



**حقوق والتزامات الدول الحبيسة
في مياة البحار**

إعداد الدكتور 
ماهر السعيد محمد جبر
مدرس قانون التجارة الدولية ورئيس قسم القانون
بكلية العمارة الجامعة بالعراق

حقوق والتزامات الدول الحبيسة في مياة البحار

ماهر السعيد محمد جبر

قسم قانون التجارة الدولية ، ورئيس قسم القانون ، كلية العمارة ، جامعة
العراق، العراق.

إيميل جامعي mahir.alsaaed@alamarahuc.edu.iq

ملخص البحث:

أعالي البحار تعتبر منطقة حرة متاحة أمام الجميع وليست ملكاً لأحد، وبالتالي تتمتع جميع الدول بحرية فيها مثل حريات الملاحة والتحليق، وتعني أيضاً المياة الموجودة خارج المياة الإقليمية والإقتصادية، بالتالي فإن سفينة أي بلد تتحرك بحرية ولو كانت رافعة لعلم بلد غير ساحلي، كما أن المياة الدولية أيضاً تُعبر عن المناطق من المحيطات المائية التي لا تتبع لسيادة أي دولة وتُعد ملكاً مشتركاً مفتوحاً للملاحة والصيد والإستكشاف والسفر في نطاق تبدأ حدوده من عمق ٢٠٠ ميل بحري وجميع الدول لها حقوق متساوية في أعالي البحار، ووضعت الإتفاقيات والمعاهدات الدولية وسائل كفيلة بحل النزاعات بين الدول في حال نشوبها فيما يتعلق بالمياة الدولية.

نتعرض في هذا البحث كذلك لمصطلح الدولة الحبيسة في القانون الدولي، والذي يعني الدولة التي لا تستطيع الوصول اليها عن طريق أي مصدر مائي، فحدودها لا تطل على بحار أو محيطات، وبالتالي قد تكون محاطة بدول أخرى، أو تقع داخل دولة واحدة، وإنما تلجأ الى جيرانها لإستخدام موانئها، وأسوأ هذه الدول حظاً هي الدول مزدوجة الحبس، أي التي تكون بطبيعتها دولة حبيسة، إلا أنها أيضاً تكون محاطة بدولة أو دول حبيسة، ومثالها دولة أوزبكستان فهي دولة حبيسة، محاطة بدول كلها حبيسة هي: تركمانستان، أفغانستان، طاجيكستان، قيرغيزستان، كازخستان.

الكلمات المفتاحية: النزاعات المسلحة، أعالي البحار، القانون الدولي، المياة الإقليمية، آلية إنهاء النزاع.

The role of international law of the seas' rights and obligations."

Maher al-Saeed Mohamed Gabr

**Department of International Trade Law, Head of Law,
Faculty of Architecture, University of Iraq, Iraq.**

University e-mail mahir.alsaaed@alamarahuc.edu.iq

Abstract:

The seas are a free zone that are opened to all that belongs to none. All States enjoy freedom of navigation and overflight. It also means water outside the territorial and economic waters, so a country's ship is moving freely, even if it is a lever of a landlocked country's flag. The international water also reflects areas of oceans water that does not belong to the sovereignty of any State and that is a common property open to navigation, fishing, exploration, and travel within a range from 200 nautical miles deep and all States have equal rights on the high seas. The international conventions and treaties have developed methods to resolve disputes between States if they arise in relation to international life.

This research also shows the term "Isolated State" in international law. which means a State that cannot be accessed it through any water body as their borders do not overlook seas or oceans, and therefore may be surrounded by other States, or located within one State, but resorting to its neighbors to use their ports. The worst fortunate of these are the dual-custodial States which are

inherently an isolated State, but they are also surrounded by a State or States that are isolated like Uzbekistan, that is surrounded by other isolated states: Afghanistan, Kyrgyzstan, Kyrgyzstan, Tajikistan and Turkmenistan.

Keywords: Armed conflicts, high– seas, international law, territorial waters, and mechanism for ending conflict.

- مقدمة البحث .

جاء القانون كي ينظم حياة الناس، ويقضي على النزاعات الدائرة بينهم، ومن أهم المسائل التي نظمها القانون وكانت بلا شك سبباً رئيسياً في النزاعات المسلحة بين الكيانات البشرية قبل أن تعرف الدول بنظامها الحديث، نقول كانت المشكلة الرئيسية تتعلق بالحدود بين القبائل والتجمعات البشرية التي أغارت على بعضها البعض طبقاً لشريعة الغاب المتمثلة في أكل القوي للضعيف، ثم جاء القانون ونظم حدود الدول ووثق تلك الحدود فيما يعرف بالاتفاقيات والمعاهدات الدولية، ذلك كي لا يتم الاعتداء عليها مجدداً، وإن كان الاستعمار قد تدخل بعد ذلك وتحقيقاً لمصالحه في تعديل تلك الحدود فأعاد ترسيمها.

وكان من البديهي ألا يتم ترسيم هذه الحدود فيما يتعلق باليابس فقط، إنما أيضاً بالنسبة للمياة المحيطة بتلك الدول، ومجالها الجوي، فحدد القانون الدولي ما يعرف بالمياة الإقليمية والمنطقة المتاخمة، ثم المياة الدولية وأعلي البحار، كما تعرض كذلك لحقوق الدول التي لا تطل على أية منافذ بحرية، ونظم كل ذلك فيما عرف بالقانون البحري الدولي، وقانون البحار.

- أهمية البحث.

كما ذكرنا فإن عملية ترسيم الحدود البحرية، وتنظيمها عن طريق القانون الدولي فيه حسم لكل النزاعات التي تنشأ بين الدول، ذلك أنه الحل الأمثل للحفاظ على حقوق الدول خاصة الضعيفة منها، ونقصد بترسيم الحدود توثيقها

بكل دقة^(١)، لأنه من الملاحظ أن الخلافات الدائرة بين الدول كلها ترجع الى تلك المشكلة، والأمثلة على ذلك كثيرة، فمشكلة الصحراء الغربية والخلافات بين المغرب وجبهة البوليساريو قديمة ولا تزال قائمة.

كان كذلك ترسيم الحدود تبعاً لمصالح الدول الاستعمارية سبباً في حدوث مشاكل كثيرة حتى بعد رحيل هذه الدول، كما حدث في عام ١٩٦٣ من نزاع بين المغرب والجزائر حول تقسيمات الاستعمار الفرنسي للمنطقة، وبالتالي فالضمان الوحيد لاستقرار الدول هو معرفة كل دولة لحدودها، وتوثيق ذلك بكل دقة^(٢).

- إشكالية البحث.

إهتم النظام العالمي بعملية ترسيم الحدود حفاظاً على الاستقرار، ومنعاً للنزاعات بين الدول، وتجلّى ذلك الاهتمام في كثير من الاتفاقيات والمعاهدات والتي كان من أهمها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢، والتي دخلت حيز التنفيذ عام ١٩٩٤، وأرست هذه الإتفاقية مبادئ كثيرة تركز الهدف منها في الحفاظ على السلام الدولي عن طريق كثير من الآليات التي حددت كيفية تطبيق هذه المبادئ وإعطائها قوة النفاذ على المستوى الدولي.

(١) د جابر الراوي: الحدود الدولية ومشكلة الحدود العراقية الإيرانية، رسالة دكتوراة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٧٠، ص ٢.

(٢) د إبراهيم العناني: المبادئ القانونية لمشكلات الحدود الدولية، مجلة العلوم القانونية والإقتصادية، جامعة عين شمس، ١٩٦٧، ص ٣٦٢.

لكن هل نجحت هذه الاتفاقية في تنظيم حقوق والتزامات الدول في مياة البحار، كذلك ماهي الحقوق التي ضمنتها تلك الاتفاقية بالنسبة للدول الحبيسة وهي التي لا تطل على أية منافذ بحرية؟.

-أسباب اختيار الموضوع:-

يرجع اختياري لهذا الموضوع لتوضيح أن ترسيم الحدود بين الدول بقصد الاستقرار والبعد عن النزاعات المسلحة لا يعني فقط الحدود البرية، إنما كذلك الحدود الجوية(المجال الجوي)، والحدود البحرية وما يتعلق بها من مشكلات، خاصة فيما يتعلق بالدول الحبيسة .

-أهداف الدراسة:-

الهدف الأساسي من بحثنا هذا هو مناقشة بعض النقاط الهامة مثل :-

-المقصود بالمياة الإقليمية والمنطقة المتاخمة.

-الفرق بين المياة الداخلية، وأعالي البحار.

-توضيح مفهوم الدول الحبيسة في القانون الدولي.

-حقوق الدول الحبيسة فيما يتعلق بالمنافذ البحرية.

-منهجية البحث :-

سوف نتبع في هذا البحث المنهج التحليلي حيث نتعرض لآراء الفقهاء وتعريفاتهم وتفسيرهم لنصوص اتفاقية الأمم المتحدة فيما يتعلق بالمياة الداخلية

والمياة الدولية لعام ١٩٨٢، كذلك آرائهم فيما يتعلق بكيفية تطبيق هذه النصوص، ومدى تمتع هذه النصوص بقوة النفاذ على المستوى الدولي، كما اتبعت أيضاً المنهج الوصفي.

لذا فإننا نقسم هذه الدراسة لمبحثين، كل مبحث يشمل مطلبين كما يلي:

- المبحث الأول: ماهية مياة البحار في القانون الدولي.
- المبحث الثاني: الدول والأقاليم الحبيسة في القانون الدولي.

المبحث الأول ماهية مياة البحار في القانون الدولي

المياة على سطح الكرة الأرضية تمثل ٧١% من مساحتها، بينما يمثل اليابس ٢٩% فقط، والمياه مقسمة الى ٩٧% مياه مالحة عبارة عن محيطات وبحار وبحيرات مالحة، ٣% مياه عذبة متمثلة في الأنهار والبحيرات العذبة، أي أن المياه على سطح كوكب الأرض تعادل ٥١٠ مليون كيلو متر مربع^(١)، والحديث عن مياة البحار أو المياه الدولية يجرنا بالضرورة حتى تكتمل الصورة أن نوضح ماهية المياه الإقليمية لكل دولة كما حددتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فيما يتعلق بالمسطحات المائية خارج الدول، وهي الإتفاقية التي دخلت حيز التنفيذ في عام ١٩٩٤م، لذلك نقسم هذا المبحث لمطلبين كما يلي:.

-المطلب الأول: المقصود بالمناطق البحرية في القانون الدولي.

- المطلب الثاني: حق المرور البريء، والقيود الواردة عليه.

(١) الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة الحادية والخمسون الوثيقة A/Res/51/34 .

كذلك Langavant, E,Droit de la Mer. Le cadre institutionnel et Milieu Marin(oceanology-pollution), paris, 1979, Editions cujas, p.8.

المطلب الأول

المقصود بالمناطق البحرية في القانون الدولي .

من الواضح أن الاتفاقية التي حددت ونظمت المناطق البحرية هي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢^(١)، فالبحر الإقليمي أو المياة الإقليمية عبارة عن جزء من البحار ملاصق لشواطئ الدولة ومغمور بالمياة^(٢). ويأتي تالياً لإقليمها البري، ومياهها الداخلية^(٣)، أو هو مساحة بحرية تقع بين اقليم الدولة والبحر العام^(٤). ، ويمتاز البحر الإقليمي بأنه إمتداد لأراضي الدولة، وجزء لا يتجزأ منها، وتتمتع الدولة بالسيادة الكاملة عليه، كما يخضع البحر الاقليمي لقواعد القانون الدولي للبحار، فقد نصت المادة ٣ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ على ما يلي (لكل دولة الحق في تحديد عرض بحرها الاقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً مقاسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية، ويقاس البحر الاقليمي من خط الأساس الذي يقاس من خط انحسار المياة عند الجزر، وإذا كان الشاطئ

(١) سهيل حسين الفتلاوي: القانون الدولي للبحار، دار الثقافة، عمان، الأردن، ط٢،

ص٢٣-٢٥، دعبد المنعم محمد داوود: القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ط١، ص٧٧.

(٢) وليد بيطار: القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠٠٨، ص ٣٢٨، ٣٢٦، ٣٢٥.

(٣) د إبراهيم محمد الدغمة: قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، معهد البحوث والدراسات العربية، ١٩٨٧، ص ١٣٥، كذلك د مفيد شهاب: القانون الجديد للبحار والعالم الثالث والمصالح العربية، دار النهضة العربية، ١٩٨٢، ص ٣١.

(٤) محمد المجذوب: القانون الدولي العام، المرجع السابق، ص ٤٧٧.

كثير التعاريج أو وجدت سلسلة من الجزر على امتداد الشاطئ، تتبع طريقة الخطوط المستقيمة التي تصل بين رؤوس التعرجات على الشاطئ أي تعتمد خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط متقاربة ومناسبة^(١).

وكما ذكرنا فإن المياه الإقليمية حددتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لكل دولة فنصت على أن (المياه الإقليمية لكل دولة تبدأ حدودها من الشاطئ عند أدنى مستويات الجزر إلى عمق ١٢ ميل بحري، وهو ما يعادل بالكيلومتر ٢٢.٢ كم، وتمتد سيادة الدولة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وقاعه وباطن أرضه، وبذلك فإن المياه الإقليمية تُحسب عند أدنى مستويات الجزر وليس المد، والجزر معناه انحسار الماء من الشاطئ إلى داخل البحر، أما المد فهو ما يمثل العكس أي امتداد الماء على الشاطئ بمعنى خروج ماء البحر بعيداً عن شاطئه، وهما ظاهرتان مرتبطتان بحركة القمر حول الأرض، فتكون حركة المد في منتصف الشهر القمري (يكون القمر بديراً)، أما الجزر فيكون عند انتهاء الشهر القمري (يكون القمر محاقاً).

