

قرينة الأسباب الوجيهة كدافع للدولة الساحلية لقيامها بعملية المطاردة الحثيثة في البحر

Presumption of good reasons as a motive for the coastal State to do his Hot Pursuit in the sea

تاريخ الاستلام: 2019/04/15؛ تاريخ القبول: 2019/06/10

ملخص

كثيرة هي السفن التي تخترق في كل مرة سيادة الدولة الساحلية وأنظمتها، لأسباب كثيرة منها: المرور دون إشعار مسبق، والصيد الجائر في مناطقها السيادية،... إلخ. ما يسفر عن خرق صارخ للقوانين، والأنظمة المتعلقة بالدولة الساحلية، إلا أن حقها مكفول في هذا الصدد، باتخاذ إجراءات قانونية ردعية منها: التنويه لعملية الخرق القانوني بالطرق الدبلوماسية، أو إنذار السفن الدخيلة وضرورة التعريف بهويتها، وإذا لزم الأمر قد تكون هدفا مباشرا لإطلاق النار وخطر الإغراق. فإذا لم تدعن وسارعت إلى الفرار، قد تتعرض لعملية المطاردة الحثيثة والمستمرة، من طرف السفن الحربية بهدف إيقاف خطر هذه السفن الدخيلة ومحاكمتها. إلا أن تطبيقات المطاردة الحثيثة في القانون الدولي عديدة ومختلفة، باختلاف الأسباب والدوافع، وهو ما يشكل جوهر بحث هذا الموضوع.

الكلمات المفتاحية: مطاردة، مطاردة حثيثة، سفن حربية، بحر، بحار.

* عبد الغفور بوسنة

كلية الحقوق
قسم القانون العام
جامعة الإخوة منتوري
قسنطينة

Abstract

Many ships are penetrating each time the sovereignty and regulations of the coastal state, for many reasons, such as, crossing without prior notice, overfishing in its sovereign areas,...etc. This results flagrant violation of laws, and regulations related to coastel states, but their rights are guaranteed in this regard, by adopting deterrent legal procedure including : Aknowledging the process of legal breach by diplomatic means, or warning these foreign ships with the need to define their identity. If necessary it can be a direct target of fire and the danger of sink. If they are not obeyed and runned away, they will be subjected to a hot pursuit from the war-ships, in order to stop the danger of these extraneous vessels and be juged. However, the applications of this hot pursuit in international law are numerous and different, regarding to the reasons and the motives, hence, it is the core of this topic.

Keywords: Pursuit, Hot Pursuit, War Ships, Sea, Seas.

Résumé

De nombreux navires pénètrent chaque fois la souveraineté de l'Etat côtier et ses systèmes, pour de nombreuses raisons, notamment: passage sans préavis, surpêche dans ses zones souveraines, etc. Il en résulte une violation flagrante des lois et règlements concernant les États côtiers, mais leur droit est garanti à cet égard par l'adoption de mesures juridiques dissuasives, notamment: L'appréciation du non-respect juridique par la diplomatie, l'avertissement des navires étrangers et la nécessité de définir leur identité, et, si nécessaire, Peut être une cible directe de tirer Et exposition au risque de dumping. S'ils ne se conforment pas et fuient rapidement, ils peuvent être soumis à une poursuite immédiate et constante des navires de guerre afin de mettre fin à la menace et de les juger. Cependant, la poursuite immédiate (Hot pursuit) du droit international est multiple et différente, en fonction des raisons et des motifs qui constituent l'essence même de cette problématique.

Mots clés: Pursuit, Hot Pursuit, Navires de guerre, Mer, Mers.

* Corresponding author, e-mail: baghafor@gmail.com

مقدمة

ثبت في القوانين الدولية أن سيادة الدولة الساحلية تكون على مياهها الداخلية، ومياهها الإقليمية في حدود 12 ميلا بحريا، دون التباس يذكر، فسلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري، منوطة بها في هذه المناطق البحرية. كما تقرر لها إضافة لذلك مجموعة من الحريات في باقي النطاقات البحرية الأخرى، في المنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وصولا إلى أعالي البحار. أين يكون لها مهمة حماية وتيسير الملاحة، وحماية الكابلات وخطوط الأنابيب، وحفظ الموارد الحية، ولها أيضا أن تمنع الأعمال غير المرخص بها الخاصة بمصائد الأسماك، ومهمة الحفاظ على البيئة ومنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وإجراء البحوث العلمية البحرية، وأعمال المسح الهيدروغرافي، ومنع خرق القوانين والأنظمة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة... إلخ⁽¹⁾.

وعمليا، كثير من السفن تخترق مرارا وتكرارا سيادة الدولة الساحلية وأنظمتها، لأسباب كثيرة منها مثلا لا حصرا: المرور دون إشعار مسبق، الصيد الجائر وغير المشروع وغير المصرح به، وانتشال المقدرات الأثرية والتاريخية من قاع البحر دون موافقة الدولة الساحلية صاحبة السيادة... إلخ. ما يسفر عن خرق صارخ للقوانين، والأنظمة المتعلقة بالدولة الساحلية، إلا أن حقها مكفول في هذا الصدد، باتخاذ إجراءات قانونية ردية منها: التنويه لعملية الخرق القانوني بالطرق الدبلوماسية، أو إنذار السفن الدخيلة وضرورة التعريف بهويتها، وإذا لزم الأمر قد تكون هدفا مباشرا لإطلاق النار وخطر الإغراق. فإذا لم تدعن وسارعت إلى الفرار، قد تتعرض لعملية المطاردة الحثيثة والمستمرة، من طرف السفن الحربية بهدف إيقاف خطر السفن الدخيلة ومحاكمتها. أو التي تحاول من خلالها الدولة الساحلية، في كل الأحوال، معرفة هوية السفينة، وطاقتها والجهة المالكة لها، وإجراء المحاكمة العادلة عليها، حسبما تمليه القوانين المنصوص عليها في هذا المجال. إلا أن تطبيقات المطاردة الحثيثة في القانون الدولي عديدة ومختلفة، باختلاف الأسباب والدوافع، وهو ما يشكل جوهر هذا الموضوع، الذي يمكن الخوض فيه، بالإجابة على الإشكالية التالية:

هل كل الأسباب على اختلافها تبيح للدولة الساحلية القيام بعملية المطاردة الحثيثة، في كل الأحوال والظروف؟ وما هي حدود هذه العملية، وهل كل السفن تكون عرضة لها؟

للإجابة على هذه الإشكالية، يمكن وضع الخطة التالية:

المطلب الأول. مفاهيم أولية حول عملية المطاردة الحثيثة
المطلب الثاني. الشروط الأساسية لعملية المطاردة الحثيثة
المطلب الثالث. التحديات التي تواجه عملية المطاردة الحثيثة

وهو ما يمكن التفصيل فيه كما يلي:

المطلب الأول. مفاهيم أولية حول عملية المطاردة الحثيئة

يجدر التطرق هنا إلى مفهوم المطاردة الحثيئة في اللغة والفقه والنصوص القانونية، وأهم القضايا الدولية التي تناولتها، كما يجدر التطرق أيضا إلى تعريفها الوارد في اتفاقية المؤتمر الثالث لقانون البحار لسنة 1982.

الفرع الأول. مفهوم المطاردة الحثيئة

تحمل تسمية المطاردة الحثيئة عدة تسميات أخرى مرادفة لها، كالمطاردة المستمرة، والمطاردة الحارة، وحق التتبع، إلا أن العرب والغرب اختلفا في استعمال هذه التعبيرات في نصوصهم القانونية. أين ورد تعبير (حق المطاردة Droit de poursuite) في النص الفرنسي لاتفاقية جنيف لأعالي البحار سنة 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، كما اعتمد الفقه الإنجليزي لوحده على المصطلحات التالية: (The Right of Hot Pursuit) أي حق المطاردة الساخنة، أو باستعمال مصطلح (in flagrante delicto) أي حالة التلبس بالجريمة، أو ما يسمى (The pursuit immediate) أي المطاردة الفورية، واستعمل مصطلح (المطاردة الحارة Hot Pursuit) في الترجمة بالانجليزية لهاتين الاتفاقيتين⁽²⁾. في حين أن لجنة الصياغة باللغة العربية في المؤتمر الثالث لقانون البحار، فضلت استعمال تعبير (المطاردة الحثيئة)، الذي اعتبره البعض موقفا، لأنه يقرب المفهوم القانوني للفكرة من المعنى اللغوي⁽³⁾. والذي ينبغي التنبيه له أن كل المعاني هي دالة على أن عملية المطاردة تبدأ مباشرة بعد ارتكاب المخالفة.

وتعتبر المطاردة الحثيئة حقا مخولا لسفن أو طائرات الدولة العامة، يُمكنها من مطاردة السفن الأجنبية، التي ترتكب عملا مخالفا لقوانين، وأنظمة الدولة المتعلقة بمناطق ولايتها الوطنية، ابتداء من تلك المناطق واستمرارا في البحر العالي، وذلك لغرض اقتيادها إلى موانئ الدولة الساحلية لمحاكمتها⁽⁴⁾. وهي استثناء من الولاية المانعة لدولة العلم، لأنها تعتبر استمرارا لولاية الدولة الساحلية، أو استمرارا "لفعل الولاية" الذي كان يمكن أن يبدأ لو لم تترك السفينة تلك المنطقة. فالمطاردة الحثيئة تسمح بضمان فعالية ولاية الدولة الساحلية، وتتم هذه العملية إذا ما انتهكت سفينة أجنبية قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، كالقيام بالصيد غير المصرح به مثلا، أين عليها أن تواجه المسؤولية، ولا يجوز اعتبار هربها إلى أعالي البحار، سببا يتيح لها التهرب من المسؤولية⁽⁵⁾.

إلا أن الفقه والقضاء الدوليان تحفظا تجاه هذه الفكرة في البداية، بل وكانا رافضين لها تماما، ليأتي بعدها القانون الدولي تدريجيا منذ القرن التاسع عشر، في كتابات العديد من الفقهاء، وفي قرارات المحافل العلمية والمحاكم الدولية. فقد جاء في المادة 08 من قرارات معهد القانون الدولي في دورة باريس لسنة 1894، ما يلي: (الدولة الساحلية الحق في الاستمرار في البحر العالي في المطاردة المبتدئة في البحر الإقليمي، وتوقيف ومحاكمة السفينة التي ارتكبت مخالفة تلك المياه...). كما تأكد هذا المبدأ في قرارات أخرى للمعهد في دورتي لاهاي سنة 1898، وستوكهولم سنة 1928. وتأكد أيضا في قرارات جمعية القانون الدولي في دورة فيينا سنة 1926، وفي المادة 11 من الوثيقة الختامية لمؤتمر لاهاي لتقنين القانون الدولي سنة 1930. كما تأكد ذلك أيضا في كتابات الكثير من رجال القانون الدولي أمثال: Perels, Pluntshli, Westlake, Louter, Oppenheim, Hall, Gidel, Fauchille⁽⁶⁾.

الفرع الثاني. موضوع المطاردة الحثيثة في القضايا الدولية

رغم أن مفهوم المطاردة يبدو غامضاً لكثير من الدول خاصة الدول الحبيسة التي لا تطل على الساحل، إلا أنه يعتبر ذا صدى كبير في الدول التي لها بعد بحري واسع، حيث أصبح هذا المنهج يُدرّس في كبريات جامعاتها، كجامعة سيدني في أستراليا University of Sydney، أين أشارت وزارة الخارجية الأسترالية بمناسبة مرور 10 سنوات على دخول اتفاقية قانون البحار حيز التنفيذ، بأن الدولة تعمل على إعطاء مفهوم جديد للمطاردة الحثيثة، يتناسب مع معطيات القرن الحادي والعشرين⁽⁷⁾.

