ، المادة 87

كما أحالت الاتفاقية في هذا المجال إلى أحكام الجزء السادس الخاص بالجرف القاري، خاصة فيما يتعلق بتنظيم إقامة المنشآت وضمان سلامة الملاحة حولها. وبذلك يكون القانون الدولي للبحار قد منح الدول الحبيسة حق إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت في أعالي البحار، تأكيدًا لمبدأ المساواة بين الدول الساحلية وغير الساحلية في الانتفاع بالحريات المقررة خارج نطاق السيادة الوطنية[1].

خامسا : حق الدول الحبيسة في صيد الأسماك في أعالي البحار

يُعد حق صيد الأسماك في أعالي البحار من الحقوق التي تتمتع بها جميع الدول، بما فيها الدول الحبيسة، استنادًا إلى مبدأ حرية أعالي البحار الذي يُعتبر من المبادئ التقليدية المستقرة في القانون الدولي للبحار. و قد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هذا الحق في المادة 116منها، التي نصت على أن : يُعد حق صيد الأسماك في أعالي البحار من الحقوق التي تتمتع بها جميع الدول، بما فيها الدول الحبيسة، استنادًا إلى مبدأ حرية أعالي البحار الذي يُعتبر من المبادئ التقليدية المستقرة في القانون الدولي للبحار.

غير أن ممارسة هذا الحق تبقى مقيدة باحترام الالتزامات الدولية المتعلقة بالمحافظة على الموارد البحرية الحية، وهو ما أكدته الاتفاقية نفسها من خلال المواد 117و118و119، حيث ألزمت الدول باتخاذ التدابير اللازمة لصون الموارد الحية والتعاون فيما بينها لتنظيم استغلالها بصورة عقلانية ومستدامة.

ويكتسي هذا الحق أهمية خاصة بالنسبة للدول الحبيسة، رغم افتقارها لمنفذ بحري مباشر، لأن الثروة السمكية تُعد مصدرًا غذائيًا واقتصاديًا مهمًا. لذلك لم يقتصر حق الصيد في أعالي البحار على الدول الساحلية وحدها، بل امتد ليشمل الدول الحبيسة باعتبارها تتمتع بالحريات المقررة في أعالي البحار على قدم المساواة مع غيرها من الدول.

كما سبقت اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار إلى تنظيم مسألة المحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار، قبل أن تأتي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982لتضع إطارًا قانونيًا أكثر شمولًا، يقوم على تحقيق التوازن بين حرية الصيد وضرورة حماية الثروات البحرية من الاستنزاف. ولذلك فرضت الاتفاقية على الدول، أثناء ممارستها لأنشطة الصيد، احترام قواعد المحافظة على البيئة البحرية والتعاون الدولي في إدارة الموارد الحية.

---

[1] محمد سعادي ،مرجع سابق ، 64, 65

سادسا : حق الدولة الحبيسة في حرية البحث العلمي في البحر العام

تتمتع الدول الحبيسة، شأنها شأن الدول الساحلية، بحرية البحث العلمي البحري في أعالي البحار، ويقصد بذلك حقها في إجراء الدراسات والأبحاث العلمية في البحار والمحيطات وأعماقها، دون المساس بأحكام القانون الدولي أو بحقوق الدول الأخرى.

و يعد البحث العلمي البحري من الحريات الأساسية المرتبطة بمبدأ حرية أعالي البحار، لما له من أهمية في تطوير المعرفة العلمية واستكشاف الموارد البحرية و قد كرست اتفاقية أمم المتحدة لقانون البحار هذا الحق ضمن الحريات المقررة في أعالي البحار ، حيث نصت نفس المادة على أن حرية أعالي البحار تشمل: من الحريات الأساسية المرتبطة بمبدأ حرية أعالي البحار، لما له من أهمية في تطوير المعرفة العلمية واستكشاف الموارد البحرية. «حرية البحث العلمي، رهنا بالجزأين السادس والثالث عشر».

كما أكدت الاتفاقية في المواد 238إلى 240حق جميع الدول في إجراء البحوث العلمية البحرية وفقًا للمبادئ السلمية واحترام قواعد القانون الدولي. فقد نصت المادة 238على أن: «لجميع الدول، بصرف النظر عن موقعها الجغرافي، والمنظمات الدولية المختصة الحق في إجراء بحوث علمية بحرية رهنا بحقوق الدول الأخرى وواجباتها على النحو المنصوص عليه في هذه الاتفاقية[1]».

أما المادة 240فقد أوجبت ممارسة البحث العلمي البحري للأغراض السلمية وباستخدام الوسائل والأساليب العلمية المناسبة، مع عدم إعاقة الاستعمالات المشروعة الأخرى للبحار. كما أشارت المادتان 256و 257إلى حق جميع الدول ، بما فيها الدول الحبيسة، في إجراء البحوث العلمية البحرية في المنطقة الدولية وفي عمود المياه الواقع فوق الجرف القاري خارج حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، مع مراعاة الأحكام القانونية المنظمة لذلك. ويتضح من خلال هذه النصوص أن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982لم تميز بين الدول الساحلية والدول الحبيسة في مجال البحث العلمي البحري، بل أقرت هذا الحق لجميع الدول على قدم المساواة، بما يسمح للدول الحبيسة بالمساهمة في تطوير الدراسات البحرية والاستفادة من المعلومات والنتائج العلمية المتعلقة بالبحار والمحيطات.

سابعا: حق الدول الحبيسة في أن تكون لها سفينة تحمل علمها

1اتفاقية قانون البحار، المادة 238

تتمتع الدول الحبيسة بحق امتلاك سفن ترفع علمها الوطني، باعتبار ذلك من المظاهر الأساسية لسيادة الدولة ومن النتائج المترتبة على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار. فلكل دولة الحق في أن تمارس الملاحة البحرية بواسطة السفن التابعة لها، سواء تعلق الأمر بنقل الأشخاص والبضائع أو استغلال الثروات البحرية أو ممارسة أنشطة البحث العلمي. ولهذا تُعد السفينة محور النظام القانوني البحري، سواء في نطاق القانون البحري الداخلي أو في إطار القانون الدولي للبحار الذي يهتم بتنظيم الملاحة البحرية الدولية بمختلف جوانبها.

وقد طالبت الدول الحبيسة منذ وقت مبكر بالاعتراف بحقها في أن تكون دولة علم، انطلاقًا من كون العلم يُمثل رمز سيادة الدولة واستقلالها القانوني، ولا يجوز حرمان أي دولة مستقلة منه بسبب وضعها الجغرافي.

وقد ظهر الاعتراف العملي بهذا الحق منذ القرن التاسع عشر، حيث سُمح لبعض الدول الحبيسة بتسيير سفنها تحت أعلامها الوطنية.

كما ساهمت المؤتمرات و الاتفاقيات الدولية في تكريس هذا الحق ، خاصة مؤتمر برشلونة المنعقد تحت إشراف عصبة الأمم ، والذي أكد مبدأ المساواة بين الدول في الاستفادة من وسائل الاتصال والملاحة الدولية، بما في ذلك الدول غير الساحلية.

ثم جاءت اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار لتقر هذا الحق بصورة أوضح، حيث نصت المادة 4منها على حق الدول غير الساحلية في تسيير سفن ترفع أعلامها الوطنية. كما كرست اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هذا المبدأ في المادة 90التي نصت على أن: «لكل دولة، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، الحق في أن تسير سفنًا ترفع علمها في أعالي البحار».

ويترتب على ذلك أن الدول الحبيسة تتمتع بحرية الملاحة في أعالي البحار على قدم المساواة مع الدول الساحلية، غير أن ممارسة هذه الحرية تبقى خاضعة للقواعد الدولية المنظمة للملاحة البحرية، والتي تهدف إلى ضمان أمن الملاحة وسلامة السفن وحماية البيئة البحرية. ولهذا استقر العرف الدولي على مجموعة من القواعد المنظمة لاستعمال السفن في أعالي البحار، كما أُبرمت عدة اتفاقيات دولية لتحقيق هذه الأهداف وتنظيم ممارسة الدول لحقها في الملاحة البحرية[1].

1بوسكرة بوعلام ، مرجع سابق ، ص 65

الفرع الثاني: حقوق الدول الحبيسة في المنطقة (قاع البحار الدولي)

سيتم تركيز على الحقوق التالية

أولا : حقوق الدول الحبيسة المشاركة في أنشطة المنطقة

تتمتع الدول الحبيسة بجملة من الحقوق داخل المنطقة الدولية لقاع البحار، باعتبارها جزءًا من التراث المشترك للإنسانية، ومن أهم هذه الحقوق: المشاركة في الأنشطة التي تُمارس داخل المنطقة، والاستفادة من عوائد استغلال مواردها، إضافة إلى ضمان تمثيلها داخل أجهزة السلطة الدولية لقاع البحار.

و قد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المنطقة في المادة 1فقرة 1/1بأنها :

«قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية».

ويقصد بذلك قيعان البحار وما تحتها من موارد معدنية خارج نطاق السيادة الوطنية للدول، دون أن يشمل ذلك المياه التي تعلوها أو المجال الجوي فوقها. وتستفاد حدود المنطقة من خلال أحكام المواد 76و86من الاتفاقية، إذ تبدأ المنطقة الدولية خارج حدود الجرف القاري والمناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدول أو ولايتها.

و قد اعتبرت الاتفاقية موارد المنطقة تراثًا مشتركًا للإنسانية، حيث نصت المادة 136على أن: «المنطقة ومواردها تراث مشترك للإنسانية».

ويترتب على هذا المبدأ تمتع جميع الدول، سواء كانت ساحلية أو حبيسة، بحق المشاركة في الأنشطة التي تتم داخل المنطقة دون تمييز، مع تخصيص استعمالها للأغراض السلمية فقط.

كما أولت الاتفاقية اهتمامًا خاصًا بالدول النامية، وخاصة الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيًا، من خلال منحها معاملة تفضيلية تساعدها على تجاوز الصعوبات الناتجة عن موقعها الجغرافي وضعف إمكانياتها التقنية. ولهذا نصت المادة 148على:

«تعزز المشاركة الفعالة للدول النامية في الأنشطة في المنطقة... مع إيلاء الاعتبار الواجب لمصالحها وحاجاتها الخاصة، ولاسيما ما للدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيًا من بينها من حاجة خاصة للتغلب على العقبات الناشئة عن موقعها غير المواتي».

كما أكدت المادة 144فقرة 1ضرورة نقل التكنولوجيا والمعرفة العلمية المتعلقة بالأنشطة في المنطقة، إذ نصت على أن:

«تتخذ السلطة التدابير... لتشجيع نقل التكنولوجيا والمعرفة العلمية المتعلقة بالأنشطة في المنطقة».

وتهدف هذه الأحكام إلى تمكين الدول الحبيسة، خاصة النامية منها، من المشاركة الفعلية في استغلال موارد المنطقة الدولية وعدم احتكار الدول الصناعية الكبرى لهذه الأنشطة بسبب تفوقها التكنولوجي.

ومن جهة أخرى، أجازت الاتفاقية مراعاة الأوضاع الخاصة للدول الحبيسة، حيث نصت المادة 152فقرة 2على إمكانية منح معاملة خاصة للدول النامية، بما فيها الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافيًا[1].

كما منحت الاتفاقية للسلطة الدولية لقاع البحار اختصاص النظر في المشكلات التي تواجهها هذه الدول، حيث نصت المادة 160فقرة 2على إمكانية:

«النظر في المشاكل ذات الطابع العام المتصلة بالأنشطة في المنطقة... ولاسيما الدول غير الساحلية والدول المتضررة جغرافيًا».