بيد أن الآراء الفقهية قد اختلفت حول الطبيعة القانونية لحق الدولة على بحرها الإقليمي، فهناك من يرى أنه حق ملكية كما هو حق الملكية في القانون الداخلي، ويرى آخرون أن هذا الحق هو حق سيادة، لكنه مقيد بضرورات الملاحة الدولية، وأخيراً يرى البعض الآخر من الفقهاء أن حق الدولة على هذا الجزء هو حق ارتفاق يثبت لها لمجرد كونها دولة ساحلية^(٢)، واعتبر البعض امتداداً لهذا الخلاف المياه جزء من أعالي البحار مع إعطاء الدولة الساحلية

(١) سهيل حسين الفتلاوي: القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ١١٠.

(٢) نص المادة الثانية من إتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٢.

حق ممارسة بعض الحقوق بصفة استثنائية، بينما يعتبر البعض المياه الإقليمية جزء من إقليم الدولة، لا يختلف عن أي جزء من اليابس تابع لهذه الدولة، غير أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، أنهت هذا الخلاف بشكل قاطع^(١).

من ذلك يتضح أن البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار، مع إعطاء الدولة الساحلية حق ممارسة سلطات سيادية عليه من أجل أمنها واستقرارها وتنظيم الملاحة فيه مع وجوب التزام الدولة بما عليها من واجبات تتفق والمصالح الدولية^(٢).

المياه الإقليمية بهذا المعنى تسري عليها قوانين الدولة الساحلية، أي تُعامل كأنها جزء من داخل الدولة في المحيط أو البحر، بما في ذلك أيضاً المجال الجوي والعمق البحري في هذه المسافة، وبالتالي فلا تستطيع سفن دولة ما دخول هذه المياه إلا بإذن مسبق، فللدولة أن تمارس سيادة كاملة على بحرها الإقليمي، غير أن هذه السيادة مقيدة بحدود معينة لغرض مرور السفن الأجنبية فيه، وفي حالات محددة طبقاً لقواعد القانون الدولي للبحار، والاتفاقيات الدولية^(٣).

(١) د صلاح الدين عامر: القانون الدولي للبحار، (دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢)، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، ٢٠٠٠، ص ١٠٦ - ١١٢.

(٢) نص الفقرة الأولى من المادة ١٨ من إتفاقية ١٩٨٢.

(٣) د صلاح الدين عامر: القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢)، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، ٢٠٠٠، ص ٨٦.

المنطقة الاقتصادية.

تأتي بعد هذه المنطقة مسافة أخرى حوالي ١٢ ميل تُعرف بالمنطقة المتاخمة وهي المنطقة الملاصقة للمياة الاقليمية، وهي ذلك الجزء من البحر الذي يقع مباشرة بعد البحر الإقليمي للدولة الساحلية، وملاصقة له، تمارس عليها الدولة الساحلية بعض الإختصاصات اللازمة للمحافظة على كيانها^(١)، وتستطيع الدولة فيها أن تعاقب على أي انتهاكات لقوانين الجمارك والضرائب، أي ممارسة حقوقها المالية المتعلقة بالرقابة على الجمارك فيما يتعلق بالسفن خارج مياهها الإقليمية للتأكد من عدم تهريبها لممنوعات^(٢)، كما أن للدولة الساحلية في هذه المنطقة التي تقع داخل أراضيها أو مياهها الإقليمية في منطقة مجاورة تصل ٢٤ ميلاً بحرياً^(٣)، الحق في منع السفن الأجنبية من ممارسة الأغراض الاقتصادية كأنشطة الصيد والتعدين والبحث العلمي، إلا بموافقتها صراحة^(١).

(١) د أبو الوفا أحمد: القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول وإتفاقية ١٩٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الاولى، ٢٠٠٦، ص ٢١٩.

(٢) د أبو الوفا أحمد: القانون الدولي للبحار، المرجع السابق ص ٢١٩.

(٣) د سالم الحاج سامي: قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد، معهد الإنماء العربي، بيروت، الطبعة الأولى، ١٩٨٧، ص ٩٤، أيضاً نص م ٣٣ من إتفاقية البحار ١٩٨٢_ للدولة الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل: أ- منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الاقليمي. ب- المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها =

بينما تسيطر الدولة على جميع الموارد في المنطقة الاقتصادية والتي قد تمتد وحتى ٢٠٠ ميل بحري ، وفي هذه المنطقة لا تمارس الدولة سيادة كاملة، ولكن يحق لها استغلال مواردها، كالثروات البحرية والصيد والتنقيب واستخراج النفط والمعادن، كما تتمتع بالحق في أن تسيطر فيها دوريات رقابة، وملاحقة وتفتيش السفن الأجنبية في نطاقها، ولها تخويل الأساطيل الأجنبية الصيد في هذه المياة، إلا أنها ليس لها الحق في عرقلة حركة الملاحة فيها أو اعتراض السفن المارة بها.

والمنطقة الاقتصادية تم تعريفها في إجتماع اللجنة الإستشارية لدول آسيا وإفريقيا المنعقدة في لاجوس بنيجيريا في يناير ١٩٧٢ بأنها) منطقة الاختصاص المانع للدولة الساحلية على كافة الثروات البيولوجية والمعدنية^(٢)، ونال هذا الموضوع إهتماماً كبيراً من الدول الإفريقية بجانب دول آسيا وأمريكا اللاتينية^(٣)، وبالتالي تختلف المنطقة الاقتصادية عن البحر الاقليمي لأنها تقع وراءه، وتكون ملاصقة له، ويتم احتسابها بعد ال ١٢ ميل بحري من خط الأساس والمحددة للبحر الإقليمي، ولا يمكن تطبيق القواعد

=الاقليمي. ٢- لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة لأبعد من ٢٤ ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الاقليمي.

(١) سهيل حسين الفتلاوي: القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص١٢٦.

(٢) رفعت عبد الحميد: المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ص ١٧٩.

(٣) محمد سامح عمرو: البحث العلمي، البحث العلمي البحري في ضوء أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢، المركز الأصيل للطبع والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، ٢٠٠٣، ص٣٧.

المقيدة لحرية الملاحة والطيران المتعلقة بنظام المرور البريء والتي يتم تطبيقها في البحر الإقليمي على هذه المنطقة^(١).

حددت المادتان ٥٥، ٥٧^(٢) من اتفاقية الأمم المتحدة^(٣) المنطقة الاقتصادية وامتداداتها، فحددها بأنها المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، ويحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدول الأخرى، وحياتها للأحكام ذات الصلة في هذه الإتفاقية، كما حددت امتداد المنطقة الاقتصادية الخالصة ب ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس^(٤) المقاس منها عرض البحر الإقليمي، أي من الإقليم اليابس للدولة الساحلية^(٥).

معنى ذلك أن امتداد المنطقة الاقتصادية يمثل ١٨٨ ميلاً بحرياً بعد البحر الإقليمي المحدد امتداده ب ١٢ ميل بحري، وبالتالي فالمنطقة الاقتصادية

(١) سامي سالم الحاج: قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد، مطبعة لبنان، بيروت، ١٩٨٣، ص ١٦٥.

(2)Winston Conrad Extarour, 1979,the Exclusive Economic zone, leiden,p.176.

(٣) إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، بدأ العمل بها في ١٩٩٤.

(٤) نص المادة ٥٧(لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة لأكثر من ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي).

(٥) د محمد سامي عبد الحميد، د إبراهيم أحمد خليفة، د محمد سعيد الدقاق: القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ٢٠٠٢، ص ٢٦٩.

ملاصقة تماماً للبحر الإقليمي^(١)، أو المياة الإقليمية، لكنها تختلف عنه في المسافة، فالبحر الاقليمي لا يجوز أن يتجاوز مساحة ١٢ ميل بحري من خط الأساس المرتبط تحديده بظاهرتي المد والجزر^(٢)، أما المنطقة الإقتصادية فلا يجوز أن تتجاوز ٢٠٠ ميل بحري من خط الأساس المذكور، كما أن المياة الإقليمية لا تستطيع الدول الأخرى المرور فيها إلا بإذن مسبق، وأن يكون لها حق المرور البريء، بينما في المنطقة الإقتصادية فلكل طرف حقوق وعليه التزامات.

لذا لا يجوز أن تمتد المنطقة الإقتصادية لأكثر من ٢٠٠ ميل بحري محسوبة كما ذكرنا من خط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي^(٣)، ومما سبق يتضح أن المنطقة الإقتصادية تتمتع فيها الدولة الساحلية بحقوق تجعلها تقرض قيوداً كاملة على قاع تلك المساحة وما تحت القاع والثروات الحية

(١) د جابر إبراهيم الراوي: القانون الدولي للبحار وفقاً لإتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، مع دراسة عن الخليج العربي، جامعة بغداد، ١٩٨٩، ص ١٩.

(٢) يسر عباس: المنطقة الإقتصادية البحرية الخالصة والمنازعات الدولية المتعلقة بالإنشاء والتجديد، رسالة ماجستير، قانون عام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، آيار ٢٠١٦، ص ٣٤.

(٣) جابر إبراهيم الراوي: قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والعلوم والثقافة، ١٩٨٢، ص ١٣٢، كذلك محمد سامح عمرو: البحث العلمي، المرجع السابق، ص ٤٧ (وقد إعترفت محكمة العدل الدولية في قضية المصايد بحق الدول في تحديد مناطق خالصة للصيد داخل حدود بحرهما الاقليمي بإعتبار ذلك قاعدة من قواعد القانون الدولي العرفي، علاوة على ذلك أكدت المحكمة قبولها لفكرة إمتداد البحر الاقليمي لمسافة ١٢ ميل بحري تقاس من خط الاساس باعتباره من القواعد التي تحظى بالقبول بشكل عام.

وغير الحية^(١)، وما يعلوها من مياة، واعتبارها في الوقت نفسه أعالي بحار^(٢)، وبالنظر الى الطبيعة القانونية الخاصة للمنطقة الإقتصادية نجد أن هناك ثلاثة آراء كما يلي: أولها ينظر الى المنطقة الإقتصادية كجزء من أعالي البحار يتقرر عليها بعض الحقوق للدولة الساحلية، وثانيها يرى أن هذه المنطقة تنقرر عليها الحقوق الإقليمية للدولة الساحلية، وأخيراً رأي ثالث أنها ليست بحراً إقليمياً متسعاً، ولا جزءاً من أعالي البحار، بل لها وضع خاص^(٣).

الجرف القاري:

يقصد بالجرف القاري قاع وباطن قاع المناطق البحرية الملاصقة للساحل، خارج حدود البحر الاقليمي ويعرض يبلغ ٢٠٠ ميل بحري، أو لأبعد من هذا الحد عندما تكون أعماق المياة تسمح باستثمار الموارد الطبيعية لتلك المناطق، أو هو الامتداد الطبيعي للدولة، وكان فيما قبل اتفاقية ١٩٨٢ تحدد نهايته بالنقطة التي تبلغ عندها عمق المياة تحت سطح البحر ٢٠٠ متر، وهو منطقة تقع أسفل البحر العالي أو خارج البحر الإقليمي، ثم جاءت اتفاقية ١٩٨٢، وتم التخلي عن هذا التعريف ليصبح اعتبار الجرف القاري هو

(١) محمد الحاج حمود: القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط١، ٢٠٠٨، ص٢٤٩.

(٢) د مفيد شهاب: القانون الدولي للبحار والعالم الثالث والمصالح العربية، دار النهضة العربية، ١٩٨٢، ص١٧٦.

(٣) د صلاح الدين عامر: القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ٢٥٣، كذلك غسان الجندي: الروائع المندثرة في قانون البحار، مطبعة التوفيق، عمان، الأردن، ط١، ١٩٩٢، ص ٥٣.

الرصيف الملاصق لأرض الدولة الشاطئية وحتى نهاية ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس، وفي حالات امتداد الجرف الى أكثر من ذلك فأقصى حد هو ٣٥٠ ميلاً بحرياً من خطوط الأساس، وبالتالي فإن المنطقة الاقتصادية التي تم استخدامها في اتفاقية ١٩٨٢ قد ألغت العمل بنظرية الرصيف القاري، ولكن أغلب الدول تمسكت في هذه الاتفاقية بالإبقاء على الجرف القاري، ذلك لوجود عناصر داخل الجرف القاري لا تغطيها المنطقة الاقتصادية الخالصة لأن الجرف القاري يشمل قاع البحر وكل ما يقع تحت قاعه من ثروات^(١)، أما المنطقة الاقتصادية الخالصة فتعني المياه حتى القاع فقط^(٢).

وتمارس الدولة الساحلية طبقاً للمادة الثانية من الإتفاقية سالفه الذكر (حقوق سيادية) على جرفها القاري لأغراض تتعلق باستخراج واستثمار موارده الطبيعية، ولكنها ليست حقوقاً سيادية كاملة، وإنما مجموعة من الحقوق الضرورية التي تتعلق باستخراج واستثمار هذا الجزء^(٣).

(١) د محمد المجذوب: القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة السادسة، ٢٠٠٧، ص ٤٩٠-٤٩١.

(٢) باب المندب، خطر الحرب الإقليمية وحق مصر في الدفاع عن مصالحها الاستراتيجية، مركز هردو لدعم التعبير الرقمي، القاهرة، ٢٠١٥، ص ١٨.

(٣) عادل أحمد الطائي: النظام القانوني للإستخدام العسكري للبحار، دار واسط للنشر والتوزيع، بغداد، الطبعة الأولى، ص ٧٧، ٧٨، مشار إليه، يسر عباس: المنطقة الاقتصادية البحرية الخالصة والمنازعات الدولية المتعلقة بالإنشاء والتجديد، مرجع سابق، ص ٣٦.