هذا وكان موضوع المطاردة الحثيثة، قد ظهر في قضية السفينة Mariana Flora لعام 1826، التي عُرضت أمام المحكمة العليا الأمريكية، أين أشارت هذه الأخيرة بأن حق المطاردة الحثيثة، وإلقاء القبض على هذه السفينة هو إجراء غير مخالف للقانون، في حالة أن السفينة الأجنبية قد ارتكبت مخالفة صريحة للقوانين الداخلية للولايات المتحدة. كما أعلنت صراحة المحكمة العليا الكندية عام 1907، في قضية سفينة الشمال ضد الملك، The Ship North vs The King، مبدأ المطاردة الحثيثة، الذي تم تقنينه بعد أن كانت مجرد قواعد عرفية. أين ظهرت أول مرة كقاعدة قانونية دولية، في المادة 23 من اتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار لعام 1958، والتي كانت بدورها نتيجة للمادة 11 من التعليمات التي تبنتها اللجنة الثانية، لمؤتمر تقنين القانون الدولي الذي عقد في لاهاي عام 1930، والمعروف باسم "اللجنة الثانية لمؤتمر لاهاي للتدوين"⁽⁸⁾. كما كانت المطاردة الحثيثة موضوع قرار لمحكمة نابولي، صدر لها سنة 1976، والذي ورد فيه أنه يمكن البدء بمطاردة السفينة الأم الأجنبية، حتى وإن كانت السفن والقوارب القادمة من الساحل للمشاركة في الخرق، من جنسية أخرى تختلف عن جنسية السفينة⁽⁹⁾. وقد تم الاعتماد أيضا على مفهوم المطاردة الحثيثة حديثاً، من قبل الاحتلال الإسرائيلي عند مطاردة السفينة التركية "مافي مرمرة" MV Mavi Marmara، التي كانت متوجهة إلى غزة - أرض العزة- لتقديم مساعدات إنسانية لسكان القطاع⁽¹⁰⁾.

الفرع الثالث. المطاردة الحثيثة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982

لأهميتها البالغة في القانون الدولي وتطبيقاتها العديدة، استقر معنى المطاردة الحثيثة مؤخراً في اتفاقيات جنيف للبحر العالي سنة 1958، أين نظمت المادة 23 منها هذه الأحكام، ثم جاءت المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، لتكمل تلك الأحكام وتطورها. ويقصد بها في القانون الدولي للبحار، حق السفن الحربية التابعة للدولة الساحلية أن تطارد سفن الصيد التابعة لدولة أخرى، نتيجة مخالفة هذه الأخيرة لقوانين الدولة الساحلية، بحيث تستمر المطاردة بدءاً من المياه الإقليمية وصولاً لأعالي البحار، من أجل إيقافها ومحاكمتها. وحسبما أوردته المادة 92 من اتفاقية 1982 لقانون البحار، أن أي دولة تمارس اختصاصها البحري على السفن الأجنبية داخل حدود مياهها الإقليمية، وأن السفن في أعالي البحار لا تخضع إلا للدولة التي ترفع علمها. مثلما جاء في حكم محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية اللوتس Lotus الشهيرة⁽¹¹⁾، وجاءت نظرية المطاردة الحثيثة كاستثناء على هذه القاعدة، لأنها تسمح للدولة أن تمد سلطتها على السفن الأجنبية.

وارتبط غالبا مفهوم المطاردة الحثيثة بعمليات الصيد غير القانوني في المياه التابعة للدولة، على غرار المياه الإقليمية، أين حاولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، كأخر اتفاقية دولية عالجت هذا الموضوع، أن تقيم توازنا بين مصلحتين متناقضتين ألا وهما: حقوق الدولة الساحلية التي تريد حماية مصادرها السمكية من الصيد غير المشروع، وحقوق دولة العلم التي ترغب من الاستفادة من ثروات البحر. لذلك تعتبر المادة 111 من اتفاقية 1982، حجر الزاوية في معالجة المطاردة الحثيثة التي من الضروري الإشارة إليها بوضوح، فقد نصت على الحق في ذلك كما يلي:

1- "1- يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيية للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة. ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة، ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع. وليس من الضروري، حين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أمر التوقف أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة. وإذا كانت السفينة الأجنبية موجودة داخل منطقة متاخمة، كما هي معرفة في المادة 33، لا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها.

2- ينطبق حق المطاردة الحثيثة، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية، وأنظمتها المنطبقة وفقا لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة.

3- ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها، البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى.

4- لا تعتبر المطاردة الحثيثة قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة، قد اقتنعت بالوسائل العملية المتاحة لها، بأن السفينة هدف المطاردة، أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة هدف المطاردة كسفينة أم، موجودة داخل حدود البحر الإقليمي أو حسبما يكون عليه الحال، داخل المنطقة المتاخمة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري. ولا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها.

5- لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرهما من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.

6- عند القيام بالمطاردة الحثيثة بواسطة طائرة:

(أ) تنطبق الفقرات 1 إلى 4، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال؛

(ب) يجب على الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها فعليا حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية تكون قد دعته الطائرة لتتابع المطاردة ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة ولا يكفي لتبرير

احتجاز السفينة خارج البحر الإقليمي أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي ترتكب الانتهاك أو وهي محل شبهة في ارتكابها إن لم تكن السفينة قد أمرت بالوقوف وطوردت من قبل الطائرة نفسها أو طائرة أخرى أو سفن تتابع المطاردة دون انقطاع.

7- لا تجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة واصطحبت إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة بالاستناد فقط إلى أن السفينة قد مرت أثناء رحلتها وهي مصطحبة عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحار العالية، إذا جعلت الظروف ذلك ضرورياً.

8- في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحديثة، تعوض عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك".

جاءت اتفاقية 1982 لتكريس مبدأ حرية الملاحة البحرية، لكن هذا الهدف اصطدم بالممارسات العملية من الدول الصغرى والكبرى على حد سواء، التي أصبحت تسعى جاهدة لحماية المناطق الخاضعة لسيادتها مستخدمة في ذلك قواتها البحرية الخاصة. في ظل غياب شرطة بحرية دولية تقوم بهذه المهمة، ما جعل تكريس هذا العمل يصعب نوعاً ما، في ظل منافسة الدول القوية للاستفادة من ثروات البحار. حيث أنها في حالات كثيرة لا تتردد في مواصلة المطاردة حتى خارج مياهها، لإلقاء القبض على السفن المخالفة، ما تولد عنه إبرام اتفاقيات مع دول أخرى⁽¹²⁾.

فقد مارست السفن الحربية لبعض الدول هذا الحق، لكن الجانب التطبيقي أظهر نوعاً من الصعوبة في معرفة مدى تطابق هذه الممارسة مع القانون الدولي للبحار. أين لعبت المحاكم الداخلية والمحاكم الدولية، خاصة المحكمة الدولية للبحار، دوراً مهماً في الكشف عن شروط ممارسة المطاردة الحديثة، الخالية من التعسف في استعمال الحق. واتفق العديد من رجال القانون الدولي، على أن حق المطاردة الحديثة في البحر هو وسيلة الدولة في ممارسة السيادة على بحرهما فيما يتعلق بالسفن الأجنبية، ويقول الأستاذ علي إبراهيم فيما يتعلق بالمطاردة الحديثة: "هي قيام سفينة عسكرية بتعقب سفينة خاصة أجنبية بسبب انتهاك هذه الأخيرة لقوانينها ولوائحها واستمرار هذه المطاردة في أعالي البحار، إلى أن يلقي القبض عليها قبل دخولها المياه الإقليمية للدولة التي ترفع علمها أو دخولها المياه الإقليمية لدولة ثالثة، وتقودها إلى إحدى موانئها تمهيداً لبدء التحقيق معها، وإنزال العقوبة المناسبة بها حسب جسامته المخالفة"⁽¹³⁾. فإذا وقع من إحدى هذه السفن أثناء مرورها في المياه الإقليمية التابعة للدولة، فعل من الأفعال التي تخضع فيها لسلطان تلك الدولة، ثم حاولت الإفلات، جاز لسفنها الحربية أن تتبعها إلى عرض البحر، وأن تواصل مطاردتها حتى تتمكن من إيقافها، واتخاذ الإجراءات اللازمة لذلك. ويقول الأستاذ Williams في هذا الصدد: "إن أساس السماح بالمطاردة الحديثة هو أن يتم وضع المخالف المزعوم في نفس الموقف كما لو كان قد اعتقل في لحظة ارتكابه للمخالفة"⁽¹⁴⁾.

إن ما يستفاد مما ذكر سابقاً في المادة 111 من اتفاقية 1982، أنها لم تضع تعريفاً واضحاً للمطاردة الحديثة، بقدر ما أشارت فقط إلى شروطها، ورغم ذلك يبقى التطبيق العملي لهذه المادة حافلاً بالمشاكل، والصعوبات والعراقيل التي تقف حاجزاً في وجه ذلك. وفيما يلي عرض لهذه الشروط.

المطلب الثاني. الشروط الأساسية لعملية المطاردة الحثيثة

جاءت المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، بمجموعة من الشروط يجب توافرها لتحقيق مطاردة صحيحة، متفقة مع مبادئ القانون الدولي، وهي جماعية أيضا ليست بفردية، لأنه من الضروري توافرها مجتمعة معا دون نقصان، فسقوط إحداها معناه سقوط حق المطاردة. وهو ما كان عليه الحال في قرار المحكمة الدولية للبحار، في قضية السفينة M/V Saiga⁽¹⁵⁾، وقد ميزت الاتفاقية بين الشروط الشكلية والشروط الموضوعية.

الفرع الأول. الشروط الشكلية

تتعلق الشروط الشكلية بمكان انطلاق عملية المطاردة، وطبيعة السفينة المُطاردة، وطبيعة السفينة المُطاردة، والدور التمهيدي للدولة التي ترغب بإجراء عملية الملاحقة أو المطاردة.

أولا. مكان انطلاق المطاردة

ورد في مضمون المادة 111 من اتفاقية 1982: "أن عملية المطاردة تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية، أو أحد زوارقها، داخل المياه الداخلية، أو المياه الأرخيبيلية، أو البحر الإقليمي، أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة، ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع...، كما ينطبق حق المطاردة الحثيثة، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية...". وهذا الشرط كما يشير إليه الفقيه Monar، هو استمرار لاختصاص الدولة، الذي كان قد بدأ على أراضي تلك الدولة، وهو موقف قال به أيضا معهد القانون الدولي في قراره عام 1894⁽¹⁶⁾.

إذن ففكرة المطاردة الحثيثة ليست مرتبطة فقط بالمياه الإقليمية، بل تشمل مناطق بحرية أخرى، تخضع أيضا بتفاوت في ذلك، لسيادة الدولة الساحلية. إلا أن الفكرة الرئيسية الواضحة نوعا ما، هي أن هذه المطاردة يجب أن تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية، أو أحد زوارقها داخل المناطق المذكورة سابقا. إلا أنه قد سبق أن تأكد جواز مطاردة السفينة الموجودة خارج هذه المناطق، إذا كان أحد قواربها فقط موجود فيها، كقضية السفينة الكندية⁽¹⁷⁾ The Arcunah، كما أن بعض القضايا طرحت بعض الإشكالات، مثل قضية السفينة South Tomi المسجلة في دولة الطوغو، التي كانت تقوم بالصيد غير المصرح به في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة استراليا، فطاردها سفن هذه الأخيرة لمدة 14 يوما، حتى تمت مصادرة السفينة وتوقيف طاقمها. وبعد النظر في النزاع عام 2001، تبين بعد تقييم الأدلة أن الأمر الذي وُجّه إلى ربان السفينة غير قانوني، وعليه لا يعتبر هذا الربان قد خالف الأمر الذي أعطي له، كما وُجد من حيثيات القضية أن السفينة لم تُؤمر بالتوقف داخل المنطقة الاقتصادية لاستراليا، وإنما قد تم ذلك خارجها، أي أن المطاردة بدأت عندما كانت السفينة خارج المنطقة الاقتصادية الخالصة لاستراليا. فعلى الرغم من أن ربان السفينة قد اعترف بأنه كان يقوم بالصيد غير القانوني، إلا أنه تم بناء الحكم على أن

المطاردة كانت مخالفة لشروط المادة 111 السابقة (18).