ويتضح من ذلك أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982لم تكتفِ بالاعتراف للدول الحبيسة بحق المشاركة في أنشطة المنطقة الدولية، بل سعت أيضًا إلى توفير ضمانات قانونية واقتصادية تكفل استفادتها الفعلية من الموارد المشتركة للإنسانية، تحقيقًا لمبدأ المساواة والعدالة الدولية .

ثانيا: حق الدول الحبيسة في اقتسام الأرباح الناتجة عن استغلال المنطقة الدولية كرّست **اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار** حق الدول الحبيسة، شأنها شأن باقي الدول، في الاستفادة من العوائد الاقتصادية الناتجة عن استغلال موارد المنطقة الدولية لقاع البحار، وذلك تطبيقًا لمبدأ التراث المشترك للإنسانية. ويهدف هذا المبدأ إلى ضمان عدم احتكار الدول المتقدمة للثروات المعدنية الموجودة في أعماق البحار، بل توزيع منافعها بشكل عادل ومنصف بين جميع الدول، بما فيها الدول النامية والدول غير الساحلية.

وقد جاء هذا التوجه نتيجة تطور الفكر الدولي، خاصة بعد قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 2749 (الدورة 25) لسنة 1970، الذي أعلن أن قاع البحار والمحيطات وما

1محمد سعادي ، مرجع سابق ص 71

تحتها خارج حدود الولاية الوطنية يشكل تراثًا مشتركًا للإنسانية، مما يستوجب استغلاله لمصلحة البشرية جمعاء.

وفي هذا الإطار، نصت المادة 148من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982على ضرورة تعزيز مشاركة الدول النامية، وخاصة الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيًا، في الأنشطة الممارسة في المنطقة، وضمان استفادتها العادلة من العوائد الاقتصادية، من خلال نظام تقاسم منصف للفوائد المالية وغيرها من المنافع الناتجة عن استغلال المنطقة.

كما منحت الاتفاقية للسلطة الدولية لقاع البحار صلاحيات واسعة في هذا المجال، حيث نصت المادة 160فقرة 2على أن تقوم السلطة بـ:

«وضع واعتماد القواعد والأنظمة والإجراءات المتعلقة بالتوزيع العادل والمنصف للفوائد المالية وغيرها من الفوائد الاقتصادية المستمدة من الأنشطة في المنطقة».

ويتم هذا التوزيع بناءً على توصيات مجلس السلطة الدولية، مع مراعاة خاصة لمصالح واحتياجات الدول النامية، بما في ذلك الدول غير الساحلية والشعوب التي لم تستكمل استقلالها أو التي تتمتع بوضع من أوضاع الحكم الذاتي. وفي حال عدم موافقة الجمعية على توصيات المجلس، تتم إعادة النظر فيها في ضوء الملاحظات المقدمة لضمان تحقيق التوازن والعدالة في توزيع المنافع.

وبذلك يتضح أن النظام القانوني للمنطقة الدولية لم يقتصر على تنظيم الاستغلال فحسب، بل تجاوز ذلك إلى إرساء آلية دولية تهدف إلى ضمان التوزيع العادل لعوائدها، بما يعزز مبدأ التضامن الدولي والمساواة بين الدول.

ثالثا: تمثيل الدول الحبيسة في مجلس السلطة الدولية لقاع البحار

تسعى الدول الحبيسة إلى ضمان تمثيل عادل وفعّال داخل أجهزة السلطة الدولية لقاع البحار[1]،باعتبارها الجهة المكلفة بتنظيم استغلال المنطقة الدولية لقاع البحار وإدارة مواردها وفق مبدأ التراث المشترك للإنسانية، كما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

ويُعد نظام اتخاذ القرار داخل مجلس السلطة من الآليات التي تهدف إلى تحقيق التوازن بين مصالح الدول المختلفة، حيث تُتخذ القرارات عادةً بالأغلبية البسيطة في المسائل الإجرائية،

1بوسكرة بوعلام المرجع السابق ص 70

وبأغلبية الثلثين في المسائل الموضوعية، مع ضرورة عدم اعتراض أغلبية معينة من أعضاء المجلس حتى لا يتم تعطيل القرار[1].

ويتكون المجلس من عدة فئات تمثيلية تُراعي التوازن الجغرافي والاقتصادي بين الدول، ويمكن تلخيصها على النحو الآتي:

1. **الغرفة الأولى:** وتمثل الدول التي تعتمد بشكل كبير على استيراد المعادن والموارد، وتضم عدة دول كبرى في هذا المجال.
2. **الغرفة الثانية:** وتمثل الدول التي تمتلك قدرات مالية وتقنية كبيرة في استغلال موارد قاع البحار.
3. **الغرفة الثالثة:** وتضم الدول التي تعتمد على تصدير الموارد، مع تمثيل خاص للدول النامية.
4. **الغرفة الرابعة:** وتشمل الدول النامية، والدول الحبيسة، والدول الأقل نموًا، والدول الأكثر سكانًا، وتُمنح فيها هذه الدول تمثيلاً لضمان مراعاة أوضاعها الخاصة داخل نظام الاستغلال الدولي.

ويعكس هذا التكوين رغبة المجتمع الدولي في تحقيق توازن بين المصالح الاقتصادية للدول المتقدمة من جهة، وضمان مشاركة عادلة للدول النامية، وخاصة الدول الحبيسة، من جهة أخرى، في إدارة واستغلال موارد المنطقة الدولية.

وبذلك فإن تمثيل الدول الحبيسة داخل مجلس السلطة لا يُعد تمثيلاً شكليًا فقط، بل هو جزء من آلية دولية تهدف إلى ضمان العدالة في اتخاذ القرار وتقاسم المنافع داخل نظام قاع البحار الدولي[2].

الفرع الثالث : الإلتزامات المرتبطة بهذه الحقوق

1محمد سعادي المرجع السابق ، ص 71,73

2كمال مصدق عراك، «دور المحكمة الدولية لقانون البحار في فضّ النزاعات البحرية»، مجلة المداولات العلمية للعلوم الإنسانية والاجتماعية، كلية القانون، جامعة الفلوجة، المجلد الثاني، العدد الثاني، 2024، ص ص 242–244.

رغم أن الأصل في القانون الدولي للبحار هو مبدأ حرية أعالي البحار، إلا أن هذه الحرية ليست مطلقة، بل تخضع لجملة من القيود والضوابط التي يفرضها القانون الدولي لضمان حسن استعمال هذا الفضاء البحري ومنع الفوضى أو التعسف في ممارسته. فالمجتمع الدولي يقوم على مبدأ التعاون، الذي يفرض تنظيم استعمال أعالي البحار بصورة جماعية، خاصة في ظل التطور العلمي والتكنولوجي وازدياد الأنشطة البحرية وتعدد استعمالاتها

أولا: القيود الناجمة عن مقتضيات الصالح العام للجماعة الدولية في المنطقة الدولية

تهدف القيود المفروضة على استعمال أعالي البحار والمنطقة الدولية لقاع البحار إلى حماية المصالح الجوهرية للجماعة الدولية، وضمان عدم إساءة استعمال هذا الفضاء المشترك بما يضر بالأمن والسلم الدوليين. ولذلك أقرّ القانون الدولي مجموعة من القواعد التي تسمح للدول باتخاذ التدابير اللازمة لمكافحة الأنشطة غير المشروعة التي تهدد النظام البحري الدولي، مثل القرصنة، وتجارة الرقيق، والاتجار غير المشروع بالمخدرات، والبث غير المصرح به، وغيرها من الجرائم العابرة للحدود[1].

وفي هذا الإطار، يفرض القانون الدولي التزامات على الدول، خاصة فيما يتعلق بالسفن التي ترفع علمها، لضمان احترام قواعد السلامة في البحار، وفق ما نصت عليه المادة 94من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تلزم دولة العلم بممارسة رقابة فعالة على السفن من حيث:

1• بناء السفن وتجهيزها،

2• صلاحيتها للملاحة،

3• تكوين طاقمها،

4• وظروف العمل على متنها،بما يضمن أمن الملاحة البحرية وسلامتها.

كما تهدف هذه القيود إلى منع استعمال أعالي البحار والمنطقة الدولية في أغراض غير سلمية، مثل التخزين العسكري غير المشروع، أو التخلص من النفايات الخطرة، بما في ذلك النفايات النووية، لما لذلك من آثار خطيرة على البيئة البحرية والمصالح المشتركة للدول. إضافة إلى ذلك، برزت تحديات حديثة مرتبطة بالأمن البحري، خاصة في بعض المناطق، حيث تتزايد الجرائم البحرية العابرة للحدود مثل:

1بوسكرة بوعلام ، مرجع سابق ص 65

1. القرصنة والسطو المسلح في البحر،
2. الاتجار بالبشر وتهريب المهاجرين،
3. تهريب الأسلحة والمخدرات،
4. الصيد غير القانوني وغير المنظم والمفرط،
5. الجرائم البيئية كالتلوث المتعمد وتسرب النفط،
6. والجريمة المنظمة العابرة للأوطان.

كما تتفاقم هذه التحديات بسبب ضعف الإطار القانوني في بعض الدول، ونقص القدرات التقنية المتعلقة بالملاحة، مثل ضعف أنظمة المسح الهيدروغرافي، وقدم الخرائط البحرية، ونقص المعلومات المتعلقة بالسلامة البحرية، مما يؤثر على فعالية تطبيق القواعد الدولية. ومن ثم فإن هذه القيود لا تُعد تقييدًا مطلقًا لحرية البحار، بل هي تنظيم ضروري يهدف إلى تحقيق التوازن بين حرية الاستعمال البحري وبين حماية المصلحة العامة للمجتمع الدولي وضمان سلامة البيئة البحرية والأمن الدولي[1]

إذا كان تنظيم استعمال الفضاءات البحرية الدولية يفرضه منطق مقتضيات الصالح العام للجماعة الدولية، بما يقتضيه ذلك من حماية الأمن البحري وضمان عدم إساءة استعمال أعالي البحار، فإن هذا التصور يتسع ليشمل بعدًا أكثر دقة وحساسية يتمثل في حماية البيئة البحرية. ذلك أن الاستغلال المكثف للبحار، وتزايد الأنشطة الاقتصادية والعلمية والعسكرية فيها، أفرز مخاطر متنامية على التوازن البيئي البحري، مما جعل حماية البيئة البحرية تمثل أحد أهم تجليات مقتضيات الصالح العام، وركيزة أساسية لضمان استدامة الموارد البحرية للأجيال الحاضرة والمقبلة.

ثانيا : حماية البيئة البحرية

بسبب تزايد حركة المواصلات البحرية الدولية ، وبالنظر إلى ما تخلفه السفن العابرة من مخلفات بترولية ومزاج زيتي من شأنها تلوث البيئة البحرية كما ساهمت النظرة التقليدية التي كانت سائدة في الماضي، والتي اعتبرت البحر بمثابة مستودع ضخم للنفايات، في تفاقم ظاهرة التلوث، إذ كان يُلجأ إلى تصريف النفايات فيه سواء من مصادر برية أو عن طريق إغراقها من

1بوسكرة بوعلام ، مرجع سابق ص 66,70

السفن. غير أن هذه الممارسات دفعت المجتمع الدولي إلى إدراك خطورة الوضع، مما أدى إلى بروز اهتمام متزايد بحماية البيئة البحرية منذ بداية القرن العشرين[1].