مما سبق يتضح أن هناك تشابه^(١) بين الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية من حيث أن امتدادها ٢٠٠ ميل بحري، والجرف القاري يمتد الى ما وراء البحر الإقليمي حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو الى مسافة ٢٠٠ ميل بحري من خطوط الأساس، ومن الممكن امتداده في بعض الحالات الى ٣٥٠ ميل بحري، كما يتضح التشابه كذلك من حيث حق الدولة الساحلية في الحالتين، فلها ممارسة حقوقها على المياة والقاع وما تحت القاع في المنطقة الاقتصادية والجرف القاري^(٢)، غير أن المنطقة الاقتصادية تمثل الحيز المائي، بينما الجرف القاري يمثل القاع وما تحت القاع، يعني التربة وما تحتها، وهذا ما أكدته المادة ٥٦ من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ بنصها على أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تشمل المياة التي تعلو الجرف القاري، كما تشمل القاع، أي الحيز الترابي^(٣).

المنطقة المتاخمة:

هي المنطقة من البحر العالي التي تقع خارج البحر الإقليمي للدولة مباشرة، أو تمتد من نهاية البحر الإقليمي للدولة الشاطئية نحو البحر العالي لمسافة محددة للدولة الساحلية فيها حقوق تتعلق بحماية البيئة والحفاظ على النظام

Weil, prosper, 1989, The Law of Maritime Delimitation (١)

Reflections publications Limited, Cambridge, London, p.115.

Smith, Rebert, W, 1986, Exclusive Economic Zone Claims, (٢)

Martinus Nijhoff publishers, Boston, First edition. P. 71.

(٣) راشد فهيد المري: النظام القانوني للجرف القاري (دراسة تطبيقية على منطقة الخليج

العربي)، دار النهضة العربية، القاهرة، ط٢، ٢٠١٢، ص ١٥٤.

العام للدولة، ومكافحة كل وسائل الجريمة، والمهربين والهجرة غير الشرعية^(١)، والجرائم الخاصة بالجمارك وشئون الصحة، غير أن ذلك لا ينفى عن المنطقة المتاخمة كونها من أعالي البحار، وهي المنطقة التي تمتد حتى ٢٤ ميلاً بحرياً من خطوط الأساس المقاسة عند عرض البحر الإقليمي^(٢).

أما المياه الدولية (أعالي البحار) فهي المنطقة الممتدة خارج نطاق المياه الداخلية، والبحر الإقليمي، والمنطقة الاقتصادية للدول المختلفة وتشمل جميع المياه المحيطة باليابسة ولا تدخل أعالي البحار في ملكية أحد، ولا تخضع لسيادة دولة أو دول معينة دون غيرها، وللجميع دولاً وأفراداً حق الانتفاع الحر بها على السواء^(٣).

وقد قننت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في مادتها ٨٩ مبدأ حرية أعالي البحار بنصها على أنه لا يجوز لأي دولة أن تدعي إخضاع أي جزء من البحر العالي لسيادتها الإقليمية، ويترتب على ذلك أن الدول المختلفة الساحلية منها وغير الساحلية تتمتع بحريات الملاحة والصيد وغيرها من

(١) عمر سعدالله: معجم القانون الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ٢٠٠٥، ص ١٦٩.

(٢) عمر سعد الله: معجم القانون الدولي المعاصر، المرجع السابق، ص ١٦٩.

(٣) د صلاح الدين عامر: الموسوعة العربية، القانون الدولي الجديد للبحار، مرجع سابق، رفعت محمد عبد المجيد: المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار، رسالة دكتوراة، جامعة القاهرة، ١٩٨٢، علي صادق أبو هيف: القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٨١، محمد طلعت الغنيمي: الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي للبحار، منشأة المعارف، الاسكندرية.

الحريات والأنشطة الأخرى، لكن هذا النص ليس مطلقاً، بل ورد عليه بعض القيود:.

-مانصت عليه المادة ٩٩ من الاتفاقية على مقاومة تجارة الرقيق، وإعطاء الحق لكل السفن مهما كانت جنسيتها في ضبط السفن التي تمارس هذه التجارة.

-مقاومة القرصنة، لكن ذلك مشروط بأن تكون هوية العمل والقائمين به غير مشروعة وموجهة ضد الأشخاص والأموال، وأن تقع هذه الأعمال في البحر العالي أو في مكان لا يخضع لسيادة أي دولة، وأخيراً أن تكون هذه الأعمال بغرض تحقيق منفعة مادية خاصة بالقائمين بها بإستثناء ما يقع في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة إستهدافاً لتحقيق غاية سياسية معينة لا تحتل الشك.-حق المطاردة المستمرة وهي حق يمنح للدول الساحلية إذا توافرت أسبابه.

لذا تعتبر أعالي البحار منطقة حرة متاحة أمام الجميع وليست ملكاً لأحد، وبالتالي تتمتع جميع الدول بحرية أعالي البحار مثل حريات الملاحة والتحليق، وتعني أيضاً المياه الموجودة خارج المياه الإقليمية والاقتصادية، والتي تتمتع جميع الدول بحرية الحركة والملاحة فيها، بالتالي فإن سفينة أي بلد تتحرك بحرية ولو كانت رافعة لعلم بلد غير ساحلي، كما أن المياه الدولية أيضاً تُعبر عن المناطق من المحيطات المائية التي لا تتبع لسيادة أي دولة وتُعد ملكاً

مشتركاً مفتوحاً للملاحة والصيد والإستكشاف والسفر في نطاق تبدأ حدوده من عمق ٢٠٠ ميل بحري وجميع الدول لها حقوق متساوية في أعالي البحار.

غير أن الدولة أو الدول المحاذية لمنطقة أعالي البحار تتمتع بحقوق سيادية تعطيها الأولوية في استغلال الموارد الطبيعية الموجودة في المنطقة، كما لها حق ملاحقة السفن فيها شرط أن تكون عملية الملاحقة انطلقت من مياهها الإقليمية، كما أن هذه الدول المحاذية تقدم المساعدة للسفن المنكوبة، وعليها أيضاً التصدي للقرصنة البحرية، ويمكن لأي دولة اعتراض القرصنة والقبض عليهم في أعالي البحار وتقديمهم للمحاكمة وهو ما يسمى بمبدأ الولاية القضائية العالمية.

يتضح مما تقدم أن أعالي البحار أو المياه الدولية تُعتبر منطقة مفتوحة أمام أي دولة للصيد والسفر والبحث، وجميع الدول لها حقوق متساوية فيها، ويجب على كل منها احترام حقوق الدول الأخرى، وتنص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م على أنه في حالة الحروب يسمح القانون الدولي للدول المحايدة أن تواصل التجارة مع الدول الأخرى المحايدة، ومع الدول المتحاربة، وفي هذه الحالة يُفترض ألا تنقل سفن الدول المحايدة التجارة المحظورة في الحرب، وتقرر الدول المتحاربة المواد التي تعتبرها مُهريات حرب.

ونخلص بذلك الى أن مياه المحيطات والبحار مقسمة الى _ المياه الإقليمية وتمتد من الشاطئ لمسافة ١٢ ميل بحري، المياه المتاخمة وتمتد ل ١٢ ميل بحري أخرى، المياه الاقتصادية وتمتد الى ٢٠٠ ميل بحري، الجرف القاري الذي يمتد ٢٠٠ ميل بحري، وقد يمتد ل ٣٥٠ ميل بحري، وأخيراً المياه

الدولية أو أعالي البحار وتبدأ من عرض ٢٠٠ ميل بحري من المنطقة الاقتصادية.

المطلب الثاني

حق المرور البريء، والإستثناءات الواردة عليه .

أكدت كلاً من المادتين ١٤ من اتفاقية جنيف ١٩٥٨ الخاصة بالبحر الإقليمي، والمادة ١٧ من اتفاقية ١٩٨٢ على حق سفن كل الدول في المرور البريء في البحار الإقليمية للدول الأخرى، فماذا نعني بحق المرور البريء ؟.

في الواقع اتفقت كل الآراء الفقهية والاتفاقيات والمعاهدات الدولية على أن حق المرور البريء يعني المرور في البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية^(١)، أو التوقف في مرسى أو مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية للدولة الساحلية^(٢)، كما لو كان مرور السفينة في البحر الاقليمي جاء محازياً للشاطئ بهدف التوجه إلى ميناء دولة أخرى مجاورة، كما قد يعني حق المرور البريء كذلك أن تسير السفينة في المياه الإقليمية بغرض الدخول للمياه الداخلية للدولة الساحلية، كما لو كانت قادمة من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية وقاصدة أحد مواني الدولة الساحلية في طريقها الى أعالي البحار أي في الاتجاه المعاكس.

A-Pellet, P.Dailler,droit international public
(39)LGDJ,paris,1994,pp1056-1066.

Churchill and Lowe, the Law of the sea,
(40)Manchester,university,press,1985,p.178.

أيضاً نصت الفقرة الأولى من المادة ١٨ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على ما يلي: -المرور يعني الملاحة خلال البحر الإقليمي بغرض، أ-اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية.

-التوجه للمياه الداخلية أو منها، أوالتوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته^(١)، فالمرور يجب أن يكون سريعاً ومتواصلًا دون الأخذ بعين الاعتبار ما إذا كانت السفينة بريئة أم لا ووفقاً لاتفاقية قانون البحار فإن السفينة التي تحوم تكون حتماً غير بريئة، لأنها غالباً تكون مقبلة على نشاط ليست له علاقة مباشرة بالمرور^(٢).

كما قررت نفس المادة في فقرتها الثانية أن المرور عبر البحر الإقليمي يجب أن يكون متواصلًا وسريعاً وإن كان يشتمل على التوقف والرسو، لكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكون لغرض تقديم المساعدة الى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة^(٣).

أما المادة ١٩ من اتفاقية ١٩٨٢ فقررت أن المرور البريء هو ذلك المرور الذي لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، وأن يتم هذا المرور طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الأخرى، وبالتالي فإن مرور السفينة

(١) خيارى وديع: النظام القانوني لحق المرور البريء، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، بن عنكون، جامعة الجزائر، ٢٠١٢، ص٧.

(٢) خيارى وديع: النظام القانوني لحق المرور البريء، المرجع السابق، ص٧.

(٣) م ٢٠ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

يكون ضاراً بالدولة الساحلية إذا قامت السفينة عند مرورها بأي من الأنشطة التالية^(١) .:

-أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها فعلاً ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة تشكل انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي الثابتة في ميثاق الأمم المتحدة.

-أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع، - أي عمل يهدف الى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها، - أي عمل عدائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

-إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها، - إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.

-إنزال سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

-أي عمل من أعمال التلوث المقصود والخطير بما يخالف أحكام هذه الاتفاقية.

-أي نشاط من أنشطة صيد السمك، - أي أنشطة متصلة بالبحث العلمي والمسح.

(١) م ١٩ فقرة ٢ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

-أي فعل يهدف الى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الاخرى للدولة الساحلية، - أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور .

غير أن هناك حكماً خاصاً بالغواصات والمركبات الغاطسة أقرته الاتفاقية يتمثل في حتمية مرورها طافية ورافعة علمها في المياة الإقليمية للدولة الساحلية^(١)، كذلك الزام السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية حال مرورها بالبحر الإقليمي مروراً بريئاً بأن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقات الدولية فيما يتعلق بهذه السفن، ويجب على الغواصات أن تطفو أثناء مرورها فوق سطح الماء^(٢).

غير أن حق المرور البريء يعتبر من المبادئ العرفية، وقد أصدرت محكمة العدل الدولية حكمها الذي أخذت فيه بمبدأ المرور البريء لجميع السفن في أوقات السلم كما يلي^(٣) .:

-المرور البريء حق للسفن الحربية والخاصة على السواء في زمن السلم.

-على الدول أن تمتنع عن كل ما من شأنه عرقلة المرور البريء للسفن، ومن جانب آخر تناولت اتفاقية جنيف للبحر الاقليمي والمنطقة الملاصقة له لسنة ١٩٥٨ حق المرور البريء في البحر الاقليمي في عدة مواد، فنص المادة ١٤

(١) م ٢٣ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٢) باب المنذب، خطر الحرب الأهلية وحق مصر في الدفاع عن مصالحها الاستراتيجية، مركز هردو لدعم التعبير الرقمي، القاهرة، ٢٠١٥، ص ١٥.

(٣) حكم محكمة العدل الدولية في قضية كورفو عام ١٩٤٩.

على أنه(تتمتع السفن التابعة لمختلف الدول التي تطل على البحر والدول التي لا تطل على البحر بحق المرور البريء في البحر الاقليمي).

والمرور البريء هو حق الملاحة في البحر الاقليمي سواء أكان ذلك لعبور هذا البحر دون الدخول في المياه الداخلية، أم للدخول فيها، أم للسير في البحر عند الخروج من المياه الداخلية، ويتضمن المرور كذلك حق الوقوف أو إلقاء المرسى، لكن ذلك يكون عند التوقف أو الرسو نتيجة حوادث ملاحية غير عادية، أو حينما تفرضه على السفينة حالة قهرية أو استغاثة، ويكون حق المرور في هذا النطاق فقط.

ويعتبر المرور بريئاً طالما أنه لا يهدد سلم الدولة الساحلية أو النظام والأمن فيها، ويجب أن يتم طبقاً لأحكام هذه المواد وللقواعد الأخرى في القانون الدولي، كما لا يعتبر مرور سفن الصيد الأجنبية بريئاً إذا أخلت هذه السفن بأحكام القوانين واللوائح التي تصدرها الدولة الساحلية وتشرها بغرض تحريم الصيد للأجانب في بحرها الإقليمي، كذلك وفي حكم آخر لمحكمة العدل الدولية قررت فيه مغادرة المياه الداخليه أنه بغرض الوصول للموانيء، فالسفن الأجنبية لها حق عرقي هو المرور البريء في البحر الإقليمي لغرض دخول أو مغادرة المياه الداخلية⁽¹⁾.