يلاحظ أن هناك تناقض واضح وإشكال قائم دلت عليه حيثيات القضية، فنجد أن الحكم قد صدر بعدم شرعية المطاردة، في حين أن الصيد الممارس هو الذي كان ينبغي أن يتعرض لهذا الحكم، وهو التناقض بين ما ترمي إليه اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فيما يتعلق بالمطاردة الحثيثة، وبين تطبيق قواعد القانون الدولي في الواقع العملي، التي قد تستخدم في مصلحة الجهة المنتهكة له. فرغم أنه لا يمكن الجزم بأن نية الدول الموقعة على اتفاقية 1982 لقانون البحار، لم تعتمد الوصول إلى هذه النتيجة. إلا أنه يمكن القول تماما أنه بسبب هذه الثغرات الموجودة في الاتفاقية، والتي أثرت على ممارسات الدول في أقاليمها البحرية، خاصة البحر الإقليمي، حاولت الدول اليوم تجنب هذه الثغرات بتبني تشريعات خاصة بها. تنظم حقها في حماية مناطقها السيادية التابعة لها، كما تجدر الإشارة إلى أنه رغم ذلك، فالدول ملزمة باحترام المبادئ الدولية العرفية، الواردة في هذه الاتفاقية حتى في ظل قوانين داخلية مخالفة، لأن الأولوية في التطبيق تكون للقانون الدولي، وهو ما لا يروق لكثير من الدول، ويبقى محل أخذ ورد، خاصة في حالات المساس بمصالحها الأساسية لحساب الدول الكبرى.

ثانيا. طبيعة السفينة المطاردة

عملية المطاردة يجب أن تتم من قبل سفن حربية أو طائرات عسكرية، أو غيرهما من السفن أو الطائرات، التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية، ومأذون لها بذلك، وهو ما جاءت به المادة 05/111 من اتفاقية 1982. ويستنتج من هذا أن السفن الخاصة، أو السفن السياحية، أو التجارية، لا يحق لها القيام بهذه المهمة (19). ونفس الأحكام تنطبق على المطاردة التي تقوم بها الطائرات، والطائرات التي تعطي الأمر بالوقوف يجب أن تباشر بنفسها مطاردة السفينة الأجنبية، إلى أن تصل سفينة الدولة الساحلية المستدعاة لمتابعة المطاردة، ما لم تكن الطائرة قادرة على إيقاف السفينة الأجنبية بنفسها (20).

أما الإشكال والتناقض المطروحين هنا، هو بين المادة 111 والمادة 88 من اتفاقية 1982، حيث أن هذه الأخيرة أعلنت أن أعالي البحار هي منطقة مخصصة للأغراض السلمية، في حين أن المادة 111 تسمح أولاً بعملية المطاردة من طرف سفينة حربية لسفينة تجارية، وأن تأكيدها على السفن الحربية معناه تعريض منطقة أعالي البحار إلى العمليات العسكرية. وهي المعضلة التي انتهت لها الدول فبينت في كامل تطبيقاتها البحرية على أن المطاردة سواء كانت في المياه الإقليمية، وصولاً إلى أعالي البحار، لا يجوز أن تؤدي إلى إغراق السفينة الملاحقة. لكن تجدر الإشارة إلى أن هذه الفكرة ليست جديدة تماماً فقد تم إقرارها منذ الثلاثينات من خلال قضية بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا يوم 30 جوان 1933، عرفت باسم « I'm Alone » (21)، حيث أن حق المطاردة الحثيثة لا يشمل حق إغراق السفينة المطاردة بشكل متعمد، ولكن إغراقها عن غير قصد أثناء الملاحقة قد يعتبر جائزاً قانوناً، كما أكدت اتفاقية قانون البحار على واجب التعويض فيما لو حدث هناك تجاوز لاستخدام هذا الحق.

ثالثا. طبيعة السفينة المُطاردة

يجب أن تكون السفينة موضوع المطاردة غير حربية، وهو ما يمكن أن يُفهم من سياق المادة 111 السابقة، حيث أن السفن الحربية تتمتع ببعض الامتيازات الممنوحة لها بموجب القانون الدولي، رغم عدم النص عليه صراحة في اتفاقية قانون البحار. فمخالفة سفينة حربية أجنبية لأحد الحقوق السيادية للدولة الساحلية، لا يعطي الحق لهذه الأخيرة بمطاردة السفينة المخالفة، وذلك بسبب الحصانات المقررة لكل من السفن الحربية، والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية، ولكن لها أن تطلب منها مغادرة المياه الإقليمية على الفور (22). كما أن ذلك أيضا لا يعني أنه لا يمكن ملاحقة تلك السفينة الحربية الأجنبية قضائيا، فالقانون الدولي أقام المسؤولية الدولية على دولة العلم المرفوع على السفينة الأجنبية، على أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية. نتيجة عدم امتثال تلك السفينة لقوانين، وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي، أو نتيجة مخالفتها لقواعد القانون الدولي (23).

وفي حالة تمرد بعض طاقم السفينة الحربية على سلطة ربانها الرسمي، هنا تتحول هذه السفينة إلى سفينة غير حربية، وبالتالي يجوز مطاردتها كنتيجة تطبيقية مقارنة للمادة 102 من اتفاقية 1982، المتعلقة بالقرصنة في أعالي البحار، والتي تنص في مضمونها على أنه إذا تمرد طاقم سفينة حربية أو سفينة حكومية، وتم الاستيلاء على زمام السفينة، اعتبرت الأعمال المرتكبة في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة خاصة. ويمكن في صورة أخرى أن تتحول السفن التجارية إلى سفن حربية، وهذا ما سمح به القانون الدولي في حالة الحرب فقط، حسبما جاء في اتفاقية لاهاي الموقعة في 1907/10/18. والتي أدت إلى عدم جواز تطبيق المطاردة الحثيثة على بعض السفن التجارية، تحت طائلة الشروط التالية:

- 1- يجب أن توضع السفينة التجارية التي تحولت إلى سفينة عسكرية تحت السلطة المباشرة والرقابة الفورية والمسؤولية الدولية التي تحمل علمها.
- 2- يجب على هذه السفينة أن تضع علامات خارجية تخضعها لسيطرة دولة ما.
- 3- يجب أن يكون قائد السفينة في خدمة الدول وخاضع لإمرة السلطات المختصة ويظهر اسمه في قائمة الضباط.
- 4- يجب أن يكون الطاقم خاضعا لقوانين الضبط العسكري.
- 5- يجب على السفينة التجارية التي تحولت إلى عسكرية أن تحترم قوانين النزاعات المسلحة.

وينبغي الإشارة كذلك إلى أن مطاردة سفينة حربية لأخرى لها نفس الصفة، لا تخلو من مخاطر المواجهة العسكرية خاصة إذا كانت السفينة المطاردة مجهزة بالسلاح، أو إذا كانت تابعة لدولة لا تربطها علاقات دبلوماسية جيدة مع دولة السفينة صاحبة حق المطاردة.

رابعا. الدور التمهيدي للدولة التي ترغب بالمطاردة

لا يجوز البدء بالمطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية، أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها، وهو ما أشارت إليه المادة 04/111 من اتفاقية 1982، وهو ما أكدت عليه المحكمة الدولية للبحار في قضية *M.V Saiga*. إلا أنه لم تحدد طبيعة هذه الإشارة أو عدد المرات التي يجب

استخدامها، حيث اكتفت بالقول "استخدام إشارة صوتية أو استخدام إشارة صوتية". فالهدف الأساسي هو إعلام السفينة الأجنبية بوجود التوقف للتحقق من مخالفة حدثت أثناء مسيرها في مياهها الإقليمية، أو المناطق الأخرى الخاضعة لسيادتها، كما أنها لم تحدد المسافة بين كلتا السفينتين. وإنما تبنى واضعو اتفاقية قانون البحار معياراً تقديرياً، تستطيع من خلاله السفينة موضوع المطاردة أن تسمع أو ترى تلك الإشارة، فإذا وجهت تلك الإشارة وامتنعت السفينة عن التوقف، يجوز البدء بملاحقتها. لكن في ظل هذا التطور التكنولوجي الكبير الذي يشهده العالم اليوم، هناك بعض التساؤلات التي تطرح في هذا الخصوص. هل استخدام إشارات الراديو للتوقف ممكنة للسفينة المخالفة؟ هل يمكن استخدام الرادار لملاحقة السفن التي لا يمكن مشاهدتها بالعين المجردة؟ كل هذه الأسئلة وغيرها كانت محل مناقشات طويلة بين فقهاء وأساتذة القانون الدولي، منهم مثلاً Craig Allen، في مقالته عام 1989⁽²⁴⁾ « Doctrine of Hot Pursuit ».

حدث وأن أخذت لجنة القانون الدولي في سنة 1956، بعين الاعتبار أن استخدام إشارة الراديو لإعطاء أمر بالتوقف لسفينة أجنبية هو أمر قد يحدث في الواقع. لكنها في التعليق على طبيعة الإشارة الصوتية أو الضوئية، أعلنت صراحة استبعادها لاستخدام وسيلة الاتصال اللاسلكية، دون توضيح المقصود من ذلك، وعللت هذا الرفض بقولها: إنه قد يساء استخدامه، حيث إنه من الممكن أن يستخدم من أية منطقة، وكررت أن عبارة "الإشارة الصوتية أو الضوئية"، الواردة في الاتفاقية تستبعد استخدام الإشارات اللاسلكية. إلا أن هناك بعض القضايا تم فيها استعمال أجهزة لاسلكية، وقضية السفينة M.V Saïga، أبلغ مثال تمت فيه المخاطبة من خلال أجهزة لاسلكية، بين السفينة الغينية والسفينة التي تحمل علم سان فانسنس وغرينادين Saint Vincent and the Grenadines⁽²⁵⁾.