لقد أقرّ الجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نظامًا قانونيًا متكاملًا لحماية البيئة البحرية ، رغم أنه لم يتضمن أي أحكام خاصة أو مميزة تمنح الدول الحبيسة وضعًا منفردًا فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية، بل جاء بنظام قانوني عام وشامل يفرض التزامات على جميع الدول دون استثناء. وقد كرست المادة 192هذا التوجه بوضوح، إذ نصت على أن "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، بصيغة عامة ومطلقة لا تميز بين دولة ساحلية وأخرى غير ساحلية. ويترتب على ذلك أن الدول الحبيسة، رغم عدم امتلاكها سواحل بحرية، تظل خاضعة لنفس الالتزام الدولي في حماية البيئة البحرية، باعتباره التزامًا جماعيًا يقوم على مبدأ المسؤولية المشتركة لجميع أعضاء المجتمع الدولي[2].

كما تلتزم الدول، فرادى أو جماعات حسب مقتضى الحال، باتخاذ جميع التدابير اللازمة من أجل منع تلوث البيئة البحرية والحد منه والسيطرة عليه، أياً كان مصدره، وذلك تطبيقًا لما قررته المادة 194التي أوجبت على الدول اعتماد التدابير الضرورية لمنع التلوث البحري وخفضه ومكافحته. وتستعين الدول في ذلك بأفضل الوسائل العلمية والتقنية المتاحة لديها، في حدود قدراتها، مع السعي إلى تنسيق سياساتها الوطنية بما يعزز فعالية الحماية البيئية, و في إطار حماية الأنظمة البيئية، تلزم نفس المادة الفقرة الخامسة الدول با بإتخاذ جميع التدابير اللازمة لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو الهشة، وكذا موائل الأنواع المستنزفة أو المهددة بالانقراض، وصون مختلف أشكال الحياة البحرية. كما تدعم المادة 192هذا التوجه من خلال إقرارها للالتزام العام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها باعتباره التزامًا دوليًا شاملاً[3].

كما تلزم الاتفاقية الدول بضمان أن الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها لا تلحق ضررًا بالبيئة البحرية لدول أخرى، ولا تؤدي إلى انتقال التلوث إلى المناطق الواقعة خارج حدود الولاية

1بوسكرة بوعلام، "الحماية البيئية البحرية في المنطقة الدولية: قراءة للجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية ، جامعة عمار ثليجي بالأغواط، العدد 7، جانفي 2018، ص438

2اتفاقية قانون البحار ,مرجع سابق المادة 192

3بوسكرة بوعلام، "الحماية البيئية البحرية في المنطقة الدولية: قراءة للجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982, مرجع سابق ,ص444"،

الوطنية، بما في ذلك قاع البحار والمحيطات في المنطقة الدولية، وهو ما تؤكده أحكام المادة 195التي كرست مبدأ عدم نقل الضرر عبر الحدود البحرية.

وفي إطار تعزيز التعاون الدولي، كرّست المواد من 197إلى 200آليات عملية لتحقيق هذا الهدف، إذ أوجبت المادة 197التعاون بين الدول على المستويين العالمي والإقليمي لوضع القواعد والمعايير البيئية، بينما ألزمت المادة 198الدول بإخطار بعضها البعض فور وقوع حوادث تلوث قد تؤثر على البيئة البحرية. كما نصت المادة 199على ضرورة إعداد خطط مشتركة لمواجهة حالات الطوارئ البيئية، في حين أكدت المادة 200على أهمية تبادل المعلومات والبيانات العلمية المتعلقة بتلوث البيئة البحرية، بما يعزز اتخاذ القرار البيئي السليم[1].

1اتفاقية قانون البحار، مرجع سابق،, المواد 198,199,195,197,200,

المبحث الثاني :آليات حماية حقوق الدول الحبيسة

تتطلب دراسة حماية حقوق الدول الحبيسة في إطار القانون الدولي للبحار الوقوف عند مختلف الآليات التي أقرها النظام القانوني الدولي لضمان تكريس هذه الحقوق على المستويين النظري والتطبيقي. إذ لم يعد الأمر مقتصرًا على الاعتراف المبدئي بحقوق هذه الدول، بل تطور إلى وضع منظومة متكاملة من الوسائل الكفيلة بتفعيلها وحمايتها من خلال مؤسسات دولية متخصصة، إلى جانب آليات قضائية تسهم في تسوية المنازعات وضمان احترام الالتزامات الدولية ذات الصلة.

وعلى هذا الأساس، سيتم تقسيم هذا المطلب إلى آليات مؤسسية تتجسد أساسًا في دور المنظمات والهيئات الدولية ذات الصلة، وآليات قضائية تتمثل في القضاء والتحكيم الدوليين باعتبارهما وسيلتين لضمان احترام الحقوق المقررة للدول الحبيسة وتفعيلها في مواجهة الإخلال بها.

المطلب الأول : دور الآليات المؤسسية في حماية حقوق الدول الحبيسة

تعتبر الآليات المؤسسية أساس حماية حقوق الدول الحبيسة في إطار القانون الدولي للبحار ،حيث وجب أن يتم ترجمة هذه حقوق هذه الدول من خلال جهودات هذه المؤسسات .و عليه سيتم إبراز دورمنظمة الأمم المتحدة بإعتبارها أساس كثير من مبادئ الدولية على رأسها مبدأ المساواة ، ثم سنسلط الضوء على السلطة الدولية لقاع البحارو ملها من أهمية في تنظيم و في الأخير سنتكلم على منظمة البحرية الدولية ولها من فض في تسهيل حق الدول الحبيسة في الوصول

الفرع الأول : دور منظمة الأمم المتحدة في حماية الحقوق الدول الحبيسة

تنص المادة 2من ميثاق الأمم المتحدة على أن"الهيئة تقوم على مبدأ المساواة في سيادة بين جمع أعضائها[1]"، وهذا يعني أن جميع دول متساوية بغض النظر على وضعها الجغرافي ، كما لايجوز حرمان أي من دول بسببه، و لهذا تكافلت الجهود الدولية من أجل إعطائها حقوقا خاصة. و عليه كرست اتفاقية قانون البحار 1982في كثير من المواد ، حيث نصت المادة 125على حق المرور ، بينما أقرت 69على مشاركة في موارد الحية , ، أما مادة 70تكلمت

1ميثاق الأمم المتحدة، تم التوقيع عليه في سان فرانسيسكو بتاريخ 26جوان 1945، دخل حيز النفاذ في 24أكتوبر 1945، المادة 2/1،

على ضمان حقوق الدول الجغرافيا ، في حين كرست مواد من 132;124حقوق الدول الحبيسة[1].

كما دعمت الجمعية العامة حقوق هذه الدول و ذلك من خلال اعتمادها على برامج دولية التي سعت إلى تحقيق أهداف مختلفة للدول غير الساحلية نذكر منها :

أولا:برنامج عمل ألماتي 2003 (القرار 58/201)

يُمثّل برنامج عمل ألماتي أول صك دولي متكامل يُكرّس حقوق البلدان النامية غير الساحلية في الوصول إلى البحر والمشاركة الفعّالة في التجارة الدولية. اعتُمد إثر مؤتمر وزاري دولي انعقد في ألماتي بكازاخستان في أغسطس 2003، وأقرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في ديسمبر من العام نفسه. يرتكز البرنامج على مبدأ جوهري مفاده أن افتقار هذه البلدان إلى منفذ بري مباشر إلى البحر ليس مجرد عائق جغرافي، بل هو سبب هيكلي لتهميشها الاقتصادي، مما يستوجب استجابةً دولية منظمة ومستدامة.

على صعيد حقوق البلدان غير الساحلية، أرسى البرنامج مبدأ حرية المرور العابر بوصفه حقاً قانونياً راسخاً وليس امتيازاً تمنحه بلدان العبور. ويستند هذا الحق إلى المادة الخامسة من الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (الجات)، والجزء العاشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ويُلزم البرنامج بلدان العبور بضمان حق الوصول إلى موانئها وطرقها دون تمييز أو قيود تعسفية، كما يُكرّس حق البلدان غير الساحلية في الحصول على معاملة تفضيلية في الرسوم الجمركية وإجراءات التخليص.

أما على صعيد التوازن بين حقوق الطرفين و فقد نجح البرنامج في صياغة معادلة تُراعي مصالح بلدان العبور التي هي في الغالب دول نامية تحمل أعباءً إضافية جراء حركة المرور العابر على بنيتها التحتية وأمنها الحدودي. لذلك أقرّ البرنامج بحق بلدان العبور في الحصول على دعم دولي لتحسين بنيتها التحتية، وفي اشتراط ضمانات مالية معقولة، شريطة ألا تتحول هذه الاشتراطات إلى عوائق فعلية تُعطّل حرية التنقل التجاري. وقد أكد البرنامج أن الشراكة بين

1اتفاقية قانون البحار ، مرجع سابق

البلدان غير الساحلية وبلدان العبور ذات فائدة متبادلة، إذ تنعكس إيجاباً على اقتصاد المنطقة بأسرها من خلال تعزيز الترابط وتحريك عجلة التجارة الإقليمية[1].

ثانيا: برنامج عمل فيينا 2014-2024 (القرار 69/137)

جاء هذا البرنامج تطويراً جوهرياً لمكتسبات ألماتي، بعد أن أثبتت مرحلة التنفيذ وجود ثغرات عميقة في تحقيق الأهداف المرجوة. اعتُمد في ديسمبر 2014إثر مؤتمر الأمم المتحدة الثاني المعني بالبلدان النامية غير الساحلية المنعقد في فيينا بالنمسا، ويغطي اثنين وثلاثين بلداً يقطنها نحو 440مليون نسمة في آسيا وأفريقيا وأمريكا الجنوبية وأوروبا. وقد أشار البرنامج صراحةً إلى أن الموقع الجغرافي غير الساحلي يُقلّص مستوى التنمية بنسبة تبلغ في المتوسط 20بالمئة مقارنةً بما كان يمكن تحقيقه لو توافرت إمكانية الوصول المباشر إلى البحر.

على صعيد تعزيز حقوق البلدان غير الساحلية، وسّع برنامج فيينا نطاق الحقوق المعترف بها لتشمل ليس فقط المرور العابر، بل أيضاً الحق في التنويع الاقتصادي ودعم القدرات الإنتاجية والاندماج في سلاسل القيمة العالمية. كما أقرّ بحق هذه البلدان في الحصول على معاملة تفضيلية في إطار منظمة التجارة العالمية، والاستفادة من المعونة التجارية المتخصصة. وفي ما يخص البنية التحتية، نصّ البرنامج على حق هذه البلدان في الحصول على دعم دولي لاستكمال الوصلات الناقصة في شبكات الطرق والسكك الحديدية، فضلاً عن الحق في الوصول إلى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات بأسعار معقولة، وهو حق بالغ الأهمية في ظل ارتفاع تكلفة الاتصالات العريضة النطاق في هذه البلدان مقارنةً بنظيراتها الساحلية.

أما على صعيد التوازن بين حقوق الطرفين، فقد كرّس البرنامج مبدأ المصالح المتبادلة بصورة أكثر وضوحاً وتفصيلاً. فبينما تلتزم بلدان العبور بضمان حرية المرور وتبسيط الإجراءات الجمركية وتحديث المعابر الحدودية، يُقرّ البرنامج بحقها في الحصول على دعم دولي لتحمّل الأعباء الإضافية الناجمة عن تدفق البضائع عبر أراضيها. كما يُشجّع على إقامة شراكات بين القطاعين العام والخاص تنتفع منها البلدان المعنية كافةً. ويُميّز البرنامج صراحةً بين القيود المشروعة التي تفرضها بلدان العبور لأغراض الأمن والسلامة والبيئة، والقيود

1الجمعية العامة للأمم المتحدة، قرار رقم A/RES/58/201، برنامج عمل ألماتي: تلبية الاحتياجات الخاصة للدول النامية غير الساحلية ضمن إطار عالمي جديد للتعاون في مجال النقل العابر بين الدول النامية غير الساحلية ودول المرور العابر، 2003، ص ص 1-2.