وكما ذكرنا سابقاً فإن المادة ١٨ فقرة ١ من اتفاقية ١٩٨٢ قد قننت هذا المبدأ وقررت أنه بهدف الوصول إلى دخول الموانيء، السفن الأجنبية تتمتع بحق

DJ.Harriss,, Cases and materials on international law,5th (48)ed,London,1948,p.408.

عرفي للمرور البريء في المياة الإقليمية بغرض الوصول أو الخروج من المياة الداخلية، كما يجب التذكير بأنه لا وجود لحق مرور بريء في المياة الداخلية.

إلا أن السفن تلتزم فقط باحترام حق المرور البريء، بمعنى عدم مخالفتها لقوانين دولة المرور أو تسبب أي أضرار لها، بشرط كون المرور سريعاً ومتواصلاً ولا يضر بمصالح الإقليم البحري، مع مراعاة عدم الدخول في المياة الداخلية أو التوقف في مرسى خارج المياة الداخلية، إنما يُسمح بالتوقف والرسو فقط إذا كان من مقتضيات الملاحة العادية أو لضرورة قاهرة وعاجلة، كتقديم مساعدة لأشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطرة.

ولا يجوز للدولة الساحلية توقيع الجزاء على سفينة أجنبية مارة عبر البحر الاقليمي من أجل اعتقال أي شخص أو إجراء أي تحقيق فيما يتعلق بجريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها الا في الأحوال التالية^(١).

-إذا امتدت آثار الجريمة ونتائجها الى الدولة الساحلية.

-إذا كانت الجريمة التي وقعت تعتبر بطبيعتها مما يهدد الأمن أو يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الاقليمي.

-إذا طلب ريان السفينة أو قنصل الدولة التي تحمل السفينة علمها بفتح جميع الأحرف أي أن علم السفينة يحدد جنسيتها، فإذا كان العلم الألماني مرفوع على ظهر السفينة، فجنسية السفينة ألمانية وهكذا. -إذا كانت تلك الاجراءات لازمة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المؤثرات العقلية، وبالتالي فإنه ليس من حق السلطات المحلية للدولة الساحلية التدخل في شئون السفينة

(١) المادة ١٩ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

المارة فيما يتعلق بجريمة وقعت عليها، وانما يجب معالجتها بقانون العلم الذي تحمله مهما كانت جنسية المجرم^(١).

غير أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م أوضحت أن هناك حالات لا يكون المرور فيها بريئاً، ولا تسمح الدولة به، وذلك حينما يكون هناك تهديد لسيادتها وسلامة أمنها مثل أنشطة صيد السمك، وجمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية وأمنها، أو أي عمل من أعمال التلويث الخطر، ومن المعلوم أنه يحق للدولة الساحلية أن تقصر الملاحة في حدود بحرها الإقليمي بالنسبة لنشاط صيد السمك على رعاياها، ومنع أي خرق لقوانينها وأنظمتها الجمركية.

المرور العابر.

المرور العابر يعني مرور السفن والطائرات عبر المضائق الدولية وفي مناطق محددة من البحار وهو يختلف عن المرور البريء، ويتميز المرور العابر بأن للطائرات حق العبور الجوي الذي يعطى المضائق^(٢)، كما عرفه آخرون^(٣) بأنه يعني ممارسة حرية الملاحة والتخليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع خلال المضيق الواصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار، أو منطقة اقتصادية خالصة، إلا أن

(١) عصام الأنصاري: القوانين البحرية على الرابط التالي:

<https://WWW.courts.gov/userfiles/file/>

(٢) سهيل حسين الفتلاوي: موسوعة القانون الدولي ٦، القانون الدولي للبحار، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠٩، ص ٢١٠.

(٣) رضوان، حسني موسى محمد: القانون الدولي للبحار، ط١، دار الفكر والقانون، المنصورة، ٢٠١٣، ص ١٤٠.

اشتراط تواصل المرور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق بهدف الدخول الى دولة شاطئية للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، ومع مراعاة شروط الدخول لهذه الدولة.

ثم جاءت اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار لتؤكد كل تعريفات الفقهاء من خلال قواعد المرور العابر التي وضعتها الاتفاقية^(١) حيث صاغت قواعد المرور العابر في أنواع المضايق المستعملة للملاحة البحرية، وبينت شروطها والقيود التي تأخذ بها السفينة والطائرة عند المرور العابر^(٢).

مما سبق يتضح أن المرور العابر يكون فقط عند المرور على المضايق التي تصل بين أعالي البحار، أو بين منطقتين اقتصاديتين خالصتين، ويعني ممارسة حرية الملاحة والتحليق لغرض واحد هو العبور المتواصل والسريع عبر المضيق^(٣)، وبالتالي فالعبور يختلف كما ذكرنا عن مرور السفن وكذلك تحليق الطائرات في البحار العالية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، لأن العبور يكون لغرض أساسي فقط هو المرور من المضيق وإجتيازه على وجه

Luchin et voelcked, Droit de la mer tome II edition A
(53) pedonep2

(٢) سعيد بن سلمان العيري: النظام القانوني للملاحة في المضايق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥، ص ٨٦.

(٣) وسام العلكة: النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، منشور مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد ٢٧، العدد الرابع، ٢٠١١، ص ٣١٨.

السرعة، وبصورة متواصلة ومتتابعة من جهة لأخرى^(١)، ولا يجوز التوقف لأي سبب كان باستثناء التوقف الذي تفرضه حالات الشدة أو القوة القاهرة^(٢).

بينما المرور البريء فيعني ملاحه السفن والغوصات الأجنبية في البحر الإقليمي^(٣)، أي السير في البحر الإقليمي، بمعنى أنه يحق للسفن الأجنبية أن تمر مروراً متواصلاً وسريعاً بالبحار الإقليمية دون انتهاك لقوانين الدولة الساحلية، ودون إذن منها، ذلك أن المرور البريء هو حق للسفن الأجنبية وليس رخصة تمنحها الدولة الساحلية^(٤).

وذكر آخرون بأن المرور البريء هو الملاحة النشطة المعتادة والمتواصلة للسفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي الخاضع لسيادة دولة أخرى، والذي يكون بقصد اجتياز هذا البحر اجتيازاً طويلاً بمحاذاة الساحل دون دخول المياه الداخلية، أو التوقف في مرسى أو مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية، أو التوجه الى المياه الداخلية أو الخروج منها نحو البحر العالي دون الإضرار بسلم ونظام وأمن الدولة الساحلية^(٥).

(١) سماح بلوط: النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، بحث منشور بجامعة الأخوة منثوري، قسطنطين، كلية الحقوق، ٢٠١٤، ص ١٤٢.

(٢) محمد الحاج حمود: القانون الدولي للبحار، ط٢، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١١، ص ١٨٩.

(٣) سهيل الفتلاوي: موسوعة القانون الدولي، المرجع السابق، ص ٢٠٢.

(٤) رضوان، حسني محمد موسى: القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص ٤٢.

(٥) سيد ابراهيم الدسوقي: الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع، قانون البحار، دار النهضة، ص ٨٠.

واعتبره البعض الآخر إستثناء على الأصل العام، وهو خضوع البحر الإقليمي لسيادة الدولة الساحلية، وهو ما اقتضته التطورات التي واكبت مرحلة تقنين قانون البحار، حيث اتضح ضرورة إقرار حق المرور البريء للسفن الأجنبية في البحار الإقليمية حتى يتم الاتصال بين هذه الدول، وتيسيراً للتجارة الدولية^(١).

وقد أثارت مسألة المرور البريء للسفن الحربية في المياة الإقليمية للدولة الساحلية خلافاً فقهيّاً واسعاً، وانقسمت الآراء إزاءه الى إتجاهين، أحدهما يرى أن المرور البريء هو حق تتمتع به السفن الحربية دون حاجة لطلب إذن الدولة الساحلية، بينما يرى الاتجاه الآخر أن هذا المرور مجرد رخصة تتوقف ممارستها على إذن الدولة الساحلية بعد إخطارها مسبقاً بالرغبة في المرور.

ويعد المرور لهذا النوع من السفن بريئاً في حالتين، إذا ما كانت الدولة الساحلية طرف في إتفاقية لم تعلن أن مرور السفن الحربية الأجنبية يكون مشروطاً بإذن من سلطاتها أو إخطارها المسبق، أو إذا كانت المياة الإقليمية تابعة لدولة ليست طرفاً في الإتفاقية لكنها تقرر في تشريعاتها الداخلية أن السفن الحربية الأجنبية لها حق المرور في مياهها دون إذن منها، وبالتالي فإن أي إجراء تتخذه الدولة الساحلية تجاه السفينة المارة يكون غير قائم على سند مشروع^(٢).

(١) عوض المر: حق المرور البريء، رسالة دكتوراة، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ١٩٩٧.

(٢) محمد عبد الرحمن الدسوقي: المرور البريء للسفن الحربية الاجنبية في البحر الاقليمي، بيروت، ٢٠١٢، ص ١٠٢، ١٠٣.

بينما يكون المرور غير بريء إذا حدث العكس، أي إذا حدث في مياة اقليمية لدولة طرف في اتفاقية قانون البحار، وأعلنت أن مرور السفن الحربية في بحرها الإقليمي يتطلب الحصول على إذنها أو إخطارها المسبق، أو إذا كانت دولة غير طرف في الاتفاقية لكن تشريعاتها الوطنية تتطلب الحصول على إذن منها عند المرور، هنا يكون مرور السفن الحربية غير بريء مما يعطي الدولة الساحلية الحق في استخدام القوة، نظراً لانتهاك سيادتها^(١).

غير أن استخدام الدولة الساحلية للقوة أو رد فعلها يجب أن يكون متناسباً مع قدر الانتهاك الذي حدث لسيادتها، وإلا كان رد فعلها انتقاماً، وتعرضت بسببه للمسئولية، فيجب أن يكون تصرفها فقط في حدود دفع هذا التصرف الغير بريء.

يتضح مما سبق أن المرور إما أن يكون بريئاً، وإما أن يكون غير بريء، وقد وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ معياراً يتم بمقتضاه التفرقة بين نوعي المرور، وذلك عن طريق تحديد طبيعة الأنشطة التي تقوم بها السفن الأجنبية عامة، والحربية منها خاصة، لبيان ما اذا كانت هذه الأنشطة بريئة أم لا، حيث أعطت تعريفاً عاماً للمرور البريء وهو^(٢) (يكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، ويجب أن يتم هذا المرور طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى)^(٣)، وبناءً على ذلك فإن كل مرور يضر بسلم الدولة وحسن نظامها

(١) محمد عبد الرحمن الدسوقي: المرور البريء للسفن، المرجع السابق، ص ١٠٤.

(٢) نص المادة ١٩ فقرة ١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٣) د محمد طلعت غنيمي: الوسيط في قانون السلام، القانون الدولي العام، أو قانون

الأمم زمن السلم، الإسكندرية، منشأة المعارف، ١٩٩٣، ص ٧٤٣، ٧٤٢.

وأمنها ولا يتم طبقاً لاتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار وقواعد القانون الدولي الأخرى فهو مرور غير بري^(١).

وبالتالي فإن من واجبات الدولة الساحلية طبقاً لنص المادة ٢٤ من اتفاقية ١٩٨٢:

- لا تعيق الدولة الساحلية المرور البريء للسفن الأجنبية عبر بحرها الاقليمي إلا وفقاً لهذه الاتفاقية، وتمتع بصورة خاصة في تطبيقها لهذه الاتفاقية أو لأي من القوانين والأنظمة المعتمدة طبقاً لهذه الاتفاقية بما يلي: أ- فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي إنكار حق المرور البريء على تلك السفن أو الإخلال به. ب- أو التمييز قانوناً أو فعلاً ضد سفن أي دولة أو ضد السفن التي تحمل بضائع الى أي دولة أو منها أو لحسابها. -تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الاقليمي.

ولما كانت للدول الساحلية سيادة على بحرها الإقليمي واعترفت لها قوانين البحار بحقها في تنظيم المرور البريء بما يضمن سلامتها وأمنها فيما يتعلق بمياهها الإقليمية، فإن لها أن تعتمد قوانين ولوائح تنظيمية تتناول بعض المسائل كما يلي^(٢):

-سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البريء.

(١) د حماني أمنية: المرور غير البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الاقليمي، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، مصادقية، مجلد ٣، العدد ٣، ٢٠٢١، ص ١٠٤.

(٢) عبد القادر شربال: البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، بوزريعة، الجزائر، ٢٠٠٩، ص ٢٨.

- حماية وسائل تيسير الملاحة وغيرها من المرافق والمنشآت.
- حماية الأسلاك وخطوط الأنابيب وحفظ الموارد الحية للبحر.
- منع خرق قوانين الدولة الساحلية المتعلقة بمصائد الأسماك.
- الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية ومنع تلوثها.
- البحث العلمي البحري وأعمال المسح الهيدروغرافي.
- منع خرق قوانين وأنظمة الدول الساحلية الجمركية أو الضريبية المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

غير أنه لزاماً على الدولة الساحلية أن تعلن عن جميع القوانين والأنظمة حتى تكون معروفة لدى الجميع، ويمكن الالتزام بأحكامها من قبل السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء عبر البحر الإقليمي.

ومن الحقوق التي تثبت للدولة الساحلية كذلك في ظروف معينة أن تفرض على السفن الأجنبية استخدام ممرات بحرية بعينها، كما تفرض على الناقلات والسفن التي تعمل بالطاقة النووية أن تستخدم تلك الممرات فقط، على أن تلتزم الدولة الساحلية هي الأخرى بالإشترطات الدولية مراعية ذلك بكل دقة^(١).