الفرع الثاني. الشروط الموضوعية (الأسباب)

تتمحور الشروط الموضوعية حول نقاط أساسية هي: وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بانتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، ووجود استمرار عملية المطاردة. فما هي هذه الأسباب، وما هي معايير استمرار عملية المطاردة؟

أولاً. الأسباب الوجيهة للاعتقاد بانتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية

أعطت الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار، للدولة الساحلية الحق بالمطاردة، إذا توافر لديها أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانينها وأنظمتها. إلا أن عبارة الأسباب الوجيهة للاعتقاد تثير الكثير من المشاكل التطبيقية وتطرح العديد من الاستفهامات، ما يستدعي البحث فيها بتمعن. مع الأخذ بعين الاعتبار، أن عبارة الأسباب الوجيهة للاعتقاد، تترجم بالنسخة الإنجليزية للاتفاقية بـ "good reason to believe" وباللغة الفرنسية تترجم بـ "bonne raisons de croire". هذه العبارة تم تبنيها من قبل لجنة القانون الدولي (ILC) International Commission Law سنة 1956، وفُهم من هذه العبارة أنه يجب التمييز بين فكرة أن تكون الدولة متأكدة بأن انتهاكها قد حصل في المياه التابعة لها، وبين مجرد الشك. وتم الاتفاق على أن الأسباب الوجيهة يجب أن تكون قائمة على التأكد واليقين، وليس على الشك والريبة.⁽²⁶⁾ على الرغم من هذا التمييز تبقى هناك أسئلة كثيرة ليس من السهل أن تجيب عليها المادة 111 سالف الذكر. هذه الأسئلة هي نتاج التطبيقات العملية على الساحة الدولية والتي نذكر منها؛ هل الأسباب الوجيهة للاعتقاد معناها أن يتم مشاهدة

السفينة الأجنبية بالعين المجردة، وهي تقوم بالصيد غير المصرح به؟ أو أن وجود السمك على سطح السفينة، سبب كاف للدولة الساحلية لاعتبار السفينة الأجنبية في حالة انتهاك لقوانينها وأنظمتها؟ ألا يمكن اعتبار أن السفينة الأجنبية في حالة مرور بريء بعد أن قامت بالصيد في أعالي البحار؟

قبل الخوض في كل هذا، يمكن القول، أنه لأمر طبيعي أن تتبنى الدول نهجا ضيقا تجاه السفن الأجنبية، من أجل ردعها عن الصيد في مياهها الإقليمية. كما تجدر الإشارة إلى أن هذه الأسئلة وغيرها كانت محور نقاش طويل أمام المحاكم الأسترالية في قضية السفينة Viarsa، وهو ما يمكن التطرق إليه كأبرز مثال فيما يلي:

ففي السابع من آب (أغسطس) 2003، شاهدت السفن المسؤولة عن حراسة السواحل الأسترالية السفينة Viarsa، التي ترفع علم الأروغواي، وهي في المياه الإقليمية الأسترالية. فطلبت السفن الحربية الأسترالية من السفينة Viarsa، التوقف بعد أن راودتها شكوك بأنها تقوم بالصيد غير المصرح به في مياهها الإقليمية. لكنها قامت بالفرار، وتمت مطاردتها لمدة 3 أسابيع متواصلة، ليلقى عليها القبض بعد آلاف الأميال من أستراليا بالقرب من جنوب أفريقيا (27) وأثناء المرافعات أمام المحكمة، تقدم محامو الدفاع بالطعن بإجراءات السلطات الأسترالية، بالقول بأنها لم تشهد الصيادين يصيدون في منطقة الصيد الأسترالية، وأن القضية من الأساس قائمة على دلائل افتراضية غير دقيقة (28).

في النهاية وبعد سنتين من النقاش أمام المحكمة، تم تبرئة البحارة الذين كانوا يقودون السفينة Viarsa، على الرغم من أنه وجد على متنها ما يزيد عن 97 طن من سمك Tooth fish.

أظهرت هذه القضية عمق الخلاف، الذي قد يثور عند تطبيق نظرية المطاردة الحثيثة، لعدم وجود قرائن تدين أو تبرئ السفينة Viarsa، وقد تكون عملية التبرئة قد تمت على أساس ضعف القرائن المؤيدة لحجج الحكومة الأسترالية، لكن الواقع العملي يؤكد أنه من الممكن أن تنقلب عملية المطاردة ضد الحكومة التي تعتقد أنها تعرضت لعملية صيد غير مصرح به، في ضوء الفقرة الثامنة والأخيرة من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار، التي تنص أنه " في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر حق ممارسة المطاردة الحثيثة، تعوض عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة لذلك ".

ليس سهلا تحديد مفهوم عبارة "أسباب وجيهة للاعتقاد أو good reason to believe"، بشكل صريح ودقيق، فكل قضية تحتاج أن تعالج على حدة. فمثلا عالجت المحكمة الدولية لقانون البحار " International Tribunal for the Law of the Sea " نفس الموقف في قضية M/V Saiga، عندما تم رفع القضية إلى المحكمة الدولية لقانون البحار، التي أشارت إلى أن بعض شروط المطاردة الحثيثة متوفرة والبعض الآخر غير متوفر. ففيما يتعلق بشرط "good reason to believe" أشارت إلى أنه يجب على الدولة التي تعتقد أنه تم مخالفة قوانينها الساحلية، أن تعتمد على المعلومات المتوفرة لديها، لمعرفة هل هناك أسباب وجيهة للاعتقاد حقا أم لا، لكنها أضافت أن السلطات الغينية لم يكن لديها سوى مجرد شكوك، وهذه الشكوك غير كافية في كل الأحوال لإيقاف السفينة M/V Saiga (29).

لهذا السبب ومن أجل تجنب الخلافات التي أثارها المادة 111 السابقة، وتحديدا

الفقرة المتعلقة بفكرة "أسباب وجيهة للاعتقاد"، حاولت بعض الدول أن تتدخل فيما بينها من خلال توقيع اتفاقية ثنائية أو جماعية مثل: الاتفاق الموقع في العاصمة الفرنسية يوم 8 كانون الأول/ ديسمبر 2007، بين أستراليا وفرنسا والمسماة:

Agreement on the Cooperative Enforcement of Fisheries Laws between the Government of Australia and the Government of the French Republic in the Maritime Areas Adjacent to the French Southern and Antarctic Territories and Heard and McDonald Island.

هذا الاتفاق عالج نظرية المطاردة الحثيثة من خلال التعاون بين سلطات الدول المعنية. أين حصر فكرة المطاردة فقط ضد السفن الأجنبية لصيد الأسماك. كما أنه حدد معايير ثابتة يجب الاعتماد عليها في علاج موضوع "الأسباب الوجيهة للاعتقاد"، وهي:

1. المشاهدة العينية المباشرة لسفينة الصيد الأجنبية من قبل سفن مصرح لها.

2. أدلة تم الحصول عليها بواسطة وسائل تقنية.

وتقول المادة الرابعة من الاتفاقية السابقة ما يلي:

« Hot pursuit may be commenced upon fulfilling the following conditions:

a. the authorities of the relevant party have good reason to believe that the fishing vessel or one of its boats has violated the laws of the Party within whose maritime zone the vessel is detected. The basis for such belief may include.

i. direct visual contact with the fishing vessel or one of its boats by the authorised vessel; or

ii. evident obtained by or on behalf of the authorised vessel by technical means».

إن الوسائل التقنية التي تلجأ لها الأطراف المتعاقدة متعددة، فقد تشمل الاعتماد على الأقمار الصناعية أو الرادارات، وغيرها من الوسائل. إلا أن المشكل المطروح هو فيما يخص الملاحظات الواردة على هذه الاتفاقية حيث نجد أن النص الإنجليزي يختلف عن النص الفرنسي، وحتما سيؤثر ذلك على الترجمة بلغات أخرى، فيما يتعلق بعبارة "الوسيلة التقنية" الواردة في الفقرة الثانية من المادة الرابعة. فالنص الإنجليزي يقصر على استخدام مصطلح "وسيلة تقنية" أما النص الفرنسي فيستخدم عبارة "وسيلة تقنية موثوق بها بشكل معقول" أو كما جاء بالنص الفرنسي: « Des moyens techniques raisonnablement fiables »⁽³⁰⁾.

مما لا شك فيه، أن مشكلة ترجمة النصوص من اللغة الأم التي خطت بها الاتفاقية أول مرة، إلى لغات الدول الأخرى الرسمية والمتداولة دوليا، سوف يحدث كثيرا من المشاكل في الواقع العملي، متى دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ، كما حدث قبل ذلك في اتفاقية قانون البحار. ومما لا شك فيه أيضا، أن تقدير وجهة السبب الذي يبرر المطاردة من عدمه، مسألة تخضع للتقدير الخاص بالدولة الساحلية⁽³¹⁾. وهذا بدوره يحدث مشاكل عملية أثناء التقييم، فلا شك أننا بحاجة إلى إعادة النظر بصياغة هذه المادة وبعض المواد الأخرى.

ثانيا. الانتهاك الفعلي لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية

أعطت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، للدول الساحلية العديد من الحقوق تختلف باختلاف التقسيمات المعترف بها في البحار، وبالتالي فإن المخالفات تتغير بتغير المكان الذي ترتكب فيه، هذه المناطق لا تقتصر على المياه الإقليمية لوحدها، وإنما تمتد أيضا لتشمل المناطق الأخرى والتي يشكل التعدي عليها سببا مهما للبدء بعملية المطاردة. فمن المعروف أن البحار واستنادا إلى اتفاقية 1982 تنقسم إلى: المياه الداخلية، والمياه الإقليمية، والمياه المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري وأعلى البحار.

إن الهدف من تحديد حقوق الدول الساحلية في المناطق المذكورة أعلاه، خاصة منطقة المياه الإقليمية ذات الأهمية الأكبر والحساسية الأوسع، هو تبيان الوضع القانوني الذي يعطي السفن الحربية للدولة الساحلية، الحق في مطاردة السفن الأجنبية، في حالة حصول أي تعد على الحقوق السابقة. إن تطبيق فكرة مخالفة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية يجب أن يتناسب، والحقوق المخولة للدولة الساحلية بموجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982. فإذا ارتكبت جريمة قتل خارج المياه الإقليمية للدولة الساحلية، مثلا في المنطقة الاقتصادية الخالصة لها على متن سفينة أجنبية، وكان لدى الدولة الساحلية أدلة مادية على تلك الجريمة، فليس للدولة الساحلية الحق باستخدام المادة 111 المتعلقة بالمطاردة الحثيثة، لملاحقة تلك السفينة حتى لو كان الشخص القاتل يحمل جنسية الدولة الساحلية، وكل ما على الدولة الساحلية فعله هو مطالبة دولة العلم بتسليم القاتل لها لمحاكمته.

إن الواقع العملي المتعلق بمخالفة قوانين الدول الساحلية، ليس بالأمر السهل، فالمعلوم استنادا إلى اتفاقية قانون البحار، أن لتلك الدول الحق في تنظيم عملية الصيد البحري حتى 200 ميل بحري، لكن عمليا سفن الصيد تعلم ذلك، وتحاول أن تقوم بهذا الصيد بالوقوف تماما على هذا الحد البحري، محاولة أحيانا الدخول والخروج بسرعة، بعد القيام بعملية الصيد. وهنا نشور مشكلة الإثبات، فيما لو تم رفع القضية إلى المحكمة.