التعسفية غير المبررة التي تُعدّ انتهاكاً لحقوق البلدان غير الساحلية، مما يُرسي إطاراً قانونياً أكثر دقةً وشمولاً لتنظيم العلاقة بين الطرفين.

ثالثا: برنامج العمل 2024–2034 (القرار 79/233)

يُمثّل هذا البرنامج الإطار الأكثر شمولاً وطموحاً في تاريخ الاعتراف الدولي بحقوق البلدان النامية غير الساحلية، وقد اعتمدته الجمعية العامة في ديسمبر 2024في خضم تحديات غير مسبوقة تتضافر فيها آثار جائحة كوفيد–19والتوترات الجيوسياسية وأزمة المناخ وارتفاع أسعار الفائدة والمديونية. يشمل البرنامج الدول الاثنتين والثلاثين غير الساحلية التي يبلغ عدد سكانها نحو 570مليون نسمة، ويُقرّ ابتداءً بأن التقدم المحرز في تنفيذ برنامج فيينا جاء قاصراً، وأن حصة هذه البلدان من الصادرات السلعية العالمية لم تتجاوز 1.1بالمئة عام 2022رغم أنها تضم 7بالمئة من سكان العالم[1].

على صعيد تعزيز حقوق البلدان غير الساحلية وحمايتها، يتجاوز هذا البرنامج ما سبقه بخطوات نوعية جوهرية. فهو يُقرّ صراحةً بالحق في إنشاء فريق خبراء رفيع المستوى مهمته دراسة المعوقات القانونية التي تحول دون تمتع هذه البلدان بحرية المرور العابر وفق أحكام القانون الدولي، ورفع توصيات ملزمة الأثر. كما يُكرّس الحق في التحول الرقمي والوصول إلى الذكاء الاصطناعي والتكنولوجيات الناشئة بوصفها حقاً إنمائياً لا رفاهية، مستهدفاً رفع نسبة مستخدمي الإنترنت من 32.3بالمئة عام 2021إلى مستويات تقترب من المتوسط العالمي. ويُضاف إلى ذلك الحق في التمويل المناخي المخصص لمعالجة خسائر وأضرار التغير المناخي، وهو اعتراف دولي غير مسبوق بأن هذه البلدان تتحمل تبعات بيئية غير متناسبة رغم أن انبعاثاتها لا تتجاوز 1.9بالمئة من الإجمالي العالمي. أما على صعيد التوازن بين حقوق الطرفين، فقد أحدث البرنامج نقلة نوعية في مقاربة هذه المعادلة. فمن جهة، يُلزم بلدان العبور بمواءمة قوانينها وإجراءاتها الجمركية مع المعايير الدولية، ويحظر عليها فرض أي رسوم أو قيود لا تتسق مع اتفاقية تيسير التجارة لمنظمة التجارة العالمية. ومن جهة أخرى، يُقرّ بحق بلدان العبور في الحصول على دعم مالي وتقني لتحسين بنيتها التحتية الحدودية وأنظمة الجمارك الرقمية، إدراكاً منه بأن ضعف قدرات بلدان العبور ينعكس سلباً على سلاسة حركة البضائع للجميع. والأبرز في هذا البرنامج أنه يدعو إلى استكشاف جدوى إنشاء مرفق تمويل

1الجمعية العامة للأمم المتحدة، برنامج عمل فيينا للدول النامية غير الساحلية للعقد 2014–2024، 2014، صص 1–31.

مخصص للاستثمار في البنية التحتية للبلدان غير الساحلية، في خطوة تُحوّل الحق النظري في الوصول إلى البحر إلى واقع مادي ملموس مدعوم بأدوات مالية دولية محددة[1].

الفرع الثاني :دور السلطة الدولية لقاع البحار

السلطة الدولية لقاع البحار منظمة دولية بحرية تعمل على استغلال قاع البحار، ولم يطلق على هذه الهيئة تسمية المنظمة كما هو الحال في الهيئات الأخرى، ذلك أن هذا المصطلح سمي لأول مرة في القانون الدولي بسببها بعض الاختصاصات التي تملكها على الدول الأعضاء، إذ تعد السلطة الدولية لقع البحار الوسيط الذي يراقب الدول الأطراف بشأن نشاطات المقامة في المنظمة المنطقة، وبدأت عملها في1997فكان أول عمل قامت به هو تحضير مشروع قانون اللجنة القانونية والتقنية. ترجمة الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تم إنشاء هذه السلطة بموجب أحكام المادة 156وذلك من خلال رغبت الدول الأطراف في إنشاء سلطة يك لها مهمة الإشراف على استغلال التراث المشا وجب أن تعمل على تنظيم الأنشطة في المنطقة وإدارتها ولقد المؤتمر الثالث من قانون البحار على ضرورة إنشاء هذه السلطة والدخول في حيز العمل في الواقعة ووضع ترتيبات اللازمة لمباشرة وضائفها وقد جاء قرار المؤتمر من ضمن المرفقات الوثيقة الختامي لإنشاء اللجنة التحضيرية للسلطة الدولية لقاء هذه توقيع 50دولة على الاتفاقي.

وصفت صراحةً المادة 157من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بأنها منظمة تتولى بموجبها الدول الأطراف تنظيم الأنشطة وإدارتها في المنطقة بصورة خاصة وهذا بغرض وهدف إدارتها للموارد في المنطقة. يتمتع السلطة بصفة الدوام و الإستمرارية حيث أن عنصر الاستمرارية مراده أن طبيعة المصالح مستمرة ترعاها المنظمة ، كما تقوم على عدة مبادئ منها مبدأ حسن النية الذي أوجبه المادة 279من اتفاقية قانون البحار مبدأ المساواة في السيادة الذي يقوم على مبدأ أن جميع الدول متساويه في التمتع بالحقوق وتحمل الالتزامات بغض النظر على مستواها الاقتصادي والعسكري[2]و جغرافي و عليه قامت السلطة الدولية بكثير من الجهود

1الجمعية العامة للأمم المتحدة، قرار رقم A/RES/79/233، برنامج عمل أوازا للدول النامية غير الساحلية للعقد 2024–2034، 2024، ص ص 1–16

2كرليفا سامية، "دور السلطة الدولية لقاع البحار في استغلال وإدارة المنطقة"، المجلة الجزائرية لحقوق وعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة يحيى فارس المدية – الجزائر، المجلد 10، العدد 1، 2025، ص ص 192–200

و ذلك لحماية حقوق هذه الدول و على رأسها دول الحبيسة و عليه سنقوم بعرض مختلف أعمال و جهودات السلطة فيما يخص حماية حقوق الدول الحبيسة

أولا: الإشراك في أعمال السلطة الدولية لقال البحار

ففيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة و وفقا اتفاقية الأمم المتحدة وجبت تعزيز مشاركة الفعالة للدول النامية مع مراعاة مصالحها وا احتياجاتها الخاصة، وبشكل الخاص الحاجة الخاصة للدول الحبيسة والدول غير متمتعة بموقع جغرافي الملائم وعليه نصت مادة 144الفقرة على أنه تلتزم السلطة الدولية لقاع البحار باتخاذ التدبير لتعزيز وتشجيع نقل التكنولوجيا والمعرفة العلمية المتعلقة بالأنشطة في المنطقة إلى الدول النامية، حيث تستفيد جميع دول منها . أما المادة 152فنصت على أن السلطة يجب أن تتجنب التميز في ممارسة صلاحياتها وظائفها فإنه يسمح مع ذلك الاعتبار الخاص للدول النامية مما في ذلك اهتمام الخاص بالدول غير متمتعة بموقع جغرافي ملائم .

في حين نصت المادة 160على تمنح الجمعية العامة للسلطة الصلاحية دراسة المشكلات ذات الطبيعة العامة المرتبطة بأنشطة المنطقة وخاصة التي تواجه الدول النامية، وكذلك المشكلات التي تعود إلى موقع الجغرافي بشكل خاص للدول الحديثة ودول غير متمتعة بموقع جغرافيين ملائم. كما نصت المادة أولى والثانية أنه عند انتخاب أعضاء المجلس يجب على الجمعية التأكد من أن الدول الحبيسة ودول غير متمتعة بموقع جغرافي ملائم لها نسبة تمثيل يكون بنحو :

المجموعة أ: الدول الأربع الأكبر إستهلاكا للمعادن[1]

المجموعة ب: أربع دول من بين الدول الثماني الأكثر استثماراً في أنشطة المنطقة2

المجموعة ج: أربع دول من بين كبار المصدرين الصافيين لأنواع المعادن الموجودة في قاع المحيط.3

المجموعة د: ست دول نامية ذات مصالح خاصة، من بينها الدول غير الساحلية والجزرية وكبار 4مستوردي المعادن.

المجموعة هـ: ثمانية عشر عضواً آخرون منتخبون بالتوزيع الجغرافي المنصف.5

ثانيا بناء القدرات و تدريب

---

[1] Ibid. ISA.pp24.34

منذ سنة 2000، تم تنفيذ ثلاثة برامج رئيسية لتعزيز قدرات الدول النامية والدول الأقل تقدمًا تقنيًا، وهي:

1برنامج تدريب المتعاقدين

2صندوق الهبات للبحث العلمي البحري المنطقة

3برنامج التدريب الداخلي كما تم منذ سنة 2017تنفيذ سلسلة من الأنشطة لتعزيز قدرات الدول الأعضاء.

ثالثا : المساواة في تقاسم المنافع المالية و غيرها من المنافع الاقتصادية

من أجل الحصول على اعتراف المجتمع الدولي بحقوق الجرف القاري الممتد إلى ما بعد 200ميل بحري، كان على الدول الساحلية التي يمتد جرفها القاري إلى مسافات أبعد أن توافق على نظام لتقاسم العائدات. وبناءً عليه، تنص المادة 82من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن هذه الدول الساحلية يجب أن تقوم بدفع مبالغ أو تقديم مساهمات عينية مقابل استغلال الموارد غير الحية للجرف القاري الواقع خارج هذه المسافة (المادة 82فقرة 1).

ويجب دفع هذه المساهمات سنويًا بعد السنوات الخمس الأولى من الإنتاج في موقع معين. وتزداد نسبة الدفع بمقدار 1% في كل سنة لاحقة، وتستقر عند 7% ابتداءً من السنة الثانية عشرة (المادة 82فقرة 2).

وقد تم استثناء الدولة النامية التي تعد مستوردة صافية لأي مورد معدني من هذه المدفوعات (المادة 82فقرة 3).

وتُدفع هذه المساهمات عبر السلطة الدولية لقاع البحار، التي تقوم بتوزيعها على الدول الأطراف وفقًا لمعايير التقاسم العادل، مع مراعاة مصالح واحتياجات الدول النامية، وخاصة الأقل نموًا والدول الحبيسة منها (المادة 82فقرة 4).

وتتمثل مهمة مهمة للسلطة الدولية لقاع البحار في ضمان التقاسم العادل للمنافع المالية وغيرها من المنافع الاقتصادية الناتجة عن الأنشطة في "المنطقة" على أساس غير تمييزي (المادة 140فقرة 2)[1].