إلا أن القانون الدولي يعترف للدولة الساحلية بالحق في إتخاذ ما تراه من إجراءات لمنع أي مرور لا يكون بريئاً، وكذلك منع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول السفن المتوجهة للمياة الداخلية، ولا يحق للدولة الساحلية بأي حال تحصيل رسوم مرور من السفن الأجنبية في حالة المرور البريء،

(١) عبد القادر شربال: البحر الأبيض المتوسط، مرجع سابق، ص ٣٢.

لأنه ليس منحة منها، وإنما هو حق للسفينة الأجنبية، اللهم إلا إذا كانت الرسوم مقابل خدمات محددة تم تقديمها بالفعل للسفينة.

مما سبق يتضح أن هناك اختلاف بين حق المرور البريء وحق المرور العابر، وإن كان الإثنين يشكلان قيماً على سيادة الدولة الساحلية، وهذه الاختلافات تتضح فيما يلي:.

-المرور العابر لا يسمح للسفن الأجنبية بالرسو أو التوقف إلا في حالة القوة القاهرة، بينما يسمح لها المرور البريء بالتوقف والرسو في حالات أخرى تتطلبها ظروف الملاحة.

-في المرور العابر يحق للطائرات التحليق فوق المياة الإقليمية للدولة الساحلية، ولا يعترف بحق المرور البريء للطائرات.

-في حالة المرور العابر لا تلتزم الغواصات والمركبات الغاطسة بالطفو ورفع علمها، بينما تلتزم بذلك في حالة المرور البريء.

-يحق للدولة الساحلية فرض رسوم مقابل خدمات معينة تم تقديمها للسفن الأجنبية في حالة المرور البريء، بينما لا يحق لها ذلك في حالة المرور العابر.

المبحث الثاني الدول والأقاليم الحبيسة في القانون الدولي .

الإقليم قد يكون عبارة عن قطعة من الأرض لها حدود برية فقط، أو برية وبحرية، أو يكون محاط بالماء سواء كان جزيرة أو شبه جزيرة، وهذه إما حدود طبيعية كجبال وهضاب، أو بحار ومحيطات، أو تكون حدود صنعها الإستعمار كتغييره لبعض الحدود البرية بين الدول.

يجرنا الحديث هنا لنقطة هامة تتعلق بالدول التي لا تمتلك أية حدود بحرية، فلا تطل على بحار أو محيطات، فيما يعرف دولياً الآن بإسم الدولة الحبيسة، فماذا نعني بالدول الحبيسة، وما هي ماهية الحقوق والإلتزامات الملقاة على عاتقها في مياة البحار، والتي حددها القانون الدولي ؟. للإجابة على ذلك فإننا نقسم بحثنا هذا لمطلبين كما يلي:.

- المطلب الأول: ماهية الدول والأقاليم الحبيسة.
- المطلب الثاني: حقوق والتزامات الدول الحبيسة في المياة الدولية.

المطلب الأول

ماهية الدول والأقاليم الحبيسة .

مصطلح دولة حبيسة في القانون الدولي **Land Locked Country** ، يعني الدولة التي لا تستطيع الوصول اليها عن طريق أي مصدر مائي، فحدودها لا تطل على بحار أو محيطات، وبالتالي قد تكون محاطة بدول أخرى، أو تقع داخل دولة واحدة، وقد تم تعريف الدولة الحبيسة وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢^(١) بنصها على أن الدولة الحبيسة أو غير الساحلية هي كل دولة ليس لها ساحل بحري تطل عليه، والتي يجعلها موقعها الجغرافي معتمدة في حصولها على إمدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها على استغلال الموارد الحية للمناطق الإقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، وكذلك الدول الساحلية التي لا تستطيع ادعاء مناطق اقتصادية خاصة بها.

بينما عرفت الاتفاقية الدول غير الساحلية في المادة ١٢٤ فقرة ١ (أ) على أنها كل دولة ليس لها بحر ساحلي، أو ليس لها ساحل بحري، وتعتمد على الدول المجاورة لها بقصد الوصول للبحر^(٢)، وبالتالي فالدولة الحبيسة هي الدولة التي

(١) خويلدي السعيد: قواعد النظام الاقتصادي الدولي في مجال قانون البحار، مجلة

المفكر، مجلد ١، ٩٤، ٢٠١٣، ص ٢٣٠.

(٢) بوسكرة بوعلام: حقوق الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً في القانون الدولي،

دور الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف، جامعة الأخوة منتوري، قسطنطينة، العدد

العاشر، المجلد الثاني، ٢٠١٨.

لا يمكنها الوصول الى البحر إلا من خلال المرور العابر من أراضي الدولة المجاورة لها والمطلّة على البحر.

وعرفها البعض الآخر بأنها تلك الدول التي لا تطل على واجهة بحرية، وتكون جميع حدودها برية وليست بحرية، أي لا تطل على بحر أو محيط أو نهر، بمعنى أنها لا تملك سواحل لذلك تقوم باستئجار بعض الأرصفة في موانئ الدول المجاورة التي تطل على البحر، بناءً على اتفاقيات مبرمة بين الدولتين^(١)، ويطلق عليها مصطلح دولة مغلقة، أو دولة داخلية، كما أن لها تسميات أخرى كثيرة منها الدول المحتواة في العالم والتي لا تطل على بحار، والبلدان التي ليس لها صلة بالبحار والمحيطات، الدول المحضونة، والدول ضمن الدول، وتلعب الدول الحبيسة دور الدول الحاجزة بين القوى الكبرى المؤثرة في العالم^(٢).

كما يقصد بالدول الحبيسة كذلك الدول التي تحيط بها اليابسة من كل جهاتها والتي في غالبيتها تمثل دول ضمن دول، ولا تملك سواحل أو منافذ على مسطحات مائية كالبحار والمحيطات والأنهار، وتتصل هذه الدول الحبيسة بالعالم عن طريق اتفاقيات دولية تسمح لها بالعبور في أراضي الدول المجاورة، كما أنها تقوم باستئجار بعض الأرصفة في موانئ الدول الساحلية.

(١) عطا الله الحديثي، هبة مطرود: الدول الحبيسة الإفريقية ومشكلاتها ومنافذها وتصنيفاتها، دراسة في الجغرافية السياسية، مجلة كلية التربية للبنات، المجلد ٢٦، ص ٥٤٢-٥٤٣.

(٢) محمد أزهر سعيد السماك: الجغرافية السياسية الحديثة، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، الموصل، دار الكتب للطباعة والنشر، ١٩٩٣.

وأخيراً تم تعريف الدولة الحبيسة بأنها الدول التي تتمتع بموقع قاري يحرمها من ميزة التمتع بأي منفذ بحري يربطها بالبحار والمحيطات المفتوحة للملاحة الدولية، وهناك دولاً تعرف بشبه الحبيسة والتي يكون ساحلها أو إطلالتها البحرية قصيرة كالعراق والأردن.

والدول الحبيسة ليست نمطاً واحداً، وإنما وكما ذكرنا قد تكون محاطة بأكثر من دولة تفصلها عن أي بحار أو محيطات وتسمى هنا بالدولة المستحاطة، ومن أمثلتها أندورا بين فرنسا وأسبانيا، وبوتان بين الهند والصين، ليختشتاين بين سويسرا والنمسا، ومولدوفيا بين أوكرانيا ورومانيا، وقد تكون الدولة الحبيسة واقعة بكاملها داخل أراضي دولة أخرى، بمعنى أن تكون محاطة من جميع الجهات بدولة أخرى تفصل بينها وبين أقرب مجرى مائي وهي ما تعرف بالدولة المطوقة، وأمثلتها الفاتيكان وهي مطوقة داخل إيطاليا، ليسوتو الموجودة داخل جنوب أفريقيا، سان مارينو الموجودة أيضاً داخل إيطاليا، ونود تأكيد نقطة هامة وهي أن وضع الدول الحبيسة، لا يعني إطلاقاً إنقاص من سيادتها، أو تبعيتها لهذه الدول، فهي دول مستقلة ذات كيان منفصل.

هذا فيما يتعلق بالدول، إلا أنه توجد أيضاً أقاليم حبيسة، وهي التابعة لدولة ما، لكنها منفصلة عنها مكانياً بواسطة حدود دولة أو دول أخرى، وتتمتع بحكم ذاتي، والأقاليم كما الدول قد تكون مستحاطة، مثل إقليم نخجوان التابع لأذربيجان ويقع بين تركيا، أرمينيا، إيران، وقد تكون مطوقة مثل إقليم هيرتوج الموجود داخل هولندا رغم تبعيته لبلجيكا.

وتوجد هذه الدول في قارات أفريقيا (أكثر القارات) وبها ستة عشرة دولة (بوتسوانا، سوازيلاند، مالوي، مالي، بوركينا فاسو، أوغندا، زامبيا، زيمبابوي، جنوب السودان، تشاد، بورندي، أثيوبيا، ليسوتو، جمهورية إفريقيا الوسطى،

النيجر، رواندا)، وتوجد دول حبيسة أخرى في قارة أوروبا (أندورا، النمسا، بيلاروسيا، الفاتيكان، سان مارينو، سلوفاكيا، صربيا، هنغاريا، ليختنشتاين، جمهورية التشيك، مقدونيا، لكسمبرج، مولدوفا، سويسرا)، أما الدول الحبيسة في آسيا فهي^(١)، (أفغانستان، أرمينيا، أذربيجان، بوتان، لاوس، كازخستان، قيرغيزستان، منغوليا، نيبال، طاجيكستان، تركمانستان، أوزبكستان)، وأخيراً بوليفيا، وباراغواي وتقع في أمريكا الجنوبية، وبالتالي فإن القارتين الوحيدتين الخاليتين من الدول الحبيسة هما أمريكا الشمالية، وأستراليا، مع ملاحظة أن أكبر الدول الحبيسة هي كازخستان، وأصغرها هي الفاتيكان.

إلا أن أسوأ هذه الدول حظاً هي الدول مزدوجة المحبس، أي التي تكون بطبيعتها دولة حبيسة، إلا أنها أيضاً تكون محاطة بدولة أو دول حبيسة، أي أن الدول مزدوجة المحبس هي الدول غير الساحلية المحاطة بدول غير ساحلية أيضاً، وهنا يتطلب الوصول الى الساحل العبور في يابس دولتين على الأقل، ولا يوجد في العالم دول مزدوجة المحبس إلا اثنتين فقط هما، ليختنشتاين وتقع في أوروبا الوسطى، وهي محاطة بدولتين حبيستين هما سويسرا والنمسا^(٢)، كذلك أوزبكستان والتي تمثل أكبر دولة حبيسة في العالم، وتقع في آسيا الوسطى وتحيط بها أفغانستان، وكازخستان، وطاجيكستان، وقيرغيزستان، وتركمانستان، وكلها دول حبيسة.

(١) عبد الرزاق عباس حسين: الجغرافية السياسية مع التركيز على المفاهيم الجيوبوليتيكية، مطبعة أسعد، ١٩٧٦.

(٢) يسري عبد الرزاق الجوهري: شمال افريقية، دراسة في الجغرافية التاريخية والإقليمية، مؤسسة شعاب الجامعة، ١٩٦٨.

الخلاصة: الدولة الحبيسة هي الدولة التي لا تطل على أي بحار أو محيطات، ولا تستطيع السفن الوصول إليها من أي منهما، وإنما تلجأ الى جيرانها لإستخدام موانئها، ويحكم تلك الأمور معاهدات دولية يلتزم بها أطرافها.

فكيف تستطيع الدول الحبيسة التغلب على مشاكلها؟.

من المشاكل التي تعانيها الدول الحبيسة وقوعها تحت وصاية الدول الساحلية المجاورة لها وذلك في إتصالها بالعالم الخارجي، كما أن تكاليف النقل ترتفع بالنسبة لهذه الدول، ويضعف نشاطها التجاري والإقتصادي، وتعاني كذلك من الضعف العسكري والسياسي، كذك تفتقر هذه الدول لنشاطات الصيد والحصول على مصادر الغذاء البحري، التكلفة الباهظة للمواصلات والنقل بسبب البعد عن المواني ومراكز عمليات الشحن، والإعتماد الكبير على دول الجوار في الوصول الى المواني البحرية والموارد الطبيعية.

وحتى تستطيع هذه الدول التغلب على هذه المشاكل فإنها تلجأ لدول الجوار لإستئجار المواني المملوكة لها، من أجل نقل بضائعها، ويتم تنظيم ذلك عن طريق عقد معاهدات دولية تضمن وصولها الى أقرب محيط أو بحر لها، إلا أنها مع ذلك تتعرض لعقبات كثيرة فيما يتعلق بسيادتها، ونموها الإقتصادي، فمثلاً فيما يتعلق بمشكلة نقل البضائع، فهي مضطرة إما الى النقل الجوي مع تكاليفه الباهظة، أو البري بما له من مخاطر نقل البضاعة وتلفها، غير مستطبعة استخدام النقل المائي، وهو أرخص أنواع النقل، كما أنها تتعرض لأخطار كثيرة أيضاً، كأنتظارها في ميناء الدول المحيطة بها عدة أيام حتى يفرغ الميناء، كما يتم إستغلالها مادياً بشكل فادح، والأخطر من ذلك أنه قد تمر هذه الدول بظروف طارئة، كخوضها لحروب، أو قيام ثورات بها،

فتضطر لغلق موانئها البحرية مدة كبيرة، ويتعلق بنقل الأشخاص ما يتعلق بنقل البضائع من مشاكل، وذلك اذا ما حدثت كوارث طبيعية، فلا يستطيع السكان الهرب سريعاً، إلا أن نقطة الضوء الوحيدة كما يرى بعض الفقه فيما يتعلق بهذه الدول، أنها تتمتع بحماية أكثر من غيرها من الدول، حيث أن الوصول إليها وغزوها يكاد يكون مستحيلاً.

المطلب الثاني

حقوق والتزامات الدول الحبيسة في المياة الدولية.