ثالثا. وجوب استمرار عملية المطاردة

لم تعرف اتفاقية قانون البحار مفهوم استمرار عملية المطاردة، إلا أنها اشترطت ذلك في المادة 111 منها، حيث نصت على أن تكون المطاردة غير منقطعة Uninterrupted، ولكن بعض القضايا العملية يمكن لها أن تسهل هذه المهمة. فعلى سبيل المثال، لو قامت إحدى السفن العسكرية بمطاردة سفينة أجنبية، كانت تصيد في المياه الإقليمية التابعة للدولة الأولى، دون تصريح وأثناء المطاردة، قامت السفينة الحربية بتغيير وجهتها لإنقاذ سفينة أجنبية أخرى تطلب المساعدة، فيعتبر ذلك انقطاعا. هذا هو محتوى الخلاف الذي حدث بموجب القضية المعروفة باسم Lena. حيث أن وقائع هذه القضية وردت في كتابات الباحثة Megan Saunders، التي أشارت بأن السفينة Lena التي كانت ترفع العلم الروسي، هي إحدى ثمان سفن تقوم بالصيد غير المشروع داخل المياه التابعة لإحدى الجزر الأسترالية، بدأت البحرية الأسترالية بعد رصد السفينة Lena بمطاردتها، لكنها تلقت أثناء المطاردة رسالة إغاثة SOS، من قبل إحدى السفن التي كانت في المنطقة، فأوقفت البحرية الأسترالية مطاردتها للسفينة Lena، وتحركت لإنقاذ السفينة الطالبة للمساعدة. لكن تبين فيما بعد أن إشارة الإغاثة

غير صحيحة، وهي مجرد عملية تمويه من قبل السفن السابقة لتتمكن السفينة Lena من الهرب⁽³²⁾. وهنا لا بد من التوضيح أن اتفاقية قانون البحار لم تحدد زمنا معيناً لاستمرارية المطاردة، كما لم تحدد مسافة معينة. فالمطاردة الحثيثة غير مقيدة لا بالزمان أو المسافة. وقد حدث عملياً عدة مطاردات حثيثة، من الفوكلاند إلى الكاب تاون، في جنوب إفريقيا. ومن أستراليا إلى جنوب إفريقيا. ففي قضية السفينة South Tomi، استمرت المطاردة 14 يوماً، وفي قضية السفينة Viarsa، استمرت 21 يوماً وهي تعتبر أطول مطاردة تم تسجيلها عبر التاريخ.⁽³³⁾ فطالما أن المطاردة لم تنقطع فهي تبقى صحيحة.⁽³⁴⁾ ولا بد من الإشارة أنه إذا قامت سفينة ما بتسليم زمام المطاردة إلى سفينة أخرى، فإنه من المتفق عليه أن هذا لا يعتبر انقطاعاً⁽³⁵⁾.

المطلب الثالث. التحديات التي تواجه عملية المطاردة الحثيثة

تواجه التطبيقات العملية للمطاردة الحثيثة في الواقع، بالكثير من التحديات التي لا يستهان بها، ويأتي في مقدمتها؛ دخول السفينة التي يتم مطاردتها إلى المياه الإقليمية لدولة أخرى. والتعاون الإقليمي والدولي، الذي حاولت الدول حماية مناطقها البحرية من خلاله، وهو ما أدخل بعض التعديلات على مفهوم المطاردة، لم تكن بحسبان واضعي اتفاقية قانون البحار. كما ظهرت مبادرة أمريكية، تبنتها كثير من الدول في سنة 2002، أدت إلى إحداث زعزعة لفكرة المطاردة الحثيثة، ونشويه للنواة الجوهرية لاتفاقية قانون البحار. عرفت باسم (مبادرة انتشار الأمن Proliferation PSI Security Initiative). وهو ما سنراه فيما يلي:

الفرع الأول. دخول السفينة المطاردة إلى المياه الإقليمية لدولة أخرى

إن القانون الدولي للبحار واضح في هذا المجال، فإذا دخلت السفينة الملاحقة مياه الدولة التي ترفع علمها، أو دخلت مياه دولة ثالثة، فإن المطاردة يجب أن تتوقف. ولا يحق للسفينة المطاردة أن تدخل تلك المياه الإقليمية، ما لم يكن هناك اتفاق مسبق ينص على غير ذلك. إن الحكمة من المنع واضحة، فلا يجوز أن يصبح حق المطاردة الحثيثة، سبباً لحدوث نزاعات إقليمية بين الدول. ولهذا فإن المطاردة يجب أن تتوقف عند دخول السفينة المخالفة للمياه الإقليمية لدولة أخرى. ومن الأمثلة الصريحة على الاتفاق المسبق هو الاتفاق بين فرنسا وأستراليا الموقع عام 2007، والذي يعطي كلا من الدولتين الحق في دخول المياه الإقليمية للدولة الأخرى، أثناء مطاردة سفينة انتهكت القوانين المتعلقة بالصيد في المنطقة المغطاة بالاتفاقية. ومن جانبها أبرمت الولايات المتحدة، العديد من الاتفاقيات مع الجزر الموجودة في بحر الكاريبي، ومع دول أمريكا اللاتينية، بحيث تسمح للسفن الأمريكية بمطاردة السفن الأجنبية، لأجل مكافحة تجارة المخدرات⁽³⁶⁾.

إن الحديث عن حق المطاردة الحثيثة يثير العديد من التساؤلات عملياً، وأن المادة الرئيسية التي نتحدث عن حق المطاردة الحثيثة (المادة 111)، لا يجوز أن تقرأ وحدها بمعزل عن بقية اتفاقية قانون البحار. فهذه الاتفاقية هي وحدة واحدة، وتحتاج أن تقرأ بشمولية، وعليه يجب التقريب بين المادة 111 والمواد من 17-20 من نفس الاتفاقية، والمتعلقة بحق المرور البريء⁽³⁷⁾. من المعلوم أن للدول الحق في المرور البريء بالمياه الإقليمية لدولة ثالثة. إلا أن السؤال المطروح هو: هل يحق لسفينة خالفت اتفاقية قانون البحار، من خلال صيدها في المياه الإقليمية لدولة ثانية، وتعرضت للمطاردة الحثيثة، من قبل السفن الحربية للدولة صاحبة المياه الإقليمية، أن

تستفيد من حق المرور البريء المنصوص عليه في اتفاقية قانون البحار؟

لقد عدت اتفاقية قانون البحار، عددا من الأنشطة التي إذا حدث أحدها، فإنه يجعل مرور السفينة غير بريء، أي أنه يخل بسلم الدولة الساحلية، أو بحسن نظامها أو أمنها. وهذه الأنشطة ما حددته المادة 02/19 من نفس الاتفاقية⁽³⁸⁾: أي تهديد بالقوة أو استعمال لها، ضد سيادة الدولة الساحلية، أي مناورة أو تدريب بأسلحة بأي نوع، أي عمل يهدف إلى جمع معلومات يضر بأمن الدولة الساحلية، أي عمل دعائي يمس بأمن الدولة الساحلية، تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص، خلافا لقوانين الدولة الساحلية، أي عمل من أعمال التلويث المقصود، أي من أنشطة صيد السمك، وأي نشاط آخر ليس له علاقة بالمرور.

فمثلا لو كان هناك واقعة هروب سفينة أجنبية، أثناء عملية المطاردة، وتم دخولها المياه الإقليمية لدولة ثالثة، تحت غطاء المرور البريء، نجد أن هذا المرور لا يتعارض مع المرور البريء، والسبب من وجهة نظرنا أن هذه الواقعة لا تخالف النشاطات المذكورة في المادة 19 من اتفاقية قانون البحار. بالإضافة إلى أن فعل "الهروب"، لا يشكل أي تهديد للدولة الساحلية. إن كان هذا التفسير غير منطقي، وغير مقبول من قبل البعض، إلا أنه يتماشى مع حرفية المادة 19، وإن كان لا يتماشى مع روح اتفاقية قانون البحار بشكل عام. يمكن القياس على هذه النتيجة، أن الكثير من السفن الحربية الأجنبية سواء الأمريكية أو سفن الاحتلال الإسرائيلي، كانت قد استخدمت حق المرور البريء، للمرور من قناة السويس، مع العلم أن بعض هذه السفن كان لديه نوايا حربية ضد إيران أو العراق. ومع ذلك لم تمنع مصر هذه السفن من العبور، بحجة أنه ليس لها توجهات عدوانية تجاه الدولة مالكة القناة.

قد يتفق البعض منا، مع الذين يدافعون عن فكرة أن المياه الإقليمية للدولة الثالثة، لا يجب أن تكون مكانا تغسل فيه السفينة المخالفة يداها، من خطية الصيد غير المصرح به،⁽³⁹⁾ لكن التفسير المنطقي يقول غير ذلك. كما لا يوجد ما يمنع جعل المطاردة الحثيثة تبدأ من جديد، بعد خروج السفينة المخالفة من المياه الإقليمية للدولة الثالثة. حيث يقول الفقيه Poulantzas في هذا الشأن: إنه من المناسب أن تبدأ المطاردة من جديد في ظروف تكون فيها السفينة المخالفة، لديها النية في الهرب من القانون⁽⁴⁰⁾.

الفرع الثاني. ضرورة نقل الدول فيما بينها لصلاحيات المطاردة الحثيثة

بالرغم من أن فكرة المطاردة الحثيثة، هي حق حصري للدولة التي تعرضت إلى انتهاك لقوانينها الداخلية، إلا أن التطبيقات العملية أظهرت ضرورة أن تنقل الدول بعضها لبعض هذا الحق، من أجل تحقيق فكرة الحماية الإقليمية للبحار، من خلال إبرام اتفاقيات ثنائية أو جماعية. إن الإجراءات أحادية الجانب التي تقوم بها الدول أثبتت عدم فاعليتها في ردع السفن الأجنبية، من القيام بالصيد غير المصرح به، فنجد أن الدول تلجأ إلى سن تشريعات، تنص صراحة أن السفينة التي ترغب بالصيد في مياهها عليها الحصول على تصريح مسبق ضمن شروط محددة على سبيل الحصر، وهو ما يشبه الإخطار في عملية المرور البريء. فقانون الموارد الحية البحرية لجنوب إفريقيا Marine Living Resources Act، لعام 1998، ينص على أن التعاون بين الدول يعتبر من الأسباب الرئيسية، والضرورية من أجل مكافحة الانتهاكات التي قد تحدث داخل المياه الإقليمية لهذه الدول. لذلك فهي لا تتردد بالتعاون خاصة عندما يجمعها بحر أو محيط واحد⁽⁴¹⁾، ومن الأمثلة على هذا النوع من التعاون على مستوى القارة الإفريقية، اتفاقية التعاون الإقليمي في إطار ممارسة المطاردة البحرية لعام 1993، والتي تعرف باتفاقية كوناكري الغينية، أو ما تسمى بـ: CCSREDPM.

Convention sur la Coopération sous-régionale dans l'exercice de Droit du Poursuite Maritime.

هذه الاتفاقية، التي تم توقيعها في كوناكري، تجمع جمهورية الرأس الأخضر، غامبيا، غينيا، غينيا بيساو، موريتانيا وجمهورية السنغال، وتسمح لسفن الدول الموقعة بمتابعة عملية المطاردة من قبل السفن المختلفة للدول الأعضاء، أو كما يقول David Freestone: " ملخص معاهدات المطاردة الحديثة بين الدول الأفريقية الغربية هو السماح لخفر السواحل بمطاردة السفن الجناة في مياه الدول المجاورة"⁽⁴²⁾. وهناك اتفاقية أخرى أكثر أهمية على مستوى القارة الإفريقية، والتي تسمى "بروتوكول دول جنوب إفريقيا النامية المتعلقة بمصائد الأسماك SADC PF" « Southern African Developing Community protocol on fisheries »

والتي تسعى إلى تشجيع الدول الموقعة، وعددها 15، على التعاون في تعزيز فعالية تنفيذ الاتفاقية وخفض تكلفة المراقبة في المنطقة. وفي مجال المطاردة الحديثة، شدد البروتوكول في المادة 8 على ضرورة اتخاذ الترتيبات المناسبة لتمكين التعاون في مجال المطاردة الحديثة بحيث تشمل:

- 1- إجراءات تسليم الأشخاص الذين أدينوا بارتكاب انتهاكات لقوانين الصيد في دولة ما إلى دولهم لتنفيذ العقوبة.
- 2- توحيد العقوبة في الدول الأعضاء على الذين ينتهكون قوانين الصيد.
- 3- التشاور بين الدول الأعضاء لتحديد الإجراءات الواجب اتخاذها تجاه سفينة معينة ترتكب أي مخالفة لأحكام هذا البروتوكول.
- 4- إنشاء آلية معينة لتسجيل سفن الصيد الدولية والوطنية بحيث يساعد ذلك على تبادل المعلومات بين الدول الأعضاء.