وللجمعية صلاحية دراسة واعتماد القواعد المتعلقة بالتقاسم العادل لهذه المنافع والمدفوعات والمساهمات المنصوص عليها في المادة 82، مع أخذ مصالح واحتياجات الدول النامية

1Ibid , International Seabed Authority (ISA),p24,34

والشعوب التي لم تحصل بعد على الاستقلال الكامل أو الحكم الذاتي في الاعتبار (المادة 160فقرة 2 (f)(i)). ولا تزال معايير التقاسم العادل قيد الدراسة داخل السلطة الدولية لقاع البحار، لأن الاستغلال التجاري للمنطقة والجرف القاري الممتد لما بعد 200ميل بحري لم يبدأ بعد[1]

الفرع الثالث : دور منظمة البحرية الدولية

لمنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization، هي وكالة متخصصة تابعة لأمم المتحدة ، هدفها الحفاظ على سلامة و أمن الشحن و منع التلوث البحري و الغلاف الجوي من قبل السفن ، كما تدعم أهداف التنمية المستدامة لأمم المتحدة.

و بذلك تعتبر هذه المنظمة هي السلطة العالمية المخولة لوضع معايير السلامة و الأمن و الأداء البيئي للشحن الدولي ، و منه إنشاء إطار تنظيمي لصناعة الشحن يكون عادلا وفعالا ومعتمدا وينفذ عالميا.، وبذلك يضمن فرص متساوية بين جميع الدول و منها الدول الحبيسة ، وقد كرس القانون الدولي هذا الحق في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، خاصة في المادة 125التي تنص على حق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحر ومنه،1والتمتع بحرية العبور عبر أراضي الدول الساحلية وفق اتفاقيات ثنائية أو إقليمية. وفي هذا الإطار، تساهم المنظمة البحرية الدولية بشكل غير مباشر في تفعيل هذا المبدأ من خلال تنظيم الملاحة الدولية وتسهيل حركة السفن بين الدول.

وبتغطية المنظمة لجميع جوانب الشحن الدولي بما في ذلك تصميم السفن والبناء والمعدات والتأهيل والتشغيل والتخلص منها تضمن ان لا تقوم مشاغل السفن من تجاوز معايير بغية تخفيف تكاليف الصناعة على حساب أمن و سلامة البحرية، و منه تعزيز أمن و سلامة قطاع . و بالنظر إلى ان قطاع الشحن الدولي يعد من أكثر الطرق كفاءة و فعالية من حيث التكلفة لنقل الدولي لمعظم السلع ،و عليه بلغت نسبة الشحنات الدولية لأكثر من 80% من التجارة العالمية في جميع أنحاء العام ، و ذلك لأنه يوفر وسيلة موثوقة و منخفضة التكلفة على أي وسيلة أخرى، و بهذا يساعد في تسهيل التجارة ، و هنا تظهر أهمية هذه المنظمة بالنسبة للدول الحبيسة حيث تساعد هذه الأخيرة في دمجها في التجارة.

1Ibid , p 35

الدولية ،كونها تعتمد بشكل أساسي على النقل البحري عبر دول العبور للوصول إلى الموانئ و الأسواق العالمية .

في حين تولي المنظمة تحسين فاعلية و امن و سلامة النقل البحري ، من شأنه أن يضمن إستمرارية نظامها الملاحي ، و تقليل من مخاطر التي قد تعرقل التجارة الدولية ، مثل التلوث ، الإغلاقات الملاحية ، الحوادث البحرية ،و على سبيل المثال فإن أي اضطراب في عملية النقل البحري يؤثر بشكل مباشر على الدول غير الساحلية كونها لا تمتلك منافذ بحرية . حركة التجارة العالمية ، حيث ان أي تهديد لحرية الملاحة ينعكس مباشرة عل إمدادات الدولية، و في هذا الصدد ، يعد مذيق هرمز من أهم الممرات البحرية الإستراتيجية في عالم ، و قد أظهرت التوترات الأمنية في منطقة ، مدى هشاشة النظام البحري أمام الأزمات الجيوسياسية ، حيث أدى تعطيل السفن إلى إرتفاع تكاليف النقل و تأخير وصول الشحنات ، كون ستضطر السفن إلى تغيير مساراتها نحو طرق أطول ، و منه إرتفاع تكاليف الشحن و نقل و الذي بدوره سيؤدي إلى تأخر في تسليم و ارتفاع سعر البضائع ، و في هذا الإطار يبرز الدور الحيوي للمنظمة التي تساهم في تعزيز أمن و سلامة و استمرارية حركة التجارة العالمية دون انقطاع[1].

كما تجدر الإشارة إلى أن المنظمة تعتمد على مجموعة من الاتفاقيات الدولية المهمة في مجال النقل البحري، مثل الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) واتفاقية منع التلوث من السفن (MARPOL)، والتي تشكل الإطار القانوني الأساسي لضمان سلامة النقل البحري واستمراريته.

في حين يبرز عمل منظمة البحرية الدولية كوكالة متخصصة لدى الأمم المتحدة ، تساهم في تحقيق خطة لتنمية المستدامة لعام 2030و ذلك من خلال الهدف 14, الخاص بالمحيطات الذي لن يتحقق إلا من خلال قطاع نقل مستدام يدعم التجارة العالمية و يسهل الاقتصاد العالمي ، كما تدعم المنظمة كفاءة الطاقة والتكنولوجيا والابتكار الجديدين والتعليم والتدريب البحريين والأمن البحري وإدارة الحركة البحرية وتطوير البنية التحتية البحريةو الذي بدوره سيدعم تطوير وتنفيذ المعايير العالمية.

1اتفاقية قانون البحار ،مرجع سابق

يجدر الإشارة منظمة البحرية الدولية تعتمد على اتفاقيات دولية المهمة في مجال النقل البحري، مثل اتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فيالبحارSOLASو اتفاقية منع التلوث من السفن MARPOLو التي تشكل إطاراً قانونيا أساسياً لضمان سلامة النقل البحري و استمراريته[1]

المطلب الثاني : دور وسائل التسوية السلمية لنزاعات في حماية حقوق الدول الحبيسة

اذا كان الالتزام بتسوية المنازعات الدولية بطرق سلمية من المبادئ الثابتة والمستقرة في القانون الدولي فإن من الثابت والمستقر أيضا أن إعمال هذا المبدأ يجب أن يتم على أساس احترام مبدأ سيادة الدول ،ومن مظاهر السيادة أن الدولة لا تلتزم إلا برضا الحر ومن ثم فإنه لا يمكن فرض وسيلة من وسائل التسوية على أطراف النزاع وبالتالي من حق أطراف النزاع أن يختارو وسيلة التسوية التي يرونها مناسبة، وعليه أتاحة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون 1982للدول الأطراف حرية اختيار الوسيلة المناسبة لتسوية النزاع ا بينهم واتضح ذلك من خلال ما ورد في المادة 280من الاتفاقية التي نصت على أنه من حق الدول أنت تتفق في أي وقت على تسوية النزاع ،بينهما كما قرره المادة 281على على السعي إلى تسوية النزاع وسيلة سلمية وفي نفس السياق جاءت المادة 282لتأكد على ان الدول وجب ان تسوي نزاع بطريقة سلمية[2]، كما نصت المادة 287على إمكانية اختيار الدول الأطراف الوسائل القضائية الدولية أو شبه القضائية لحل النزعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقية من خلال محكمة العدل الدولية أو محكمة الدولية لقانون البحار عن طريق التحكيم . ويعد هذا التنوع في الوسائل تعبير على مرونة النظام القانوني الدولي في مجال البحار، وبناء على ما سبق سيتم التكلم عن المحكمة الدولية لقانون البحار ولما لها أهمية في النزاعات كونها المختصة في قانون البحار ثم سيتم مختلف الوسائل التي لها دور بارز في تسوية المنازعات .

الفرع الأول :دور المحكمة الدولية لقانون البحارفي حماية حقوق الدول الحبيسة

تطبيقا لقواعد اتفاقية قانون البحار عام 1982، تم إنشاء محكمة الدولية لقانون البحار International Tribunal for the law of the sea (ITLOS)ومختصرة بالفصل في

1International Maritime Organization (IMO), https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx, accessed 17 May 2026,11:30pm

2سليم حداد ،مرجع سابق ص309

المنازعات المتعلقةبال البحار وعلى الرغم من قلة القضايا التي تتعلق بالدول الحبيسة بالشكل الخاص ، إلا أننا سنقوم بعرضه أبرز القضايا .

اولاً قضية السفينة سايغا Saiga 1999: تعتبر قضية السفينة سايغا أول نزاع يعرض على المحكمة الدولية لقانون البحار ،

1خلفية القضية

قامت زوارق بحرية تابعة لجمهورية غينيا باحتجاز ناقلة نفط تحمل علم دولة « سانت فينسنت و غرينادين[1]», بحجة تواجدها في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة غينيا ، و تزويدها لثلاث سفن صيد في هذه المنطقة بالوقود بطريقة غير مشروعة ، مما دفع السلطات الغنية إلى إصدار أوامرها بالقبض على طاقم السفينة و تفريغ حمولتها و اقتيادها إلى أحد الموانئ التابعة لها .

ردا على ذلك ، قدمت دولة سانت فينيست و غرينادين في نوفمبر 1997طلبا إلى هيئة المحكمة الدولية لإفراج عن السفينة المحتجزة و طاقمها، و ادعت في هذا الطلب أن السفينة لم تكن متواجدة في مياه غينيا عندما تم احتجازها ، بل كانت تبحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية سيراليون ، و أن دولة غينيا قد خالفت أحكام اتفاقية قانون البحار كونها لم تطلب منها تقديم كفالة مالية مقابل الإفراج عن السفينة ،فيما جاء رد غينيا أثناء ممارسة حقها في المطاردة الحثيثة التي أقرتها المادة 111من اتفاقية قانون البحار.

قررت المحكمة الدولية اتخاذ مجموعة من الإجراءات و التدابير التحفظية كان من بينها الامتناع عن اتخاذ أي تدابير قضائية ضد السفينة أو طاقمها، كما قررت المحكمة أنه لا يجوز للدولة الساحلية تطبيق تشريعاتها الجمركية في المنطقة الاقتصادية الخالصة بما يتجاوز حدود المنطقة المتخمة لبحرها الإقليمي . وفي حكمها الصادر في ديسمبر1997قررت المحكمة مشروعية احتجاز السفينة من جانب دولة غينيا، إلى أنها التزمت هذه الأخيرة بالإفراج الفوري عن السفينة وطاقمها في المقابلة كفالة مالية معقولة تدفعها حكومة سانت فينيست والتي يحق لها بدورها المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي لحقت السفينة أثناء احتجازها.٠

1وجاء في منطوق الحكم بعد أ ن أقرت المحكمة باختصاصها في القضية، قبول طلب سانت فينيست و غرينادين و النظر فيه بأغلبية 12صوتاً مقابل 9أصوات ، و الإفراج عن السفينة و

1دولة جزرية صغيرة في الكاريبي تتكون من جزيرة رئيسية و جزر صغيرة

طاقمها بأغلبية 12صوتاً مقابل 9أصوات ، إضافةً إلى تقديم ضمان مالي معقول لدولة غينيا باغلبية 12صوتا مقابل 9أصوات[1].

3المبادئ المستنتجة من القضية

من أهم المبادئ التي نستنتجها من هذه القضية أن المحكمة أشارت في حكمها إلى قضية أساسية، وهي عدم جواز انتهاك الحقوق والامتياز الخاصة لدولة العلم بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، كما أنها ألزمت غينيا بدفع التعويض لدولة سانت فينسنت عن هذا الانتهاك ، كما ان الحكم في هذه القضية أشار إلى مبادئ القانون الدولي بوصفه عامة و إلى القانون الدولي للبحار بصفة خاصة فيما يتعلق بالكفالة المالية والمطاردة الحثيثة للسفينة في منطقتها الاقتصادية الخالصة[2].