كما ذكرنا فإن الدول الحبيسة هي الدول المحاطة بحدود أرضية من جميع الجهات، وهناك كثير من الدول القارية لكنها تمتلك مسافات قصيرة من الحدود البحرية وتعرف كما قلنا بالدول شبه الحبيسة، والسؤال الآن حول حقوق والتزامات هذه الدول في مياة البحار، وما هي سبل وصول الدول الحبيسة الى هذه الحقوق، والتزامات الدول الساحلية تجاهها ؟.

في الواقع أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ أكدت على حقوق الدول غير الساحلية أو الحبيسة في البحر، كحقهم في المرور والوصول الى مياة البحار، إلا أن ذلك مشروط بوجود اتفاقيات بين الدول الحبيسة وجاراتها الساحلية، أو دولة المرور، وقد اعتبرت هذه الاتفاقية وكنوع من محابة الدول غير الساحلية، اعتبرت المياة الدولية تراثاً مشتركاً للبشرية، وبالتالي فإن حقوق الدول الحبيسة تستند الى اتفاقيات دولية حددت حقوقها كما يلي^(١).

- حق الوصول.

أقرت الإتفاقيات الدولية ومنها اتفاقية ١٩٨٢ للدول الحبيسة الغير مطلة على البحار الحق في الوصول إلى السواحل بجميع وسائل النقل، ويتم الوصول الى هذه السواحل عن طريق المرور العابر من خلال هذه الدول، ويتم ذلك نتيجة اتفاقيات مبرمة بين الدول الساحلية التي تمتلك شواطئ، والدول الحبيسة،

(١) عبد الأمير عباس الحياي: الأهمية الجيوبوليتيكية لمجلس التعاون العربي،

رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة بغداد، ١٩٩٠.

وللدول العابرة الحق في إتخاذ كافة التدابير اللازمة لضمان تنفيذ وتسهيل الحقوق المنصوص عليها.

- حق العبور البري.

وهو حق لا يضر بالدول المجاورة التي تمتلك سواحل، ويعترف بحق الدول الحبيسة بالمرور عبر أراضي الدول المجاورة الساحلية للوصول الى البحر، ودون فرض ضرائب إضافية عدا ما تتطلبه حالة ازحام المرور، وقد أعطي لهذه الدول الحبيسة هذا الحق نظراً لحاجتها للوصول للبحر حتى تتم عمليات الاستيراد والتصدير، وقد أبرمت اتفاقيات خاصة بهذه الحقوق، ومنها ما نص على اعتبار أعالي البحار منطقة مفتوحة أمام الدول الحبيسة، كذلك فإن قاع البحر لا يخضع لسيادة دولة معينة، حيث تم إعتبارها تراث مشترك للبشرية، وقد تضع دول العبور أي الدول الساحلية بعض العراقيل أمام الدول الحبيسة خاصة إذا كان بينها صراعات عسكرية^(١).

- الإستفادة من الأنهار للملاحة الدولية.

وقد برزت هذه الفكرة في القرن السابع عشر والتي اعتبرت الأنهار الدولية طرق حرة أوجدتها الطبيعة لخدمة الإنسان، ومنها توصيلها بين البحار والمحيطات، وبالتالي لا يجوز غلقها باعتبارها عنصر من عناصر الطبيعة، وكان مؤتمر فيينا ١٨١٥ قد توصل الى تحديد حرية الملاحة في الأنهار

(١) عطا الله الحديثي، هبة مطرود: الدول الحبيسة، مرجع سابق، ص ٥٤٣ .

الدولية بدعوة الدول التي يمر خلالها أو يفصل بينها نهر ملاحي الى ضرورة التعاون لتنظيم الملاحة وذلك بعقد الاتفاقيات^(١).

- تطبيق مبدأ الميناء الحر.

ويعني ذلك تخصيص منطقة معينة في أحد مواني الدولة الساحلية ووضعها تحت تصرف الدولة الحبيسة، وبموجب هذا المبدأ تعفى بضائع الدولة الحبيسة من الضرائب الجمركية، وفي الغالب يرتبط الميناء بحق المرور أو النقل عبر أراضي الدول الأخرى.

- الرواق.

ويعني طريق مفتوحة أمام بعض الدول الساحلية للوصول الى البحر، وهو عبارة عن شريط من الأرض يمتد عبر أراضي دولة ساحلية، ويتصل بأحد المواني وتنقل سيادته الى الدولة الحبيسة، لذا لا تستطيع الدولة الساحلية غلق هذا الرواق، وإلا اعتبرت مخالفة لقواعد القانون الدولي^(٢).

- ضرورة وضع التسهيلات من قبل دولة العبور لصالح الدول الحبيسة.

- حرية الملاحة والتجارة العالمية.

(١) نهر الفرات والأمن المائي العربي، أطروحة دكتوراة، الجامعة المستنصرية، كلية التربية، ١٩٩٥، مشار اليه، عبد الأمير عباس الحياي: الموقع الحبيس وأثره على قوة الدولة، دراسة حالة دولة مالي، جامعة ديالي، كلية التربية للعلوم الإنسانية، ص ١١.

(٢) محمد محمود الديب: الجغرافية السياسية، أسس وتطبيقات، مكتبة الأنجلو، القاهرة، ١٩٧٨.

-الحرية في غمس الكابلات البحرية الخاصة بالدول الحبيسة واستخدام الأتابيب وخطوطها.

-حرية إقامة الجزر الصناعية والمنشآت التي تسمح بها نصوص القانون الدولي.

-حرية اجراء البحوث العلمية البحرية، وحرية ممارسة الرياضات البحرية ومسابقاتها، وكل ما يتعلق بها.

-السماح برفع أعلام الدول الحبيسة على السفن التابعة لها، حتى وإن كانت مبحرة في مياة إقليمية.

كذلك فان الدول الحبيسة قد طالبت بحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة إستناداً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢^(١)، وتمثلت هذه الحقوق في ثروات البحار في الدول المجاورة لها، وبالفعل تقرر لها ذلك من خلال نصوص هذه الاتفاقية، حيث نصت المادة ٦٩ على حق الدول في ثروات البحار، لكنها وضعت بعض الشروط التي تقنن هذا الحق، وكان نصها كما يلي^(٢).

(١) صلاح الدين عامر: مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٠، القاهرة، ص ٦١٤.

(٢) خليل حسين: موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني، قانون البحار والجو والفضاء الخارجي الحرب والحياد وطرق تسوية النزاعات، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠١٢، ص ٩٩.

-للدول غير الساحلية الحق في المشاركة على أساس منصف في إستغلال جزء مناسب من فائض الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية، مع مراعاة ما يتصل بذلك من الظروف الاقتصادية والجغرافية لجميع الدول المعنية، وطبقاً لأحكام هذه المادة، والمادتين ٦١، ٦٢.

-تحدد الدول المعنية أحكام وصور هذه المشاركة عن طريق إتفاقات ثنائية دون إقليمية أو إقليمية تراعي بين أمور أخرى:.

أ- ضرورة تفادي إحداث آثار ضارة بالمجتمعات المتعيشة بصيد الأسماك أو ضارة بصناعات صيد الأسماك في الدولة الساحلية.

ب- مدى مشاركة الدول غير الساحلية وفقاً لأحكام هذه المادة، أو مدى حقها بمقتضى الاتفاقيات الثنائية أو دون الإقليمية أو الإقليمية القائمة في المشاركة في استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الأخرى.

ج- مدى مشاركة الدول غير الساحلية الأخرى والمتضررة جغرافياً في استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية وما يترتب على ذلك من حاجة الى تفادي تحميل أي دولة وحدها، أو تحميل جزء منها عبئاً خاصاً.

د- الحاجة التغذوية لسكان كل من الدول المعنية.

-حين تقارب قدرة دولة ساحلية على الجني حداً يمكنها من جني كامل كمية الصيد المسموح بها من الموارد الحية لمنطقتها الاقتصادية الخالصة، تتعاون

الدولة الساحلية والدولة المعنية الأخرى في وضع ترتيبات منصفة على صعيد ثنائي أو دون اقليمي أو اقليمي لكي تسمح للدول غير الساحلية النامية الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية المشاركة في استغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية الواقعة في المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية وفقاً لما تقتضيه الظروف وبشروط مرضية لجميع الأطراف، وتؤخذ في الاعتبار أيضاً في تنفيذ هذا الحكم العوامل المذكورة في الفقرة ٢.

- لا يحق للدول الساحلية المتقدمة النمو بموجب أحكام هذه المادة المشاركة في إستغلال الموارد الحية إلا في المناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية المتقدمة النمو الواقعة في نفس المنطقة دون الإقليمية أو الإقليمية^(١)، على أن يوضع في الاعتبار مدى مراعاة الدول الساحلية في اتاحتها لدول أخرى الوصول الى الموارد الحية لمنطقتها الاقتصادية الخالصة الحاجة إلى الاقلال الى أقصى حد من الآثار الضارة بالمجتمعات المتعيشة من صيد الأسماك ومن الاختلال الاقتصادي في الدول التي اعتمد مواطنيها الصيد في المنطقة.

- لا تخل الأحكام المذكورة أعلاه بالترتيبات الأخرى المتفق عليها في المناطق دون الاقليمية أو الإقليمية حيث يجوز للدول الساحلية أن تمنح الدول غير الساحلية، الواقعة في نفس المنطقة الإقليمية الفرعية أو الإقليمية حقوقاً متساوية أو تفضيلية لاستغلال الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

(١) سليم حداد: التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، ط١، بيروت، ص٤٧.

أما عن الإلتزامات الملقاة على عاتق الدول الحبيسة فتتمثل فيما يلي:.

- حسن العلاقات.

من الضروري المحافظة على حسن العلاقات بين الدول الحبيسة ودول جوارها لضمان السماح بفتح حدودها وأراضيها لها للعبور.

- سياسات العبور.

تلتزم الدولة الحبيسة بسياسات العبور التي تضعها الدولة الساحلية عند استخدام أراضيها.

- فرض السيادة.

منحت الاتفاقيات الدولية ومنها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ الدول الساحلية الحق الكامل في فرض سيادتها وقوانينها في حالة عبور الدول الحبيسة عبرها للبحر، وعدم انتهاك الدول الحبيسة لأي مصلحة أو حق من حقوق دول العبور، لضمان تلافي زيادة مشاكل الدول الحبيسة.

كذلك فرضت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ بعض الإلتزامات المقابلة للحقوق الممنوحة للدول غير الساحلية، أو الحبيسة كما يلي:.

-يقع على عاتق الدول الحبيسة والمتضررة جغرافياً التزام يكمن في اتخاذ المراعاة الواجبة لحقوق الدول غير الساحلية، وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، عند قيامها بممارستها حريات الملاحة والتطويق، ووضع الكابلات البحرية، وكذا خطوط الأنابيب المغمورة، وغير ذلك مما يتصل بهذه الحريات

من أوجه استخدامات البحر المشروعة دولياً، وعليها أن تمتثل للقوانين والأنظمة المعتمدة من قبل الدولة الساحلية، وفقاً لأحكام اتفاقية ١٩٨٢، وقواعد القانون الدولي العام، بالقدر الذي لا تتعارض به مع أحكام الجزء الخامس الخاص بالمنطقة الاقتصادية.

-التزام سفن الدول الغير ساحلية باحترام مناطق السلامة المقامة من قبل دولة الساحل حول الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات^(١).

-التزام رعايا الدول الأخرى اللذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بتدابير وبالشروط والأحكام الأخرى المقررة في قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، وتكون هذه القوانين والأنظمة متفقة مع أحكام الاتفاقية بقصد حماية الموارد البيولوجية^(٢).

-في حالة وجود رصيد أو أرصدة من أنواع مترابطة في كلا المنطقتين الاقتصادية وقطاع واقع وراءها ملاصق لها، تسعى الدولة الساحلية والدولة التي تقوم بصيد هذه الأرصدة في القطاع الملاصق، إما فيما بينها مباشرة أو بوجود منظمات اقليمية أو دون اقليمية المناسبة الى الاتفاق على إيجاد التدابير والاجراءات اللازمة لحفظ تلك الأرصدة في القطاع الملاصق.

(١) نص ف٦ م ٦٠ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ (على جميع السفن أن تحترم مناطق السلامة هذه وأن تطبق المعايير الدولية المقبولة عموماً فيما يتعلق بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة .

(٢) نص م٦٢ ف٤ يتقيد رعايا الدول الأخرى اللذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة بتدابير الحفظ وبالشروط والاحكام الأخرى المقررة في قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، وتكون هذه القوانين والأنظمة متفقة مع أحكام الاتفاقية بقصد حماية الموارد البيولوجية .

-غير أنه وبنص المادة ٧٢ من الاتفاقية^(١) لا يحق للدولة الحبيسة أن تنتقل تلك الحقوق المقررة لها بنص المادة ٦٩ الى دولة ثالثة أو الى رعاياها سواء بالتأجير أو الترخيص أو بإقامة مشاريع مشتركة أو بأية طرق أخرى ما لم يكن هناك اتفاق بين الدول المعنية على غير ذلك^(٢).

إلا أن ذلك لا يحول دون حصول الدول المعنية على مساعدة فنية أو مالية من دولة ثالثة، أو من منظمات دولية بغرض تيسير ممارسة الحقوق المنصوص عليها في المادتين ٦٩، ٧٠ بشرط ألا يكون لهذه المساعدة الأثر المشار اليه في الفقرة ١.

-على الدول غير الساحلية والمنظمات الدولية المختصة التي تعترم القيام ببحث علمي بحري، في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو الجرف القاري لدولة ساحلية أن تزود هذه الدولة، قبل الموعد المتوقع للبدء بمشروع البحث العلمي بستة أشهر على الأقل، بوصف كامل لطبيعة هذا المشروع وأهدافه والاسلوب المتبع في البحث والوسائل وكذا أسماء السفن المشاركة وطرازها، وتحديد المنطقة الجغرافية المقرر اقامتها فيها بدقة، وتاريخ أول وصول وآخر رحيل لسفن البحث أو لتكريب المعدات وازالتها حسب الاقتضاء، واسم كل من المتعهد الذي يرعى البحث ومديره والشخص المسئول عن المشروع، والمدى الذي يرى أن من الممكن للدولة الساحلية في حدوده أن تشترك في المشروع أو أن تكون ممثلة فيه.