كما تبنت في نفس السياق سنة 2008، المنظمة البحرية لغرب ووسط إفريقيا، مذكرة تفاهم لإنشاء شبكة لخفر السواحل وإعطاء إذن مسبق لتنفيذ المطاردة، من أجل مكافحة أي نشاط غير مشروع. إن التعاون لم يقتصر على الدول فقط، بل شمل أيضا المنظمات الدولية، فقد تم حديثا إبرام اتفاق بين منظمة الأمم المتحدة والصومال، إزاء الحوادث التي تعرضت فيها سفن عديدة، لاعتداءات وعمليات اختطاف في المياه الإقليمية للصومال، وفي أعالي البحار قبالة سواحلها، بما في ذلك الاعتداء على سفن تعمل لحساب برنامج الأغذية العالمي، والعديد من السفن التجارية واختطافها، وإزاء العواقب الوخيمة لهذه الاعتداءات، تبنى مجلس الأمن بموجب الفصل السابع من ميثاقه القرار رقم 1816 لعام 2008، وطلب من الدول أن تتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية على مكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال، إن هذا القرار نص بشكل لا يثير أي لبس، وأعطى الدول الحق في دخول المياه الإقليمية للصومال، بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، بشكل يتسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح الأحكام المناسبة من القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار⁽⁴³⁾.

وهناك أمثلة كثيرة بينت أهمية التعاون بين الدول، كما هو الحال عند مطاردة السفينة South Tomi عام 2001، من خلال التعاون بين استراليا وجنوب إفريقيا، أو مطاردة السفينة Viarsa عام 2003، من خلال التعاون بين المملكة المتحدة وجنوب إفريقيا واستراليا، هذه الأخيرة أعلنت بوضوح أن إلقاء القبض على السفينة المذكورة ما كان ليتم لولا مساعدة جنوب إفريقيا. لكن الإشكال المطروح يكمن حول الوضع

القانوني للسفينة التي بدأت عملية المطاردة، ولم تستطع إكمالها ثم سلمت ذلك لسفينة أخرى تابعة لدولة أخرى، مع العلم أن اتفاقية قانون البحار أجازت في المادة 06/111 من اتفاقية 1982، بشكل واضح، للسفينة أن تتابع عمل طائرة أخرى أثناء عملية المطاردة الحثيئة، إذا كانتا تابعتين لنفس الدولة. وهو ما سنحاول التعرض إليه في هذه النقطة.

أولاً. حالة المطاردة الناقصة

في هذه النقطة لم تجب المادة 111 المذكورة آنفاً، بشكل واضح على حالة المطاردة التي لم تتم من خلال نفس السفينة، ثم سلمت ذلك لسفينة أخرى مختلفة، أو على الأقل هي لم تمنع صراحة هذا التصرف، وبالتالي يبدو أن القانون الدولي المعاصر لا يمنع مثل هذا الفعل، باعتباره قانوناً قائماً على عنصر الرضائية، والقاعدة معروفة في هذا الصدد، حيث لطالما أن الفعل غير ممنوع فهو مباح.

حسب الأستاذ Molenaar: "من غير المنطقي أن نرفض فكرة مفادها أن تقوم سفينة ما بمواصلة عمل سفينة أخرى أثناء مطاردة سفينة مخالفة لاتفاقية قانون البحار"، وكما يبدو أيضاً أن القانون الدولي العرفي من جانبه قد رسخ هذه الفكرة خاصة في قضية I'm Alone، بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا، علماً أن هذه القضية تعود إلى ما قبل اتفاقية قانون البحار، حيث بدأت المطاردة من قبل سفينة تختلف عن السفينة التي أُلقت القبض عليها(44).

قد تتفق بعض الدول فيما بينها على التعاون في المطاردة، وهذا لا يخالف القانون الدولي، حيث أشارت الاتفاقية الفرنسية الأسترالية إلى هذا صراحة في مادتها 04/04، وسمحت لسفن كل من الدولتين أن يتابعوا سفن بعضهم البعض عند القيام بالمطاردة. وهذا حسب اتفاقية قانون البحار لا يعتبر انقطاعاً للمطاردة، بالمفهوم القانوني للاتفاقية، لذلك قد يكون من المقبول أن تقوم سفينة تابعة لدولة ما بنفس العمل التي كانت قد بدأت به سفينة أخرى تابعة لنفس الدولة. وقد يكون من المقبول أيضاً أن تقوم سفن دولة ثانية بنفس العمل الذي بدأت به سفن الدولة الأولى، إذا كان هناك اتفاق مسبق بذلك، لكن في هذا الخصوص، هل يمكن أن تقوم دولة ما بإتمام عمل الدولة الأولى في المطاردة، في ظل عدم وجود اتفاق بذلك؟ وهو ما لم تشر إليه اتفاقية قانون البحار صراحة، لكن لجنة القانون الدولي قد أجابت عليه بطريقة غير مباشرة عندما قالت: "أن أكثر من سفينة يمكن لها أن تقوم بالمطاردة دون أن تحدد جنسية السفن التي تقوم بالمطاردة"(45).

ثانياً. صور التعاون الدولي في مجال مكافحة الانتهاكات البحرية

لقد تعددت أوجه التعاون بين الدول، فيما يتعلق بشؤون مكافحة الانتهاكات البحرية، فالتعاون لا يشمل فقط المساعدة في المطاردة للسفن المخالفة لقوانين الصيد مثلاً فقط، بل يشمل أيضاً التعاون في مجال مكافحة المخدرات، والمؤثرات العقلية مثل: اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات، والمؤثرات العقلية عام 1988، التي عالجت موضوع مكافحة الاتجار في البحر في المادة 17 منها، كما دعت إلى التعاون بين الدول، وعدم ادخار أي جهد في سبيل ذلك، بما يتفق طبعاً مع القانون الدولي للبحار. ويجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاشتباه، في أن

إحدى السفن التي ترفع علمه أو لا ترفع علما، ولا تحمل علامات تسجيل، ضالعة في الاتجار غير المشروع، أن يطلب مساعدة أطراف أخرى على منع استخدامها لهذا الغرض. كما يجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد، بأن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي، وترفع علم طرف آخر، أو تحمل علامات تسجيل خاصة به، ضالعة في الاتجار غير المشروع، أن يُخطر الدولة التي ترفع السفينة علمها بذلك، وأن يطلب منها إثباتا للتسجيل، ويطلب منها أيضا عند إثباته إذنا باتخاذ التدابير الملائمة إزاء هذه السفينة. لكن الفقرة الرابعة من المادة 17 السابقة، حددت نطاق التعامل مع السفن المشتبه بها من خلال طريقتين هما: اعتلاء السفينة وتفتيشها. ولم تشر إلى مفهوم المطاردة الحثيثة، لكن هل يفهم من ذلك عدم جواز المطاردة في مثل هذه الحالة؟

حسب بعض الآراء الفقهية، فإن التفسير اللغوي للفقرة الرابعة يعطي انطبعا على الاعتلاء والتفتيش ليسا على سبيل الحصر. فقد جاء نص الفقرة الرابعة كالتالي: "يجوز للدول التي ترفع السفينة علمها أن تأذن للدولة الطالبة، وفقا للفقرة 03 أو لمعاهدات نافذة بينهما أو لأي اتفاق أو ترتيب تتوصل إليه تلك الأطراف على أي نحو آخر، في القيام بجملة أمور كما يلي: (أ) اعتلاء السفينة، (ب) تفتيش السفينة." يتبين أن فكرة الاعتلاء والتفتيش ليستا من الطرق الوحيدة المعطاة إلى الدول، بل هي تشمل المطاردة الحثيثة؛ لأنه منطوقا، أين يكمن الغرض من المطاردة الحثيثة، سوى في إيقاف السفينة المخالفة، والتأكد من مدى احترامها للقانون الدولي للبحار.

هذا وقد أشارت المادة 01/17 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات، والمؤثرات العقلية عام 1988، أن التعاون في مجال مكافحة المخدرات يجب أن يتفق مع أحكام القانون الدولي للبحار، لذلك جاءت الفقرة 10 منها، ونصت على أنه "لا يجوز أن تقوم بأي عمل طبقا للفقرة 04 من نفس المادة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة، ويسهل تبيين أدائها لمهام رسمية ولها الصلاحية للقيام بذلك العمل"، وهذا يتماشى مع موقف اتفاقية قانون البحار وتحديدا الفقرة الخامسة من المادة 111 السابقة. لكن تجدر الإشارة إلى أن المطاردة لسفينة مشتبه بمتاجرتها للمخدرات، ليس معناه أن السفينة الحربية التي تقوم بالمطاردة، يحق لها دخول المياه الإقليمية للدول الأخرى دون تصريح مسبق، لذلك جاءت اتفاقية 1988، ونصت أنه يتوجب الأخذ بعين الاعتبار في أي عمل يجري، ضرورة عدم التدخل في حقوق الدول الساحلية، والتزاماتها وممارستها لاختصاصها القضائي، وفقا للقانون الدولي للبحار، وعدم المساس بتلك الحقوق والالتزامات⁽⁴⁶⁾.

ثالثا. المطاردة الحثيثة في ظل التدخل الأمريكي في القانون الدولي للبحار

جاءت الولايات المتحدة الأمريكية في سنة 2003، بمبادرة تهدف إلى مكافحة أسلحة الدمار الشامل، ومنع انتشارها على كل المستويات الإقليمية برا أو بحرا أو جوا، عُرفت بالاختصار الدولي PSI عبارة «Proliferation Security Initiative» ومعناها "مبادرة انتشار الأمن"، وهي مبادرة أمريكية تبناها الرئيس الأمريكي السابق جورج وولكر بوش عام 2003، وأصبحت فيما بعد برنامج عمل دولي يضم الآن أكثر من 95 دولة بما فيها الدول الكبرى والاتحاد الأوروبي⁽⁴⁷⁾. كما أصبحت PSI، العبارة الأكثر استخداما بين خبراء القانون الدولي للبحار، لما أحدثته من ضجة على مستوى القانون الدولي، فقد تم تبنيها كردة فعل عن العجز القانوني

الذي منع مصادرة صواريخ بالستية، كانت متوجهة إلى اليمن عام 2002، على متن سفينة كورية شمالية تدعى So San. طلبت القوات الأمريكية من البحرية الإسبانية، التي كانت موجودة في تلك المنطقة، مطاردة تلك السفينة وتوقيفها، وهو ما حدث فعلاً. عندما تم تفتيش تلك السفينة التي كانت في خليج عمان، وُجد على متنها ترسانة معينة من الأسلحة والصواريخ، وتم تسليم هذه السفينة ومن عليها إلى القوات الأمريكية، التي بدورها أعلنت أنها لا تستطيع مصادرتها، لأن القانون الدولي الحالي لا يسمح لها بذلك، وقامت بتسليم الأسلحة إلى اليمن الذي أعلن أن الشحنة موجهة له.