ثانيا : قضية بنغلاديش و ميانمار

1. خلفية القضية:

تقع هذه دولتان ساحليتان م في شمال شرق خليج البنغال، و هي دولتين متجاورتين و متنازعتين حول تحديد الحدود البحرية بشأن المناطق البحرية الممتدة من سواحلهما، وبعد القيام ب العديد من المفاوضات الثنائية و التي باءت بالفشل ، لجأت بنغلاديش سنة 2009إلى المحكمة الدولية لقانون البحار ، من أجل الحصول على قرار ملزم يحدد: البحر الإقليمي و المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري.

2. قرار المحكمة:

قضت المحكمة الدولية لقانون البحار بأن يتم تحديد حد بحري واحد مشترك بين بنغلاديش وميانمار، كما منحت لدولة بنغلاديش ما يُعرف بتصحيح "القطع" ، وذلك بسبب شكل ساحلها المقعّر، كما أكدت حق كلتا الدولتين في الجرف القاري الممتد لما بعد 200ميل بحري.

3. مبادئ المستنتجة من هذه القضية:

لقد اعتمدت المحكمة منهجاً ثلاثياً يقوم على رسم خط تساوي الأبعاد ثم تعديله وفق الظروف الخاصة وأخيراً اختبار التناسب، وهو ما عزز مبدأ الإنصاف في الترسيم البحر. كما

1هشام قادري أحمد، محكمة دولية لقانون البحار ودورها كآلية قضائية لفض المنازعات البحرية مركزالبيدر للدراسة والتخطيط 2015,. ص 10, 12

2كمال مصدق عراك، مرجع سابق ، ،، ص ص 251,252

تعد أول قضية تقر فيها المحكمة بحق الدول في الجرف القاري الممتد إلى ما بعد 200ميل بحري، مما ساهم في توضيح كيفية تطبيق المادتين 74و83من الاتفاقية.

إضافة الى ذلك أبرز الحكم أهمية مراعاة الخصائص الجغرافية للسواحل، خاصة مشكلة الساحل المقعر، لتفادي حرمان إحدى الدول من الامتداد البحري العادل ،ولا يزال يُستشهد به كثيرًا في الدراسات والأحكام القضائية، خاصة فيما يتعلق بتأثير شكل الساحل (المقعر) والجغرافيا البحرية على ترسيم الحدود البحرية[1].

الفرع الثاني : دور الوسائل التسوية السلمية الأخرى في حماية حقوق الدول الحبيسة

إلى جانب المحكمة الدولية لقانون البحار، ساهمت عدة وسائل دولية أخرى في حماية حقوق الدول الحبيسة وتسوية المنازعات المرتبطة بها، سواء من خلال الوسائل القضائية كهيئات التحكيم ومحكمة العدل الدولية، أو عبر الوسائل الدبلوماسية القائمة على التفاوض والوساطة. ورغم أن هذه الوسائل لا تتمتع بنفس التخصص الذي تتميز به المحكمة الدولية لقانون البحار، إلا أنها كان لها دور في تعزيز التطبيق السلمي لقواعد قانون البحار وتحقيق التوازن بين مصالح الدول الحبيسة والدول الساحلية.

أولا : دور التحكيم الدولي

التحكيم الدولي هو أحد الوسائل التسوية القضائية للمنازعات الدولية وقد ورد النصص عليه في المادة 33من ميثاق الأمم المتحدة، كما أولته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982اهتماما خاصا حيث نصت على نوعين من التحكيم وهما التحكيم العام والذي أفردت له الاتفاقية المرفق السابع منها، و التحكيم الخاص و الذي نظمته الاتفاقية في المرفق الثامن الممتد من المادة الأولى إلى المادة الثالثة عشرة، والمتعلق بتشكيل هيئة التحكيم وسير الإجراءات وإصدار الأحكام.

و بناءاً عليه يحق لأي طرف من أطراف الاتفاقية يكون طرفاً في منازعة متعلقة بتفسير أو تطبيق المواد ذات الصلة بمصائد الأسماك ، حماية البيئة و الحفاظ عليها، البحث العلمي البحري، الملاحة ، بما في ذلك التلوث من السفن و عن طريق الإغراق أن يطلب تشكيل محكمة تحكيم خاصة فيما يتعلق بالمنازعات.

---

1 Bangladesh/Myanmar Maritime Boundary Case, ITLOS Judgment, No. 16, 14 March 2012, available on: www.itlos.org

ولا تختلف محكمة التحكيم الخاص كثيراً عن محكمة التحكيم الواردة بالمرافق السابع من الاتفاقية ، و أهم هذه الاختلافات تتعلق بنوعية المنازعات التي تحتاج إلى خبراء متخصصين في ميادين مصائد الأسماك ، حماية البيئة و الحفاظ عليها البحث العلمي البحري ، الملاحة بما في ذلك التلوث من السفن و عن طريق الإغراق[1].

يوم السابع من يوليو 2014، أصدرت هيئة تحكيم دولية حكمها في النزاع البحري بين بنغلاديش والهند في خليج البنغال، وذلك استناداً إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وقد تناول الحكم تحديد الحدود البحرية بين البلدين في المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري داخل وخارج نطاق 200ميل بحري.

تعود جذور هذا النزاع إلى سبعينيات القرن الماضي، حين فشلت المفاوضات بين البلدين في التوصل إلى اتفاق على ترسيم الحدود البحرية. فقد كانت الهند تفضل اعتماد خط المسافة المتساوية أساساً للتحديد، في حين رفضت بنغلاديش هذا المنهج، محتجةً بأن موقعها داخل تقوّس خليج البنغال يجعل تطبيق هذا الخط ظالماً لها، إذ يُضيّق نطاقها البحري بشكل غير عادل. وإزاء استمرار الخلاف، لجأت بنغلاديش عام 2009إلى التحكيم الدولي.

وفيما يخص قرارات المحكمة، فقد حددت نقطة انطلاق الحدود البحرية عند منتصف القناة الرئيسية ، وذلك استناداً إلى خرائط تاريخية معاصرة. أما في شأن المياه الإقليمية، فقد اعتمدت المحكمة خط المسافة المتساوية دون تعديل، غير أنها أجرت تعديلاً طفيفاً لربط نقطة بداية الحدود البرية بهذا الخط. وفيما يتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، رأت المحكمة أن تقوّس الساحل البنغلاديشي يُفضي إلى أثر تضييقي واضح، مما استوجب تعديل خط المسافة المتساوية لصالح بنغلاديش. في المقابل، رفضت المحكمة حجة بنغلاديش القائلة بأن اعتماد سكانها على الصيد يستوجب تعديلاً إضافياً، وذلك لعدم كفاية الأدلة المقدمة[2].

وتكمن أهمية هذا الحكم في كونه المرة الثانية فقط في تاريخ القضاء الدولي التي تُحدَّد فيها حدود الجرف القاري خارج نطاق 200ميل بحري. فضلاً عن ذلك، أسهم الحكم في ترسيخ

1سليم حداد ، مرجع سابق ص ص2340,350

2بوسكرة بوعلام ، مرجع سابق ، ص ص34,13

المبادئ القانونية المتعلقة بتأثير تقوّس السواحل في ترسيم الحدود البحرية، وأنهى عقوداً من الغموض حول توزيع الحقوق البحرية في خليج البنغال[1]

ثانيا : دور محكمة العدل الدولية

ساهمت محكمة العدل الدولية في تطوير قانون الدولي للبحار في إرساء العديد من الأحكام مثل تحديد المتعلق بالبحر الإقليمي ، و الجرف القاري من خلال قرار لعام 1969 , أما بخصوص الدولة الحبيسة فلقد ساهمت في تكريس و ضمان حقوقها حتى لا يتم تجاهلها، خاصة في ما يتعلق بحرية الوصول إلى البحر. من بين أبرز الأمثلة :

1. قضية ممر كورفو:

تعتبر من أول القضايا التي فصلت فيها محكمة العدل الدولية حيث وقع نزاع بين المملكة المتحدة وألبانيا بشأن حادث بحري و في الثاني و العشرين 1946تعرضت قافلة إلى أضرار مادية و بشرية أثر اصطدامها بألغام كانت متواجدة في ممر كورفو والذي سبق للحلفاء من قبل أن قاموا بتنظيف الممر من الألغام، فتعرضت سفينتين لإصابات بليغة وسجل وفاة 44من الضباط والبحار وجرح حوالي 42منهم، فقامت وحدات بريطانيا في 13ديسمبر 1946بنزع الألغام دون استشارة الحكومة الألبانية أين خلصت إلى أنها ألمانية الصنع .

جئت بريطانيا لمحكمة العدل الدولية وعليه اعتبرت البانيا مسؤولة عن الإنفجارات بسبب علمها بوجود الألغام وعدم إخطار الأسطول البريطاني ولم تتخذ أي التدابير بعد الحادث لمتابعة الفاعلين كما قررت المحكمة بأنه من حق الدول الأوس السفن الحربية في زمن السلم عبر الممرات المستعملة لغرض الملاحة الدولية بينقط من البحر العام، دونما حاجة لموافقة مسبقة من قبل الدول الساحلية بشرط أن يكون المرور بريء.

وإذا لم ينص على عكس ذلك في اتفاقية الدولية لا يحق للدولة الساحلية أن تمنع مثل هذا المرور في وقت السلم كما أن العبرة في تحديد صفة الممر المائي من غيره ليست في نسبة الملاحة الجارية فيما بقدر ما هي في موقعها الجغرافي وأهميته في وصل مختلف نقاط البحر العام، وتبع لذلك ما كان لمرور كورفو يحد دولة ويعتبر منفذ حيوية لأكثر من دولة فهو يدخل في صنف الممرات المائية الدولية التي تطبق عليها القاعدة الأولى كما رأت المحكمة أن مرور

1نعومي بورك، هيئة التحكيم المنشأة بموجب الملحق السابع ترسم الحدود البحرية بين بنغلاديش والهند في خليج البنغال، مجلة الجمعية الأمريكية للقانون الدولي ASIL Insights، المجلد 18، العدد 20، منشور بتاريخ 22سبتمبر 2014،

السفينة البريطانية في يوم 22أكتوبر 1946من ممر كوروفو يشكل خرق لسيادة الألبانية لأن مرور بريء في ممر دولي على عكسه كنس الألغام الذي جرى يومي 12/ و الذي مثل تعديا على السيادة الألبانية و أن مجرد إعلان المحكمة بهذا يعتبر بمثابة تعويض 13نوفمبر 1946و قد استمد ت من هذه القضية أساس تبيان مواقع قيام شروط المرور البريء وجسدته بذلك المحكمة قبل أن يدرج في اتفاقية جنيف 1958ليؤكد بعدها في اتفاقية قانون البحار 1982[1]

قضية بوليفيا و تشيلي:

رفعت بوليفيا دعوى ضد تشيلي أمام محكمة العدل الدولية للمطالبة بحقها السيادي الكامل في الوصول إلى المحيط الهادئ. وتتلخص وقائع القضية في أن حكومة دولة بوليفيا المتعددة القوميات قدمت طلبًا إلى قلم المحكمة لبدء إجراءات التقاضي ضد تشيلي. ويتعلق النزاع بين الدولتين بالتزام تشيلي بالتفاوض بحسن نية وفعالية مع بوليفيا/الدولة المدعية، لضمان حصول بوليفيا على حقها السيادي الكامل في الوصول إلى المحيط الهادئ. وقد لجأت بوليفيا إلى المحكمة بموجب المادة الحادية والثلاثين من معاهدة التسوية الأمريكية بشأن المحيط الهادئ، والمعروفة أيضًا باسم ميثاق بوغوتا[2].