(١) م ٧٢ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

(٢) د سليمان زرباني: حقوق وواجبات الدول الحبيسة والمتضررة جغرافياً في المنطقة الاقتصادية الخالصة على ضوء اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، ص ٥٠٨.

-المحافظة على البيئة البحرية وذلك من خلال التزام السفن الحاملة لعلم أية دولة من دول الغير، أو السفن والطائرات المسجلة لديها، احترام الأنظمة المعتمدة والقواعد الكفيلة بمنع تلوث البيئة البحرية وحفظها والسيطرة عليها، كما يجب على جميع الدول أن تمتثل سفنها الرافعة لعلمها أو السفن والطائرات المسجلة فيها تنفيذ القوانين والأنظمة المعتمدة وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، والقواعد والمعايير الدولية المنطبقة عن طريق منظمات دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي.

تلك هي الحقوق والواجبات والالتزامات التي قررتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، والتي يجب على الدول الساحلية وغير الساحلية الالتزام بها ومراعاتها، حتى تتمكن الدول الحبيسة من استغلال سواحل الدول المطلة على البحار، والحصول على حقوقها المتمثلة في بعض الثروات الموجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي لا تتعدى الموارد الطبيعية الحية الزائدة عن حاجة الدول الساحلية.

الختمة

تناولنا في المبحث الأول من بحثنا هذا المعنون حقوق والتزامات الدول الحبيسة في مياة البحار، ماهية المياة الدولية وتعرضنا لتعريف كل من المنطقة الاقتصادية الخالصة، المياة الإقليمية، والمنطقة المتاخمة، الجرف القاري، ثم تعرضنا بعد ذلك لحق المرور البريء، وبيننا أوجه الاختلاف بينه وبين المرور العابر، ووضحنا ضوابط استخدام الدول لحق المرور البريء، ومتى يعتبر بريء، ومتى يعتبر غير ذلك.

وانتقلنا بعد ذلك للمبحث الثاني بعنوان حقوق والتزامات الدول الحبيسة في المياة الدولية، وقسمناه لمطلبين تعرضنا في الاول لتعريف الدولة الحبيسة، وعدد هذه الدول، ونوهنا للدول مزدوجة المحبس، ثم ناقشنا كيفية تغلب الدول الحبيسة على مشاكلها.

بينما في المطلب الثاني ذكرنا حقوق والتزامات هذه الدول ومنها حق الوصول، المرور البحري، والإستفادة من الأنهار للملاحة الدولية، وتطبيق مبدأ الميناء الحر، وماذا تعني كلمة الرواق، ثم تحدثنا بعد ذلك عن التزامات الدول الحبيسة وحددناها كذلك في نقاط منها حسن العلاقات، سياسات العبور، فرض السيادة.

النتائج.

-أقرت تلك الاتفاقية حقوق والتزامات الدول الساحلية، وكذلك الدول الحبيسة تفصيلاً.

- عن حقوق الدول الحبيسة اشترطت الاتفاقية أن يكون هناك اتفاق بين هذه الدول ودول العبور أو الدول الساحلية.

-الحقوق التي تمنحها الاتفاقية للدولة الحبيسة لا يمكن نقلها لدولة أخرى، ما لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك.

- للدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً ثلاثة حقوق حددتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ تمثلت في:.

أولاً: ما نصت عليه المادة ٦٢ من الاتفاقية من حق للدولة الساحلية في حالة عدم قدرتها على جني كمية الصيد المسموح بها كاملة، أن تتيح للدول الأخرى فرص الوصول الى الفائض من كمية الصيد المسموح بها.

ثانياً: ما أقرته الاتفاقية في مادتها ال ٦٩ من حقوق الصيد التي تتمتع بها الدول غير الساحلية.

ثالثاً: حق الدول المتضررة جغرافياً فيما يتعلق بتنظيم الصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

- اختلاف حق المرور البريء وحق المرور العابر، وإن كان كلاهما يشكلان قيماً على سيادة الدولة الساحلية.

- المرور البريء حق للسفن الأجنبية، وليس منحة من الدول الساحلية، لذا لا يحق للدولة الساحلية تحصيل رسم مرور من هذه السفن إلا إذا كانت الرسوم مقابل خدمات محددة قدمت بالفعل للسفينة.

-أهم الإتفاقيات المقررة فيما يتعلق بتنظيم الملاحة في المياه الدولية هي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، فهي بمثابة الدستور المنظم لجميع الأمور المتعلقة بالبحار.

- كرسِت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ لمبدأ هام يتعلق بالتسوية السلمية للمنازعات الدولية، والذي يلزم الأطراف باللجوء للوسائل السلمية حال حدوث نزاعات بينهم.
- محكمة العدل الدولية من الوسائل السلمية الواردة في ميثاق الأمم المتحدة، في حين المحكمة الدولية لقانون البحار من الوسائل الجديدة التي تدعم النظام القضائي الدولي للبحار.
- أزلت هذه الإتفاقية اللبس والغموض فيما يتعلق بتحديد وترسيم المناطق البحرية كالمنطقة الاقتصادية الخالصة، المياة الإقليمية، والمنطقة المتاخمة، الجرف القاري.
- المياة الإقليمية جزء من داخل الدولة في المحيط أو البحر، بما في ذلك أيضاً المجال الجوي والعمق البحري في هذه المسافة.
- يتشابه الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية من حيث الإمتداد (٢٠٠ ميل بحري)، وقد يمتد الجرف القاري ل ٣٥٠ ميل بحري، كذلك من حيث حق الدولة الساحلية في الحالتين فلها ممارسة حقوقها على المياة والقاع وما تحت القاع في المنطقة الاقتصادية، والجرف القاري، غير أن المنطقة الاقتصادية تمثل الحيز المائي، بينما الجرف القاري يمثل القاع وما تحت القاع.
- يتعلق حق المرور البريء بالمياة الإقليمية، بينما لا وجود لهذا الحق في المياة الداخلية.

- توصيات.

- حث الدول على اللجوء الى التسوية السلمية للمنازعات التي تقوم بينها، لتفادي المخاطر الناجمة عن استخدام القوة.
- يجب أن تتفق التشريعات الداخلية للدول مع ما جاءت به إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.
- مباركة التعاون الدولي فيما بين الدول الساحلية والدول الحبيسة والمتضررة جغرافياً فيما يتعلق بحقوق والتزامات كلاً منهما.
- التوصية باللجوء للمحكمة الدولية لقانون البحار المختصة بالنظر في النزاعات المتعلقة بالبحار.

- المصادر والمراجع .

- المراجع العامة.

- إبراهيم العناني: المبادئ القانونية لمشكلات الحدود الدولية، مجلة العلوم القانونية والإقتصادية، جامعة عين شمس، ١٩٦٧.
- إبراهيم محمد الدغمة: قانون البحار الجديد والمصالح العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، معهد البحوث والدراسات العربية، ١٩٨٧.
- أبو الوفا أحمد: القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الاولى، ٢٠٠٦.
- جابر إبراهيم الراوي: القانون الدولي للبحار وفقاً لإتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، مع دراسة عن الخليج العربي، جامعة بغداد، ١٩٨٩.
- خليل حسين: موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني، قانون البحار والجو والفضاء الخارجي الحرب والحياد وطرق تسوية النزاعات، منشورات الحلبي الحقوقية، ٢٠١٢.
- خويلدي السعيد: قواعد النظام الاقتصادي الدولي في مجال قانون البحار، مجلة المفكر، مجلد ١، ٩٤، ٢٠١٣.
- رضوان، حسني موسى محمد: القانون الدولي للبحار، ط١، دار الفكر والقانون، المنصورة، ٢٠١٣.
- سامي سالم الحاج: قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد، مطبعة لبنان، بيروت، ١٩٨٣.
- سعيد بن سلمان العيري: النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥.
- سليم حداد: التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، ط١، بيروت.
- سماح بلوط: النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، بحث منشور بجامعة الأخوة منثوري، قسطنطين، كلية الحقوق، ٢٠١٤.

- سهيل حسين الفتلاوي: موسوعة القانون الدولي ٦، القانون الدولي للبحار، ط١، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان، الأردن، ط٢ ، ٢٠٠٩ .
- سيد ابراهيم الدسوقي: الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع، قانون البحار، دار النهضة العربية.
- صلاح الدين عامر: مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، ٢٠٠٠، القاهرة.
- صلاح الدين عامر: القانون الدولي للبحار،(دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢)، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الثانية، ٢٠٠٠ .
- عبد المنعم محمد داوود:القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الاسكندرية، ط١ .
- عادل أحمد الطائي: النظام القانوني للإستخدام العسكري للبحار، دار واسط للنشر والتوزيع، بغداد، الطبعة الأولى.
- عبد الأمير عباس الحيايلى: الأهمية الجيوبوليتيكية لمجلس التعاون العربي، رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة بغداد، ١٩٩٠ .
- عبد الرازق عباس حسين:الجغرافية السياسية مع التركيز على المفاهيم الجيوبوليتيكية، مطبعة أسعد، ١٩٧٦ .
- عبد القادر شريال: البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، بوزريعة، الجزائر، ٢٠٠٩ .
- عصام الأنصاري: القوانين البحرية على الرابط التالي:
<https://WWW.courts.gov/userfiles/file/>
- علي صادق أبو هيف: القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٨١ .
- عمر سعدالله: معجم القانون الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ٢٠٠٥ .
- غسان الجندي: الروائع المندثرة في قانون البحار، مطبعة التوفيق، عمان، الأردن، ط١، ١٩٩٢ .

- محمد المجذوب: القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، الطبعة السادسة، ٢٠٠٧.
- محمد سامح عمرو: البحث العلمي، البحث العلمي البحري في ضوء أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢، المركز الأصيل للطبع والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، ٢٠٠٣.
- محمد سامي عبد الحميد، د إبراهيم أحمد خليفة، د محمد سعيد الدفاق: القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، ٢٠٠٢.
- محمد طلعت غنيمي: الوسيط في قانون السلام، القانون الدولي العام، أو قانون الأمم زمن السلم، الإسكندرية، منشأة المعارف، ١٩٩٣.
- محمد أزهر سعيد السماك: الجغرافية السياسية الحديثة، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، الموصل، دار الكتب للطباعة والنشر، ١٩٩٣.
- محمد الحاج حمود: القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط١، ٢٠٠٨.
- محمد الحاج حمود: القانون الدولي للبحار، ط٢، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠١١.
- محمد طلعت الغنيمي: الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي للبحار، منشأة المعارف، الاسكندرية.
- محمد محمود الديب: الجغرافية السياسية، أسس وتطبيقات، مكتبة الأنجلو، القاهرة، ١٩٧٨.
- مفيد شهاب: القانون الدولي للبحار والعالم الثالث والمصالح العربية، دار النهضة العربية، ١٩٨٢.
- وسام العلكة: النظام القانوني للمضيق الدولي، دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، منشور مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد ٢٧، العدد الرابع، ٢٠١١.
- وليد بيطار: القانون الدولي العام، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، الطبعة الأولى، ٢٠٠٨.

يسري عبد الرزاق الجوهري: شمال افريقية، دراسة في الجغرافية التاريخية والإقليمية، مؤسسة شعاب الجامعة، ١٩٦٨.

-المراجع المتخصصة-

-بوسكرة بوعلام: حقوق الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً في القانون الدولي، دور الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف، جامعة الأخوة منشوري، قسنطينة، العدد العاشر، المجلد الثاني، ٢٠١٨.

- جابر إبراهيم الراوي: الحدود الدولية ومشكلة الحدود العراقية الإيرانية، رسالة دكتوراة، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ١٩٧٠.

- حماني أمنية: المرور غير البريء للسفن الحربية الأجنبية في البحر الاقليمي، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، مصداقية، مجلد ٣، العدد ٣، ٢٠٢١.

-خيارى وديع: النظام القانوني لحق المرور البريء، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، بن عنكون، جامعة الجزائر، ٢٠١٢.

-راشد فهد المري: النظام القانوني للجرف القاري(دراسة تطبيقية على منطقة الخليج العربي)، دار النهضة العربية، القاهرة، ط٢، ٢٠١٢.

-رفعت عبد الحميد: المنطقة الاقتصادية الخالصة في البحار، دار النهضة العربية، القاهرة.

- سليمان زرباني: حقوق وواجبات الدول الحبيسة والمتضررة جغرافياً في المنطقة الاقتصادية الخالصة على ضوء اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان.

-عبد الأمير عباس الحياي: الموقع الحبيس وأثره على قوة الدولة، دراسة حالة دولة مالي، جامعة ديالي، كلية التربية للعلوم الإنسانية.

-عطا الله الحديثي، هبة مطرود: الدول الحبيسة الإفريقية ومشكلاتها ومنافذها وتصنيفاتها، دراسة في الجغرافية السياسية، مجلة كلية التربية للبنات، المجلد ٢٦.

-عوض المر: حق المرور البريء، رسالة دكتوراة، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ١٩٩٧.

-محمد عبد الرحمن الدسوقي: المرور البريء للسفن الحربية الاجنبية في البحر الاقليمي، بيروت، ٢٠١٢.

-يسر عباس: المنطقة الاقتصادية البحرية الخالصة والمنازعات الدولية المتعلقة بالإنشاء والتجديد، رسالة ماجستير، قانون عام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، آيار ٢٠١٦.

-النصوص والوثائق.

- الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة الحادية والخمسون الوثيقة A/Res\51\34.

-إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، بدأ العمل بها في ١٩٩٤.

- إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام ١٩٥٨.

-باب المنذب، خطر الحرب الاقليمية وحق مصر في الدفاع عن مصالحها الاستراتيجية، مركز هردو لدعم التعبير الرقمي، القاهرة، ٢٠١٥.

-أحام المحاكم.

-حكم محكمة العدل الدولية في قضية كورفو عام ١٩٤٩.

- حكم محكمة العدل الدولية في قضية المصايد بحق الدول في تحديد مناطق خالصة للصيد داخل حدود بحرهما الاقليمي ١٩٤٧.

المراجع الأجنبية.

-Langavant, E,Droit de la Mer. Le cadre institutionnel et Milieu Marin(oceanology-pollution), paris, 1979, Editions cujas, p.8.

-Winston Conrad Extarour, 1979,the Exclusive Economic zone, leiden.

-Weil,prosper,1989,The Law of Maritime Delimitation Reflections publications Limited, Cambridge,London,

- Smith, Rebert, W, 1986, Exclusive Economic Zone Claims, Martinus Nijhoff publishers, Boston, First edition.
- A-Pellet, P.Dailler, droit international public LGDJ, paris, 1994.
- Churchill and Lowe, the Law of the sea, Manchester, university, press, 1985.
- DJ.Harriss,, Cases and materials on international law, 5th ed, London, 1948.
- Luchin et voelcked, Droit de la mer tome II volume II edition A pedonep2
- d jabir alraawy: alhudud alduwaliat wamushkilat alhudud aleiraqiat al'iiraniati, risalat dukturati, kuliyyat alhuquqi, jamieat alqahirati, 1970.
- d 'iibrahim aleanani: almubadi' alqanuniat limushkilat alhudud alduwliati, majalat aleulum alqanuniat wal'iiqtisadiati, jamieat eayn shams, 1967.
- daebad almuneim muhamad dawuda: alqanun aldawliu lilbihaar walmushkilat albahriat alearabiati, munsha'at almaearifi, aliaiskandiriati, ta1.
- wlyd bitar: alqanun aldawliu aleamu, almuasasat aljamieiat lildirasat walnashr waltawziei, bayrut, altabeat al'uwlaa , 2008.
- d 'iibrahim muhamad aldughmat: qanun albahaar aljadid walmasalih alearabiati, almunazamat alearabiat liltarbiat

walthaqafat waleulumi, maehad albu huth waldirasat alearabiati, 1987.

-da salah aldiyn eamir: alqanun alduwaliu lilbahar,(dirasat li'ahami 'ahkam 'iitfaqiat al'umam almutahidat liqanun albi-har lieam 1982), dar alnahdat alearabiati, alqahirati, alta-beat althaaniati, 2000.

-d 'abu alwfa 'ahmadu: alqanun alduwaliu lilbihar ealaa daw' 'ahkam almahakim alduwliat walwataniat wasuluk al-duwal wa'iitfaqiat 1982, dar alnahdat alearabiati, alqahirati, altabeat alawlaa ,2006.

-rafaeat eabd alhumidi: almintaqat aliaiqtisadiat alkhalisat fi albahar, dar alnahdat alearabiati, alqahirati.

- muhamad samih eamru: albahth alealmiu, albahth aleilmiu albahriu fi daw' 'ahkam 'iitfaqiat al'umam almutahidat liqanun albihar 1982, almarkaz al'asil liltabe walnashr waltawzie, altabeat al'uwlaa ,2003.

-sami salim alhaji: qanun albahaar aljadid bayn altaqlid waltajdid, matbaeat lubnan, bayrut, 1983.

-da muhamad sami eabd alhamid, d 'iibrahim 'akhmad khalifat, d muhamad saeid aldaqaaq: alqanun alduwaliu aleama, dar almatbueat aljamieiat, alaiskandariat, 2002.

-d jabir 'iibrahim alraawy: alqanun aldawliu lilbihar wfqaan li'iitfaqiat qanun albihar lieam 1982, mae dirasat ean alkhalij alearabii, jamieat baghdad, 1989.

-ysar eabaas: almintaqat al'iiqtisadiat albahriat alkhalisat walmunazaeat alduwliat almutaealiqat bial'insha' waltajdidi,

risalat majjistir, qanun eami, kuliyat alhuquqi, jamieat al-sharq al'awsata, ayar 2016.

-muhamad alhaji hamuwd: alqanun aldawliu lilbahari, dar althaqafat lilynashr waltawziei, ta1, 2008.

-dun mufid shihabi: alqanun aldawliu lilbihar walealam al-thaalith walmasalih alearabiata, dar alnahdat alearabiati, 1982.

-ghasaan aljundiu: alrawayie almundathirat fi qanun al-bahar, matbaeat altawfiq, eaman, al'urdun, ta1, 1992.

-da muhamad almajdhuba: alqanun alduwliu aleama, manshurat alhalabii alhuquqiati, bayrut, altabeat alsaa-disati, 2007.

-bab almandabi, khatar alharb alaqlimiat wahaqu misr fi aldifae ean masalihiha alastiratijjati, markaz hirdu lidaem altaebir alraqami, alqahirata, 2015.

-eadil 'ahmad altaayy: alnizam alqanuniu lil'iistikhdam aleaskarii lilbahar, dar wasit lilynashr waltawzie, baghdad, altabeat al'uwlaa.

-rashid fuhayd almariy: alnizam alqanuniu liljurf alqari(drasat tatbiqiat ealaa mintaqat alkhalij alearabii), dar alnahdat alearabiati, alqahirati, ta2, 2012.

-eumar saedallah: muejam alqanun alduwalii almueasiri, diwan almatbueat aljamieati, aljazayar, 2005.

-eali sadiq 'abu hif: alqanun alduwliu aleama, munsha'at almaearifi, aliaiskandiriati, 1981.

- muhamad taleat alghinimi: aliaitijahat alhadithat fi alqanun alduwalii lilbahar, munsha'at almaearifi, alaiskandiriati.
- khiari wadie: alnizam alqanunii lihaqi almurur albari', mudhakiratan linayl shahadat majistir fi alhuquqi, fare alqanun alduwalii walealaqat alduwliati, kuliyyat alhuquqi, bin eankun, jamieat aljazayir, 2012.
- esam al'ansary: alqawanin albahriat ealaa alraabit altaali: <https://WWW.courts.gov/userfiles/file/>.
- suhil husayn alfatlawi: mawsueat alqanun alduwalii 6, alqanun alduwliu lilbahari, ta1, dar althaqafat lilmashr waltawzie , eaman, al'urduni, ta2 , 2009.
- ridwan, husni musaa muhamadu: alqanun aldawliu lilbahari, ta1, dar alfikr walqanuni, almansurati, 2013.
- saeid bin salman aleiri: alnizam alqanuniu lilmilahat fi almadayiq alduwliati, dar alnahdat alearabiati, alqahirati, 1995.
- wisam alealkat: alnizam alqanuniu lilmadiq alduwalii, dirasat tatbiqiat ealaa madiq hurmz fi daw' 'ahkam alqanun alduwali, manshur majalat jamieat dimashq lileulum alaiqtisadiat walqanuniati, almujaladi27, aleadad alraabie, 2011.
- smah blut: alnizam alqanuniu lilmilahat albahriat alduwliati, bahath manshur bijamieat al'ukhuat manthuri, qustantin, kuliyyat alhuquqi, 2014.
- muhamad alhaji hamuwd: alqanun aldawliu lilbahari, ta2, dar althaqafat lilmashr waltawzie, 2011.

–sid abraham aldasuqi: alwasit fi alqanun alduwalii aleami, alkutaab alraabieu, qanun albahari, dar alnahdat alearabi-ati.

–eawad almar: haqa almurur albari', risalat dukturati, kuli-yat alhuquqi, jamieat eayn shams, 1997.

–muhamad eabd alrahman aldasuqiu: almurur albari' lilsufun alharbiat alajnabiat fi albahr alaqlimi, bayrut, 2012.

–da muhamad taleat ghunimi: alwasit fi qanun alsalami, alqanun alduwliu aleama, 'aw qanun al'umam zaman alsilama, al'iiskandariata, munsha'at almaearifi, 1993.

–da hamani 'amniatun: almurur ghayr albari' lilsufun alharbiat al'ajnabiat fi albahr alaqlimi, kuli-yat alhuquqi, jamieat aljazayar, misdaqiatan, mujalad 3, aleadad 3, 2021.

–eabd alqadir shirbal: albahr al'abyad almutawasit bayn alsiyadat walhuriyati, dar humat liltibaeat walnashr waltawzie, biwzarieati, aljazayar, 2009.

khuildi alsaeid: qawaeid alnizam aliaiqtsadii aldawlii fi majal qanun albahari, majalat almufakri, mujalad 1,e9, 2013.

buskrat buelam: huquq alduwal ghayr alsaahiliat walmutadarirat jghrafyaan fi alqanun alduwali, dawr alaitifaqiaat althunayiyat walmutaeaidat al'atrafi, jamieat al'ukhuat manthuri, qustantinat, aleadad aleashir, almujalad althaani, 2018.

eata allah alhadithi, hibat matrud: alduwal alhabisat al'iifriqiat wamushkilatiha wamanafidhuha watasnifatiha, dirasat

fi aljughrafiat alsiyasiati, majalat kuliyyat altarbiat lilbanati, almujaladi26.

muhamad 'azhar saeid alsamak: aljughrafiat alsiyasiat alhadithatu, wizarat altaelim aleali walbahth aleilmii, almu-sili, dar alkutub liltibaeat walnashri, 1993.

eabd alraaziq eabaas husin:aljughrafiat alsiyasiat mae al-tarkiz ealaa almafahim aljuywbulitikiati, matbaeat 'aseadu, 1976.

yasri eabd alrazaaq aljawhari: shamal afriqiati, dirasat fi aljughrafiat altaarikhiat wal'iiqlimiati, muasasat shieab aljamieati, 1968.

eabd al'amir eabaas alhayaliu: al'ahamiyat aljuywbulitikiat limajlis altaeawun alearabii, risalat majistir, kuliyyat altarbi-ati, jamieat baghdad, 1990.

-nahr alfurat wal'amn almayiyi alearabii,'utruhat dukturata, aljamieat almustansiriati, kuliyyat altarbiati, 1995.

-eabd al'amir eabaas alhiali: almawqie alhabis wa'atharuh ealaa quat aldawlati, dirasat halat dawlat mali, jamieat diali, kuliyyat altarbiat lileulum al'iinsaniati.

-muhamad mahmud aldiyab: aljughrafiat alsiyasiatu, 'usus watatbiqati, maktabat al'anjilu, alqahirati, 1978.

-salah aldiyn eamir: muqadimat lidirasat alqanun aldawalii aleama, altabeat althaaniati, dar alnahdat alearabiati, 2000, alqahirati.

-khalil husayn: mawsueat alqanun alduwalii aleami, aljuz' althaani, qanun albahar waljawwi walfada' alkharijii alharb

walhiad waturuq taswiat alnizaeati, manshurat alhalabii alhuquqiyati, 2012.

–salim hadad: altanzim alqanuniu lilbihar wal'amn alqawmii alearabii, almuasasat aljamieiat lildirasat walnashr waltawziei, ta1, bayrut.

–d sulayman zarbani: huquq wawajibat alduwal alhabisat walmutadarirat jghrafyaan fi almintaqat alaiqtisadiat alkhalisat ealaa daw' aitifaqiat alamam almutahidat liqanun al-bahaar lieam 1982, jamieat 'abi bakr bilqayd, tilmisan. qawaninu.

–aljameiat aleamat lil'umam almutahidati, aldawrat alhadiat walkhamsun alwathiqat A\Res\51\34. .

–nasa almadat althaaniat min 'iitfaqiat al'umam almutahidat 1982.

–nasa alfaqrat al'uwlaa min almadat 18 min 'iitfaqiat 1982.

– nasi m 33 min 'iitfaqiat al'umam almutahidat liqanun al-bihaar lieam 1982.

–'iitfaqiat al'umam almutahidat liqanun albihaar lieam 1982, bada aleamal biha fi 1994.

–nasu almadat 57(la tamtadu almintaqat al'iiqtisadiat alkhalisat li'akthar min 200 mil bahriin min khutut al'asas alati yuqas minha eard albahr al'iiqlimii).

–m 19 faqrat 2 min atifaqiat alamam almutahidat liqanun albahar lieam 1982.

–m 20 min atifaqiat alamam almutahidat liqanun albihaar lieam 1982.

-m 23 min atifaqiat alamam almutahidat liqanun albihaar lieam 1982.

-hakam mahkamat aleadl alduwliat fi qadiat kurfu eam 1949.

-almdat 19 min atifaqiat alamam almutahidat liqanun al-bihaar lieam 1982.

-nasu almdat 19 faqrat 1 min atifaqiat al'umam almutahidat liqanun albihaar lieam 1982.

-m 72 min atifaqiat alamam almutahidat liqanun albihaar lieam 1982.

-ns fa6 m 60 min aitifaqiat alamam almutahidat liqanun albahar lieam 1982(ealaa jamie alsufun 'an tahtarim manatiq alsalamat hadhih wa'an tutabiq almaeayir alduwaliat almaqbulat emwmaan fima yataealaq bialmilahat fi jiwat aljuzur alaistinaeiat walmunshat waltarkibat wamanatiq alsalama .

-nas mi62 fa4 yataqayad raeaya alduwal alakharaa al-ladhayn yaqumun bialsayd fi almintaqat alaiqtisadiat alkhalisat bitadabir alhifz wabialshurut walaihkam alakharaa almuqararat fi qawanin wa'anzimat aldawlat alsaa-hiliati, watakun hadhih alqawanin wal'anzimat mutafiqatan mae 'ahkam alaitifaqiat biqasd himayat almanatiq al-biulujiati.