ينبغي الإشارة في كل هذا إلى أن PSI ليست معاهدة، ولا اتفاقية، كما أنها ليست مذكرة تفاهم، وإنما مشاركة دولية أخذت طابعاً عملياً، لا يفرض التزامات قانونية، وإنما التزامات ذات طابع سياسي، بهدف وضع أفضل الطرق العملية الهادفة، إلى وقف المتاجرة بالأسلحة الأكثر فتكاً. إن الدول المنضمة لهذه المبادرة الأمنية، تعتبر نفسها متفقة ضمناً مع بيان مبادئ الحظر، التي تقوم عليها، أو كما تسمى « Statement of Interdiction Principles ». والتي تبنتها جميع الدول الأعضاء وتعهدت بتنفيذها وهي على النحو التالي:

- 1- اتخاذ تدابير فعالة بالتنسيق مع الدول الأخرى لمنع انتقال أسلحة الدمار الشامل.
- 2- اعتماد إجراءات مبسطة لسرعة تبادل المعلومات فيما يتعلق بأي نشاطات مشبوهة وتحقيق أقصى قدر من التنسيق بين المشاركين في الجهود المبذولة.
- 3- اتخاذ إجراءات محددة لدعم جهود اعتراض الشحنات المتعلقة بأسلحة الدمار الشامل ووسائل إيصالها، أو المواد ذات الصلة، إلى حد يمكن السلطات القانونية الوطنية من تنفيذ التزاماتها الناشئة عن القانون الدولي بحيث تشمل ما يلي:

(أ)- تقوم الدولة سواء من تلقاء نفسها أو بناء على طلب من دولة أخرى باتخاذ إجراءات تجاه أي سفينة تحمل علمها من خلال البحث والصعود على تلك السفينة، سواء كان ذلك في مياهها الداخلية أو مياهها الإقليمية أو في مناطق خارج حدود المناطق السابقة إذا كانت تشتهر بأنها تنقل شحنات من أسلحة الدمار الشامل من أو إلى الدول التي تقلق المجتمع الدولي لكي تتمكن من مصادرتها.

(ب)- وفي حال كون السفينة المشتبه فيها تحمل علم دولة ما وقدم الطلب إليها من دولة أخرى فإن عليها أن تنظر بجديّة في تقديم موافقة في ظل الظروف المناسبة لصعود وتفتيش السفينة التي ترفع علمها من قبل دول أخرى، ومصادرة هذه الشحنات المتصلة بأسلحة الدمار الشامل في هذه السفن.

(ج)- اتخاذ الإجراءات المناسبة لوقف أي سفينة في مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي يشتهر بشكل معقول في أنها تحمل أسلحة دمار شامل من أو إلى دولة مقلقة للمجتمع الدولي.

إن كانت هذه المبادرة ترمي إلى مكافحة أسلحة الدمار الشامل، ومنع انتشارها على كل المستويات، وهو ما يظهر لنا، فما بال البعض من خبراء القانون الدولي يرى أنها تشكل أكبر تهديد ليس فقط للدول التي ليست عضواً فيها، بل إلى فكرة حرية الملاحة في البحار؟ ذلك أنه بمجرد الاشتباه بأي سفينة سواء في المياه الإقليمية، أو في أعالي البحار، تحمل أسلحة دمار شامل، فهذا يمكن الدول الأعضاء في هذه المبادرة، بمطاردتها وإيقافها والاستيلاء عليها. سواء تحققت الشروط الموضوعية، أو الشكلية السابقة المذكورة في المادة 111 أو لم تتحقق.

يبدو أن مبادرة PSI قلبت رأساً على عقب، مفهوم المطاردة الحثيئة بالمعنى الدقيق والحرفي للعبارة، فإذا كان يجب للمطاردة الحثيئة أن تبدأ من الداخل إلى

الخارج، أي من المياه الإقليمية إلى أعالي البحار، وأن تكون من طرف سفن أو طائرات حربية ضد سفن صيد أجنبية، فهي في هذه المبادرة تسمح بالمطاردة بشكل عكسي، أي من أعالي البحار إلى المياه الإقليمية بمجرد الاشتباه بأن السفينة تحمل أسلحة دمار شامل وليس بسبب الصيد المخالف لقانون الدولة الساحلية. قد يكون من المنطقي ملاحقة سفينة أجنبية دون مراعاة لشروط المطاردة الحثيثة، والمرور البريء الواردة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فيما لو كانت تحمل هكذا أسلحة. لكن ماذا لو كانت السفينة المطاردة، لا تملك مثل تلك الأسلحة؟ فماذا لو كانت تحمل صيدا غير مسموح به مثلا؟ وهل لها الحق في الحصول على التعويض في الحالة الأولى؟ هل مصادرة السمك الذي تم اصطياده بطريقة غير صحيحة في الحالة الثانية، حتى في ظل عدم احترام المادة 111 السابقة، يعتبر صحيحا؟

إن ما يمكن الجزم به هو أن واضعي المادة 111، لم يكن في اعتقادهم يوما ظهور مبادرة أمريكية من هذا النوع PSI، حيث أن لجنة القانون الدولي لم تتطرق إلى معالجة مفهوم المطاردة الحثيثة العكسية Reverse of Hot Pursuit، إلا أن بعض الدول كماليزيا واندونيسيا والفلبين بدأت تدرس هذه المبادرة، خاصة لما استتب من انتشار رهيب لسفن القرصنة في البحر، ويقول في هذا الصدد الأستاذ Sam Bateman في دراساته الإستراتيجية والدفاعية: "في حالة المطاردة للقرصنة أو السفن الإرهابية فإنه يجب أن نأخذ بعين الاعتبار مصطلح المطاردة الحثيثة العكسية، التي تسمح بالدخول إلى المياه الداخلية للدول" (48).

من خلال كل ما تقدم في شؤون المبادرة الأمريكية PSI، يبدو أنها جاءت لاعتبارات أغلبها سياسية للرد على تهديدات بعض الدول، التي تعتبر بنظر الدول الكبرى خارجة عن القانون أو مارقة، أو محور الشر مثل كوريا الشمالية، وكوبا، وإيران، وسوريا، وليبيا. المشكلة أن هذه المبادرة تمتاز بأنها أصبحت تتمتع بقوة عالمية، نظرا لأن الدول الأعضاء فيها هي الدول التي لها أساطيل بحرية قوية، لكن المعضلة أيضا لا تقف هنا فحسب، بل إن هذه المبادرة حتى وإن كانت تفتقد في بداية إنشائها إلى أي سند قانوني، لكنها مؤخرا بدأت بالحصول على شرعية قانونية، من خلال مجلس الأمن المسؤول عن الأمن والسلم الدوليين، فبعد عام فقط من تبني مبادرة PSI، أقر مجلس الأمن مباشرة القرار رقم 1540 لسنة 2004، الذي يطلب فيه من جميع الدول أن تجرم انتشار أسلحة الدمار الشامل، وأن تراقب بدقة ما يدخل وما يخرج من حدودها البحرية، وأن تتعاون مع بعضها من أجل وقف انتشار هذه الأسلحة. صحيح أن هذا القرار لم يشر لا من قريب ولا من بعيد، إلى المبادرة لكن الدول الأعضاء تعتبر أن هذه المبادرة ما هي إلا تأكيد لما جاء في قرار مجلس الأمن، وعند مراقبة القرارات التي تم تبنيها فيما بعد، يتضح أن مجلس الأمن بدأ بتطبيق مبادئ هذه المبادرة على كوريا الشمالية صراحة في القرار رقم 1873 لعام 2009، فبعد أن أكد أن نشاطاتها تشكل تهديدا للأمن والسلم الدوليين، دعت كل الدول أن تفتش كل السفن القادمة من وإلى تلك الدولة (49).

لا شك أن هذه المبادرة على الرغم من أهميتها في مكافحة انتشار أسلحة الدمار الشامل، إلا أن تطبيقها في الواقع العملي، يخلق مشاكل كبيرة في التعاملات البحرية بين الدول، وفيما يتعلق بحرية الملاحة، كما يتعارض بشكل صريح مع أحكام القانون الدولي البحار.

الختاتمة

ما يستفاد من كل ما ذكر، أن المادة 111 من اتفاقية 1982، لم تضع تعريفا واضحا للمطاردة الحثيثة بقدر ما أشارت فقط إلى شروطها، إلا أنه يمكن القول بأن هذه العملية تمثل حق السفن الحربية أو الطائرات العسكرية، التابعة للدولة الساحلية، أو غيرهما من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة، تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها في ذلك، بمطاردة سفن الصيد التابعة لدولة أخرى، نتيجة مخالفة هذه الأخيرة لقوانين الدولة الساحلية، بحيث تستمر المطاردة بدءا من المياه الإقليمية وصولا لأعالي البحار، من أجل إيقافها ومحاكمتها. فلا يمكن مطاردة سفينة حربية لأخرى لها نفس الصفة، لأن ذلك لا يخلو من مخاطر المواجهة العسكرية، خاصة إذا كانت تابعة لدولة لا تربطها علاقات دبلوماسية جيدة، مع دولة السفينة صاحبة حق المطاردة. وذلك أيضا بسبب الحصانات المقررة لكل من السفن الحربية، والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية، ولكن لها أن تطلب منها مغادرة المياه الإقليمية على الفور. وملاحقة تلك السفينة الحربية الأجنبية قضائيا، فالقانون الدولي أقم المسؤولية الدولية على دولة العلم المرفوع على السفينة الأجنبية، على أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية. نتيجة عدم امتثال تلك السفينة لقوانين، وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي. كما أن نطاق المطاردة الحثيثة ليس مرتبطا فقط بالمياه الإقليمية، بل يشمل مناطق بحرية أخرى، تخضع أيضا بتفاوت في ذلك لسيادة الدولة الساحلية. إلا أن الفكرة الرئيسية الواضحة نوعا ما، هي أن عملية المطاردة يجب أن تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية، أو أحد زوارقها داخل المناطق البحرية المذكورة في المادة 111 السابقة الذكر، إلا أنه يكفي فقط أن يكون أحد زوارقها موجود في هذه المناطق حتى تطبق عليها عملية المطاردة الحثيثة.

كما يستفاد أيضا أن اتفاقية 1982 لقانون البحار وحتى اتفاقية البحر العالي لسنة 1958، لم تبين إطلافا، نتائج تفتيش أو إيقاف أو حجز السفينة المطاردة، إلا أن المستقر في القانون الدولي العرفي أن النتيجة الرئيسية لذلك هي أن تكون محاكم دولة علم السفينة، أو الطائرة القائمة بالمطاردة هي المختصة بمحاكمة تلك السفينة. إلا أنه يمكن لدولة علم السفينة الأجنبية أن تمارس حمايتها الدبلوماسية لتلك السفينة. كما أنه لا يجوز البدء بالمطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية، أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها، علما أنه لم تحدد طبيعة هذه الإشارة أو عدد المرات التي يجب استخدامها، حيث اكتفت المادة السابقة بالقول "استخدام إشارة ضوئية أو استخدام إشارة صوتية". فالهدف الأساسي هو إعلام السفينة الأجنبية بوجود التوقف للتحقق من مخالفة حدثت أثناء مسيرها في مياهها الإقليمية، أو المناطق الأخرى الخاضعة لسيادتها، كما أنها لم تحدد المسافة بين كلتا السفينتين، ولم تدرج المخاطبة من خلال أجهزة لاسلكية. وفي كل هذا يمكن الحديث عن الأسباب الفعلية التي من أجلها تبنى عملية المطاردة، أو كما ورد في إشكالية الموضوع (الأسباب الوجيهة للاعتقاد)، فقد أعطت الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار، للدولة الساحلية الحق بالمطاردة، إذا توافر لديها أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانينها وأنظمتها. إلا أن عبارة الأسباب الوجيهة للاعتقاد أثارت ومازالت تثير الكثير من المشاكل التطبيقية، ولم تجب عن العديد من الاستفسارات، فعبرة الأسباب الوجيهة للاعتقاد، توحى أنه يجب التمييز بين فكرة أن تكون الدولة متأكدة بأن انتهاكا قد حصل في المياه التابعة لها، وبين مجرد الشك. وتم الاتفاق على أن الأسباب الوجيهة يجب أن تكون قائمة على التأكد واليقين، وليس على الشك والريبة. على الرغم من أن المادة لم توضح طبيعة هذه الأسباب، وتركت الأمر رهنا للدولة الساحلية، فهي التي تقدر أن هذه الأسباب توجب القيام بعملية المطاردة الحثيثة