ادّعت الدولة المدعى عليها أن هذا الطلب غير مقبول لعدم اختصاص هذه المحكمة. رفضت المحكمة ادعاء المدعى عليها بشأن الاختصاص، وأكدت اختصاصها بالنظر في هذه المسألة. وكانت المسألة الأخرى المعروضة أمام المحكمة هي ما إذا كانت أي من الصكوك التي استند إليها المدعي، ولا سيما الاتفاقيات الثنائية أو الإعلانات أو غيرها من الإجراءات الأحادية، تُنشئ التزامًا على المدعى عليها بالتفاوض بشأن حق المدعي في الوصول السيادي إلى المحيط الهادئ. استند المدعي إلى صكوك مثل الاتفاقيات الثنائية والإعلانات وغيرها من الإجراءات الأحادية، لإثبات أن هذه الصكوك تُنشئ التزامًا بالتفاوض بشأن حق المدعي في الوصول السيادي إلى المحيط الهادئ. وأوضح المدعي أن إعلان تشيلي الأحادي وغيره من الإعلانات لا يُنشئ التزامًا بالتفاوض لعدم وجود دليل على نية التفاوض. وبالمثل، أكد المدعي

1شعلان سفيان، قرارات محكمة العدل الدولية ودورها في وضع وتطوير قواعد قانون البحار، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر، 2002–2003، ص ص 61–64

2Obligation to Negotiate Access to the Pacific Ocean (Bolivia v. Chile), Judgment of 1 October 2018, ICJ

التزامه بالتفاوض من خلال صكوك الإقرار الضمني، والمنع القضائي، والتوقع المشروع، والتي رأت المحكمة أنها لا تُنشئ أي التزام من هذا القبيل. ولم تجد المحكمة أي التزام في الواجب العام لتسوية النزاعات بموجب المادة 2الفقرة 3من ميثاق الأمم المتحدة والمادة 3من ميثاق منظمة الدول الأمريكية. كما عرض مقدم الطلب بعض قرارات منظمة الدول الأمريكية التي تنص على أن المفاوضات موصى بها فقط وليست إلزامية، إذ لا يمكن استنتاج ذلك من مضمون القرارات. مع العلم أن القرارات ليست ملزمة في حد ذاتها. رفضت المحكمة جميع حجج الدولة المدعية، إذ لم يثبت وجود أي وثيقة بين الدول، كما عرضها مقدم الطلب، وجود التزام على تشيلي بالتفاوض[1]. قضية نيكارغوا و الولايات المتحدة محكمة العدل الدولية في عام 1986يتناول الإجراءات العسكرية وشبه العسكرية للولايات المتحدة ضد نيكاراغوا في أوائل الثمانينيات. أصبحت القضية واحدة من أهم الأحكام المتعلقة باستخدام القوة والتدخل ومسؤولية الدولة بموجب القانون الدولي. في عام 1984، رفعت نيكاراغوا قضية إلى محكمة العدل الدولية تزعم فيها أن الولايات المتحدة دعمت ووجهت متمردي كونترا، ولغمت موانئ نيكاراغوا، وانتهكت سيادتها. جادلت الولايات المتحدة بأن المحكمة تفتقر إلى الاختصاص وانسحبت لاحقا من الإجراءات، على الرغم من أنها ظلت ملزمة بقرار المحكمة بموجب النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية وأمرت محكمة العدل الدولية الولايات المتحدة بوقف أنشطتها غير القانونية ودفع تعويضات لنيكاراغوا. وعليه أصبحت هذه القضية سابقة تأسيسية في القانون الدولي، وكثيرا ما يستشهد بهالتعبيرها عن مبادئ عدم التدخل وحظر القوة، و منه حماية حقوق الدول الحبيسة خاصة فيما يخص إمكانية الوصول و 22تكريس مبادئ حرية الملاحة و عدم استخدام القوة[2]

ثالثا : الوسائل الدبلوماسية

لقد نصت اتفاقية قانون البحار 1982, في القسم الخاص بالأحكام العامة على إستعمال البحار لغايات سلمية، و قضت بإمتناع الدول الأعضاء عن اللجوء إلى التهديد أو استعمال القوة ضد سلامة أراضي أي دولة أو ضد استقلالها السياسي ، أو بأي شكل من الأشكال التي

---

1 ibid

2Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America) 27 يونيو 1986العدل الدولية، حكم محكمة ،. .

لا تتلائم و مبادئ القانون الدولي المعلن عليها في ميثاق الأمم المتحدة ، و عليه كان للدول اختيار أي وسائل السلميّة لفض نزاعاتها و هو ماأكدته المادة 33من ميثاق في ميثاق الأمم المتحدة . وبما أننا تكلمنا عن التحكيم الدولي ومحكمة العدل الدولية في الفروع السابقة سنسلط الضوء الأن عن الوسائل الدبلوماسية كالمفاوضات و الوساطة و التوفيق ، وكيف ساهمت في حماية حقوق الدول الحبيسة ، ولعل أبرز وسائل السلمية استخداماً لدى الدول الحبيسة هي المفاوضات ، كون الدول الحبيسة تعتمد أساسا على العلاقات الودية مع غيرها من الدول الساحلية و ذلك لما تتطلبه عمليات العبور و الوصول إلى تعاون دولي .

و غالبا ما تنجح المفاوضات في توفيق الآراء المتباينة لأطراف النزاع أو على الأقل فهم مختلف المواقف المتعلقة بموضوع النزاع مما يساهم بشكل كبير في احتواء النزاع و التوصل إلى تسويته ووضع نهاية له تحول دون أن يتحول إلى نزاع مسلح ، أو أن يستمر لفترة من الوقت و يؤدي إلى توتر في العلاقات بين الأطراف .

و ليس للمفاوضات شكل معين ، فقد تكون المفاوضات علانية أو سرية ، كما تتمّ المفاوضات إما عن طريق رؤساء الدول ، ورؤساء الحكومات أو و آراء الخارجية، أو البعثات دبلوماسية ،كما جاء في نص المادة 283من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ليؤكد على ضرورة الالتزام بتبادل الآراء بين الدول المتنازعة، حيث أقرت على أنه متى ما تم ما نشأ نزاع بين دول أطراف يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها قامت أطراف النزاع عاجلا بتبادل الآراء في أمر تسويته بالتفاوض أو غير ذلك من وسائل السلمية كما وضعت الجمعية العامة للأمم المتحدة خلال دورتها الثالثة و الخمسون عام 1998مجموعة من مبادئ التوجيهية و التي يجب على الأطراف عملية التفاوض و يبرز التعاون الدولي بين زامبيا و موزنبيق بشأن ممر بيرا، نموذج جيدا حيث تعد دولة زامبيا دولة حبيسة ومن أجل تسهيل وصولها إلى الأسواق الدولية بطريقة أكثر فاعلية ، أدت المفاوضات الثنائية إلى إبرام اتفاقية بينها وبين موزمبيق وذلك من أجل التعاون وتقليل العراقيل التجارية وتعزيز الاستقرار الاقتصادي بشأن يسهل لها النقل عبر ونحو الموانئ الموزمبيقية.

حيث ساهم هذا الاتفاق بتطوير البنية التحتية والتعاون في مجال النقل العابر والتجارة عبر الحدود مما يضمن استفادتها من مختلف المبادرات والمشاريع الإنمائية التي سيوتفع بها مختلف أصحاب المصلحة وشركات المتعاونين داخل الممر[1].

في هذا الصدد وقعت أثيوبيا وجيبوتي اتفاقية بشأن استخدام الموانئ وعبور البضائع نحو أثيوبيا في عام 2002و ذلك بإنشاء ممر بين جيبوتي و أديس أبابا وتتضمن شروط و وكيفية مختلفة للنقل العابر بالإضافة إلى ذلك فهي تشمل الإطار تخطيط مؤسسي مع لجنة الخبراء المشتركة تجتمع كل ثلاثة أشهر ومن خلال هذه الاتفاقية ،اعترف البلدين بالمنافع المتبادلة لهذه الاتفاقية فمصلحة أثيوبيا الرئيسية هي الوصول الأمن إلى البحر وبالنسبة لجيبوتي فإنه حركة المرور العابر تمثل مصدر الدخل حيث تساهم بنسبة 70% من دخل الميناء

كما يبرز أيضا أهمية المفاوضات منع حدوث حروب مثل ما حدث في معاهدة المياه في 1960بين الهند باكستان والبنك الدولي لإنشاء والتعمير حيث كانت هناك نزاع بين الهند وباكستان هو الأنهار و وصول نيبال إلى البحر و عليه وقام بتوقيع المعاهدة جواهر النيرو والمشير محمد أيوب خان في باكستان ودخلت حيز التنفيذ في 12يناير 1961كانت آلية حل هذه النزعة باستخدام المفاوضات[2].

---

[1] سليم حداد , المرجع السابق ص 153

[2] Gaurav Bhattarai, “Challenges to Diplomatic Efforts in Resolving Nepal–India Border Problems in the Himalayas: A Foreign Policy Analysis (FPA)”, Nepal Public Policy Review, Vol. 1, 2021, p. 10, 20

خاتمة

خاتمة:

من خلال دراسة بحثنا الموسوم "النظام القانوني للدول غير الساحلية في اتفاقية قانون البحار. 1982 ".و التعمق في مختلف جوانب الموضوع من خلال دراسة الفصول والمباحث والإطلاع على مختلف المراجع القانونية و الاتفاقيات الدولية و الآراء الفقهية وتحليل الأحكام القانونية المرتبطة به، أمكن التوصل إلى مجموعة من ملاحظات و النتائج التالية:

_كرّست اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 نظاماً قانونياً خاصاً بالدول الحبيسة، يضمن لها الحق في الوصول إلى البحر والاستفادة من موارده في إطار دولي منظم

–تختلف أوضاع الدول الحبيسة من حيث الموقع الجغرافي، مما ينعكس على تنوع التحديات التي تواجهها، والتي تشمل أبعاداً قانونية واقتصادية وتنموية مرتبطة بغياب المنفذ البحري

–يرتبط ظهور الدول الحبيسة بتطور الدولة الحديثة وإعادة تشكيل الحدود السياسية خلال فترات الاستعمار وما تلاها من تحولات دولية.

– تطور الاعتراف الدولي بحقوق الدول الحبيسة تدريجياً من خلال المؤتمرات والاتفاقيات الدولية، حيث برز حقها في الوصول إلى البحر عبر التفاوض والتعاون مع الدول المجاورة كأحد أهم الحقوق.

– يتطلب تفعيل حقوق الدول الحبيسة وجود إطار تعاون دولي فعال وتنظيم قانوني دقيق لمختلف المناطق البحرية، سواء الخاضعة لسيادة الدول أو غير الخاضعة لها .

–تضطلع المنظمات الدولية، وعلى رأسها الأمم المتحدة والسلطة الدولية لقاع البحار والمنظمة البحرية الدولية، بدور أساسي في دعم وحماية حقوق الدول الحبيسة.

– ساهم القضاء والتحكيم الدوليان في تسوية المنازعات البحرية، بما يضمن تحقيق توازن بين حقوق الدول الحبيسة وسيادة الدول الساحلية.

– يقوم النظام القانوني الدولي للبحار على تحقيق توازن نسبي بين حقوق الدول الحبيسة وسيادة الدول الساحلية، من خلال مبدأي التعاون والتفاوض دون المساس بجوهر السيادة الإقليمية

المقترحات:

خاتمة:

–ضرورة إرساء آليات إلزامية أكثر فاعلية داخل إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 لضمان التطبيق الفعلي لحق الدول الحبيسة في الوصول إلى البحر دون عوائق تعسفية.

– العمل على إبرام اتفاقيات ثنائية وإقليمية تفصيلية وملزمة قانونياً بين الدول الحبيسة ودول العبور، تحدد بشكل دقيق شروط وامتيازات المرور والعبور التجاري.

– تعزيز دور المنظمات الدولية، وعلى رأسها الأمم المتحدة والسلطة الدولية لقاع البحار، في متابعة تنفيذ حقوق الدول الحبيسة وتقديم تقارير دورية حول مدى احترامها.

- تفعيل دور القضاء الدولي والتحكيم البحري بشكل أكبر باعتباره وسيلة حاسمة وفعالة لتسوية النزاعات وضمان حماية حقوق الدول الحبيسة.

– إدماج البعد التنموي بشكل صريح في النظام القانوني للبحار، من خلال سياسات دولية تقلص الفجوة الاقتصادية بين الدول الحبيسة والدول الساحلية.

– إعادة تقييم فعالية النظام القانوني الحالي بشكل دوري، بهدف تطويره بما يتلاءم مع التحولات الاقتصادية والتجارية العالمية الحديثة.

قائمة المراجع

قائمة المصادر و المراجع:

أولا :باللغة العربية:

1. المصادر:

•القرآن الكريم.

2.1.الاتفاقيات الدولية :

•اتفاقيات جنيف لقانون البحار لسنة 1958، المعتمدة بجنيف بتاريخ 29 أفريل 1958، و دخلت حيز النفاذ بين سنتي 1962 و1966

•اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مونتيغو باي، الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982.

3.1.القرارات و الأحكام الدولية:

. قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة:

•الجمعية العامة للأمم المتحدة، القرار رقمA/RES/58/201 ، المتضمن اعتماد برنامج عمل ألماتي لمعالجة احتياجات الدول النامية غير الساحلية، المعتمد بتاريخ 23 ديسمبر 2003 .

•الجمعية العامة للأمم المتحدة، القرار رقمA/RES/69/137 ، المتضمن اعتماد برنامج عمل فيينا للدول النامية غير الساحلية للفترة 2014–2024، المعتمد بتاريخ 12 ديسمبر 2014 .

•الجمعية العامة للأمم المتحدة، القرار رقمA/RES/79/233 ، المتضمن اعتماد برنامج عمل أوازا للدول النامية غير الساحلية للفترة 2024–2034، المعتمد بتاريخ 19 ديسمبر 2024.

2. المراجع:

1.2. الكتب باللغة العربية:

•الأشعل، عبد الله، الدولة الحبيسة ومؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، المعهد الدبلوماسي – وزارة الخارجية، القاهرة، د.س.ن.

•الفولي، أحمد حسن، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2015.

•عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام)المبادئ العامة(، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.

•سعدي، محمد، حقوق الدول البحرية في قانون البحار وإشكالية الدول الحبيسة، المركز الديمقراطي العربي، برلين، 2024.

•علوان، عبد الكريم، القانون الدولي العام (المبادئ العامة)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.

•حداد، سليم، التنظيم القانوني للبحار، بيروت، د.د.ن.، 2020.

2.2.الرسائل الجامعية باللغة العربية:

•بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة ماجستير، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2013–2014.

•بوسكرة بوعلام، الحماية الدولية لحقوق الدولة الحبيسة والمتضررة جغرافياً، أطروحة دكتوراه، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2020..

•حسني موسى محمد رضوان، دور التحكيم والقضاء الدوليين في تسوية المنازعات الحدود البحرية، رسالة دكتوراه، جامعة الخليجية، البحرين، 2013.

•زاره، لخضر، الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة، رسالة دكتوراه، جامعة وهران، الجزائر، 1999–2004.

3.2.المقالات والمجلات العلمية باللغة العربية:

•باعاج، محمد، "المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية"، المجلة الأكاديمية للأبحاث القانونية والسياسية، 2022.

•بوسكرة ،بوعلام، "الحماية البيئية البحرية في المنطقة الدولية"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، 2018.

•حسن ،أكرم ، "تطور القانون الدولي للبحار"، مجلة الحياة النيابية، مجلس النواب اللبناني، 2020.

•شعلان سفيان، قرارات محكمة العدل الدولية ودورها في قانون البحار، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر.

•كرليفا سامية، "دور السلطة الدولية لقاع البحار"، المجلة الجزائرية لحقوق وعلوم السياسية، 2025.

•مصدق عراك، كمال، "دور المحكمة الدولية لقانون البحار في فض النزاعات البحرية"، مجلة المداولات العلمية، جامعة الفلوجة، 2024.

•مزياني فيروز، "إفريقيا في معضلة التنمية في البلدان الحبيسة"، بوابة *ASJP*، 2025.

•حمد حسن عبد السلام عبد ربه، "الموقع الحبيس ومشكلاته الجيوبولتيكية"، مجلة المركز لخدمات الاستشارات البحثية، 2019.

Second. In englich:

1. Sources:

1.1 International Reports and Documents:

• International Seabed Authority, Landlocked Developing Countries and the Law of the Sea: An Ocean of Opportunity, Kingston, 2021.

• United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States, 2022

2. References:

2.1 Books:

• Ira Glassner, Access to the Sea for Developing Land-locked States, Martinus Nijhoff, 1970

• MacKellar J. et al., Economic Development Problems of Landlocked Countries, 2000.

• Stephen C. Vasciannie, Land-locked and Geographically Disadvantaged States in the International Law of the Sea, Oxford University Press, 1990.

• Yoshifumi Tanaka, International Law of the Sea, Cambridge University Press, 2012.

2.2 Scientific Articles :

• Endalcachew Bayeh, "The Rights of Land-Locked States in International Law…", Social Science, 2015.

• Kishor Uprety, "From Barcelona to Montego Bay…", Singapore Journal of International & Comparative Law, 2003.

• Paula Casal & Nicole Selamé, “Sea for the Landlocked…”, Journal of Global Ethics, 2015.

• Anthony Ekpoudo, “Rights of Landlocked States…”, International Review of Law and Jurisprudence, 2019

3 Reports and Policy Papers:

• Ernesta Swanepoel, “The Law of the Sea and Landlocked States”, SAIIA Policy Brief, 2020

. • International Seabed Authority, Policy and Reports, 2021.

2.4 Websites:

• Caitlin Dempsey, “Landlocked Countries”, Geo Lounge, 2015, https://www.geolounge.com/landlocked-countries/ (accessed 2026).

• International Maritime Organization (IMO), https://www.imo.org

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

العنوان	ص
▪ **البسملة**	–
▪ **شكر و عرفان**	–
▪ **إهداء**	–
▪ **ملخص الدراسة**	–
مقدمة.....	**2**
الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا	
تمهيد.....	**6**
المبحث الأول: مفهوم الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا.....	**7**
المطلب الأول : تعريف الدول الحبيسة والمتضررة جغرافيا.....	**7**
• الفرع الأول : تعريف الدول الحبيسة.....	**9**
• الفرع الثاني : تعريف الدول المتضررة جغرافيا.....	**11**
• الفرع الثالث :التمييز بين الدول الحبيسة والدول المتضررة جغرافيا.....	**14**
المطلب الثاني:أشكال الدول الحبيسة ومشاكل التنمية فيها	**14**
• الفرع الأول: التوزيع الجغرافي للدول الحبيسة.....	**14**
• الفرع الثاني : أشكال الدول الحبيسة.....	**18**
• الفرع الثالث مشكلات الدولة الحبيسة التي تعوق تنميتها.....	**20**
المبحث الثاني : التطور التاريخيّ و القانوني لوضعية الدول الحبيسة.....	**22**
المطلب الأول : التطور التاريخي لفكرة نشوء دولة حبيسة.....	**22**
• الفرع الأول :الوضعية التاريخية للنظام الدولي قبل نشوء الدولة الحبيسة.....	**22**
• الفرع الثاني: التحولات الجيوسياسية و ظهور الدولة الحبيسة.....	**24**
المطلب الثاني :تكريس الحقوق القانونية للدول الحبيسة في القانون الدولي للبحار.....	**25**
• الفرع الأول: تطور تكريس حق الوصول والعبور في القانون الدولي للبحار.....	**26**
• الفرع الثاني: الأساس الفلسفي والوظيفي لحقوق الدول الحبيسة.....	**27**

فهرس المحتويات:

الفصل الثاني : حقوق الدول الحبيسة و آليات حمايتها في قانون البحار

تمهيد..... 28

المبحث الأول : حقوق الدول الحبيسة في إطار النظام القانوني للبحار..... 29

المطلب الأول : حقوق الدول الحبيسة في مناطق الخاضعة لسيادة الدول الساحلية..... 29

- الفرع الأول :حق المرور و العبور..... 29
- الفرع الثاني : الحقوق المرتبطة بحرية العبور و الوصول..... 35
- الفرع الثالث : الالتزامات المقابلة للدول الحبيسة..... 37

المطلب الثاني : حقوق الدول الحبيسة في مناطق الخارجة عن ولاية الدولة الساحلية..... 40

- الفرع الأول : حقوق الدول الحبيسة في منطقة أعالي البحار..... 40
- الفرع الثاني حقوق الدول الحبيسة في المنطقة (قاع البحار الدولي)..... 48
- الفرع الثالث : الإلتزامات المرتبطة بهذه الحقوق..... 51

المبحث الثاني : آليات حماية حقوق الدول الحبيسة..... 56

المطلب الأول : دور الآليات المؤسسية الدولية في حماية حقوق الدول الحبيسة..... 56

- الفرع الأول : دور منظمة الأمم المتحدة..... 56
- الفرع الثاني : دور السلطة الدولية لقاع البحار..... 60
- الفرع الثالث : دور منظمة البحرية الدولية..... 63

المطلب الثاني: دور وسائل التسوية السلمية للنزاعات في حماية حقوق الدول الحبيسة 65

- الفرع الأول :دور المحكمة الدولية لقانون البحار..... 65
- الفرع الثاني :دور وسائل التسوية السلمية الأخرى في حماية حقوق الدول الحبيسة 68

- **الخاتمة** 75

.....

- **قائمة المراجع** 77

.....

- **الفهرس**..... 81

ملخص:

تتمتع الدول الحبيسة بمركز قانوني خاص في إطار القانون الدولي للبحار، نظراً لغياب منفذ مباشر لها على البحر وما يترتب عن ذلك من قيود على اندماجها في التجارة البحرية الدولية. وقد كرّست اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 مجموعة من القواعد التي تمنح هذه الدول حق الوصول إلى البحر عبر أراضي الدول الساحلية، وحق المرور العابر، إلى جانب آليات التعاون الدولي في مجال النقل البحري.

وتتمحور الإشكالية حول مدى قدرة هذه الاتفاقية على تحقيق توازن فعلي بين حقوق الدول الحبيسة ومصالح الدول الساحلية. وتبين الدراسة أن هذه الحقوق، رغم إقرارها قانونياً، تبقى في التطبيق العملي مرتبطة بالاتفاقات الثنائية وبمدى تعاون الدول المعنية، مما يحد من فعاليتها

الكلمات المفتاحية:

الدول الحبيسة –قانون البحار–اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 198–حق المرور العابر–الدول الساحلية–السلطة الدولية لقاع البحار.

Abstract

Landlocked States occupy a special legal position under international law of the sea due to their lack of direct access to the sea, which creates structural constraints affecting their participation in international maritime trade. The 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea establishes a set of rules providing these States the right of access to the sea through transit States; the right of transit, as well as mechanisms of international cooperation in maritime transport. The central issue concerns the extent to which the Convention achieves an effective balance between the rights of landlocked States and the interests of coastal States. The study shows that, although these rights are legally recognized, their implementation remains largely dependent on two-sided agreements and the cooperation of the States concerned, which limits their effectiveness

Keywords:

Landlocked States-Law of the Sea-UNCLOS 1982-Right of transitCoastal States-International Seabed Authority