دون غيرها. فعلى هذا الأساس، يمكن اعتبار عدم الاستجابة بالتوقف من طرف السفينة الأجنبية بعد استقبال إشارة ضوئية، أو صوتية من مسافة تستطيع معها أن ترى الإشارة أو تسمعها، قرينة للقيام بعملية المطاردة الحثيثة. كما أن عملية المرور البريء للسفن الأجنبية قد لا تكون كذلك، فقد تصحبها خروقات قانونية، كصيد الأسماك على طول مسافة المرور، وتكون بهذا قرينة أيضاً للقيام بعملية المطاردة الحثيثة. فنسبياً الأسباب الوجيهة وتأرجحها إذن بين الشك واليقين، تبقى هناك أسئلة كثيرة ليس من السهل الإجابة عنها من المادة 111 سالف الذكر. بل تبقى نتائج التطبيقات العملية على الساحة الدولية، وتظل الأسباب الوجيهة البارزة دون التباس تكمن في مشاهدة السفينة الأجنبية بالعين المجردة، وهي تقوم بالصيد غير المصرح به. لأن الواقع العملي يؤكد أنه من الممكن أن تنقلب عملية المطاردة ضد الدولة التي تعتقد أنها تعرضت لعملية صيد غير مصرح به، باعتمادها فقط على عنصر الشك والارتياح، مثلما تقدم في قضية السفينة Viarsa، والسفينة M/V Saiga، وغيرهما من القضايا.

لذلك ليس سهلاً تحديد مفهوم عبارة "أسباب وجيهة للاعتقاد"، بشكل صريح ودقيق، فكل قضية تحتاج أن تعالج على حدة. مثلما كان عليه الحال في قضية M/V Saiga، عندما تم رفع القضية إلى المحكمة الدولية لقانون البحار، التي أشارت إلى أن بعض شروط المطاردة الحثيثة متوفرة والبعض الآخر لا. وأشارت إلى أنه يجب على الدولة التي تعتقد أنه تم مخالفة قوانينها الساحلية، أن تعتمد على المعلومات المتوفرة لديها، لمعرفة هل هناك أسباب وجيهة للاعتقاد حقا أم لا. لأن اتفاقية قانون البحار أكدت على واجب التعويض فيما لو حدث هناك خطأ أوسوء تقدير أوتجاوز لاستخدام هذا الحق. كما أن حق المطاردة الحثيثة لا يشمل حق إغراق السفينة المطاردة بشكل متعمد، ولكن إغراقها عن غير قصد أثناء الملاحقة قد يعتبر جائزا قانونا، وفيما يتعلق بمبادرة PSI، فيمكن القول كما تقدم، أنها جاءت لاعتبارات أغلبها سياسية للرد على تهديدات بعض الدول، التي تعتبر بنظر الدول الكبرى خارجة عن القانون، بل هي في حقيقة الأمر منافسة لها نسبياً، فلو لم يصرح المجتمع الدولي على أن تطبيقها في الواقع العملي، خلق مشاكل كبيرة في التعاملات البحرية بين الدول، لكان يفرض علينا القول تجربتها.

على هذا الأساس، ومن أجل تجنب الخلافات التي أثارها المادة 111 السابقة، وتحديد الفقرة المتعلقة بفكرة "أسباب وجيهة للاعتقاد"، يستحسن أن تتدخل الدول فيما بينها من خلال توقيع اتفاقيات ثنائية أو جماعية وحصراً فكرة المطاردة فقط في مواضيع واضحة، على شاكلة الاتفاق الموقع بين أستراليا وفرنسا سنة 2007، الذي تعلق بصيد الأسماك، وحدد معايير ثابتة يجب الاعتماد عليها في علاج موضوع "الأسباب الوجيهة للاعتقاد"، ألا وهي: المشاهدة العينية المباشرة لسفينة الصيد الأجنبية من قبل سفن مصرح لها، وضرورة الحصول على أدلة تم عليها بواسطة وسائل تقنية. مع مراعاة بطبيعة الحال، مشكلة ترجمة النصوص من اللغة الأم إلى لغات الدول الأخرى الرسمية والمتداولة دولياً. ومما لا شك فيه أيضاً، أن تقدير وجهة السبب الذي يبرر المطاردة من عدمه، مسألة تخضع للتقدير الخاص بالدولة الساحلية. وهذا بدوره يُحدث مشاكل عملية أثناء التقييم، فلا شك أننا بحاجة إلى إعادة النظر بصياغة نص المادة 111 السالف الذكر. وما يمكن قوله بشكل رسمي، أن أسباب قيام المطاردة الحثيثة تختلف من منطقة إلى أخرى، فبالنسبة للمياه الداخلية والبحر الإقليمي والمياه الأرحبية، يكون سبب المطاردة هو مخالفة السفينة لأي من قوانين وأنظمة الدول الساحلية، سواء كانت متعلقة بهذه المناطق بالذات، أو أنها تتعلق بإقليم الدولة عموماً. أما بالنسبة للمناطق الأخرى، فإن سبب المطاردة يكون مقتصرًا على مخالفة القوانين

والأنظمة الخاصة بتلك المناطق. وهذا ما يفهم صراحة من المادة 111 من اتفاقية 1982، وقبلها المادة 1/23 من اتفاقية 1958.

المصادر والمراجع

1- راجع المواد؛ 194 و195 و196 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المنبثقة عن أعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار، المنعقد بمدينة مونتيجوباي (جاميكا) لعام 1982.

2- فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، ج 01، ط 01، منشورات زين الحقوقية، بيروت، لبنان، 2015، ص 306. راجع في ذلك أيضا: محمد هوش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، سوريا، 2018، ص 101.

3- فاروق محمد صادق الأعرجي، نفس المكان.

4- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، ط 02، دار النهضة العربية، 2000، ص 341 ومابعدھا. وانظر أيضا: فاروق محمد صادق الأعرجي، نفس المكان.

5- فاروق محمد صادق الأعرجي، نفس المكان.

6- فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 307.

7-Voir ; Alexander Downer ; Minister for Foreign Affairs, University of Sydney, Symposium, Strategic Directions for Australia and the Law of the Sea, 16 November 2004. www.foreignminister.gov.au/speeches/2004/041116_unclos.html. The Minister for Foreign Affairs announced that the Australian Government was working toward a 21 st century definition of « Hot Pursuit».

8- انظر؛ عامر غسان سليمان فاخوري، (حق المطاردة الحثيثة في البحر)، مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية، السنة السادسة والعشرون، العدد 49، يناير 2012، ص 290.

9- فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 309. - انظر أيضا إلى الموقع الإلكتروني: http://ar.wikipedia.org/wiki/م_في_مافي_مرمرة

10- عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع السابق، ص 287. - انظر أيضا إلى الموقع الإلكتروني: http://ar.wikipedia.org/wiki/م_في_مافي_مرمرة

11- S.S. Lotus (France vs Turkey), 1927 PCIJ 5 (Ser. A) N°. 10, 25 (Judgm., September7). The rule pronounced by the PCIJ in the Lotus case is that « vessels on the high seas are subject to no authority except that of the state whose flag they fly. »

12- عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع نفسه، ص 293.

13- انظر؛ علي ابراهيم، الأشخاص القانونية، مفهومها وأركانها ونظامها القانوني، القاهرة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 719.

¹⁴- «The basis of allowing a pursuit is to place the alleged offender in the same position as if he had been arrested at the time of the commission of the offence.»

- عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع نفسه، ص 294.

¹⁵- «The International Tribunal for the Law of the Sea has stated that these conditions for the exercise of the right of hot pursuit ... are cumulative. Each of them has to be satisfied for the pursuit to be legitimate under the convention. »

- M/V Saïga Case (N°2) (St Vincent and the Grenadines vs Guinea), ITLOS case N°.2. 1 July 1999, paragraph 146.

¹⁶- عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع نفسه، ص.297.

¹⁷- فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 309.

¹⁸- J. Marissen ; Hot Pursuit on No Pursuit ? The F.V. South Tomi Arrest in 2001, p. 16.

- Australian and New Zealand Maritime Law Journal 66, 2002.

¹⁹- راجع المادة 29 من اتفاقية 1982 لقانون البحار.

²⁰- فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 310.

²¹-Reports of International Arbitral Awards, Recueil des Sentences Arbitrals, s.s « I'm Alone », Canada vs United States of America, 30 June 1933 and 5 January 1935, Volume III , pp. 1609-1618. United Nations, 2006.

²²- المادتين 30، 32 من اتفاقية 1982.

²³- المادة 31 من نفس الاتفاقية.

²⁴- عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع نفسه، ص ص 304 - 305.

²⁵- « To prevent abuse, the Commission declined to admit orders given by wireless, as these could be given at any distance ; the words visual or auditory signal'exclude signals given at a great distance, and transmitted by wireless.» Yearbook of the International Law Commission, Volume II, para iii, Report to the General Assembly, 1956, p. 285.

²⁶- N. Poulantzaz, The Right of Hot Pursuit in International Law, (2002), pp. 156-657. This wording was adopted by the International Law Commission (ILC) in 1956 and is understood to provide for a distinction between a certainty that an offence has been committed and a mere suspicion. Hence "good reason to believe" is founded upon strong indications and not on mere suspicion or suppositions that an offence has been committed.

²⁷ - L. Blakely, The End of the Viarsa Saga and the Legality of

Australia's Vessel forfeiture Penalty for Illegal Fishing in its Exclusive Economic Zone, 17 Pacific Rim Law and Policy Journal Association, (2008), p. 677.

²⁸ - " The authorities had not seen the men fishing in the Australian fishing zone and the case had been based entirely upon circumstantial evidence. " ,Voir: A. Banks, \$30 m claim after fishers freed, The Australian, 2005, p. 4.

²⁹- M/V Saiga Case (No.2) (St Vincent and the Grenadines v Guinea) ITLOS Case No.2. 1 July 1999, paragraph 146; see also B. Kwiatkowska, The Saint Vincent and the Grenadines v Guinea M/V Saiga Cases, 11 Leiden Journal of International Law, (1998), pp. 547-564.

³⁰- تتكون هذه الاتفاقية الثنائية من 14 مادة. تعالج مواضيع مختلفة مثل التعاون (م3) والمطاردة الحثيثة (م4) والاختصاص (م5) وتمويل التعاون (م8). لكن هذه الاتفاقية إلى الآن لم تدخل حيز التنفيذ. للمزيد انظر الموقع؛

http://www.aph.gov.au/house/committee/jsct/24february2010/treaties/france_text.pdf

Une poursuite peut-être engagée lorsque les conditions suivantes sont remplies :

a. les autorités de la partie concerné ont de bonnes raisons de croire que le navire de pêche ou l'une de ses embarcations ont enfreint la législation de la partie dans la zone maritime de laquelle le navire est repéré. Cette conviction peut s'appuyer sur les éléments suivants :

i. un contact visuel direct avec le navire de pêche ou l'une de ses embarcations par le navire autorisé ; ou

ii. Une preuve obtenue par le navire autorisé ou pour son compte par un des moyens techniques raisonnablement fiables ; et b. un signal clair pouvant être vu ou entendu par le navire de pêche lui enjoignant de stopper a été envoyé par le navire autorisé ou pour son compte.

³¹- إبراهيم العناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص ص 127-128.

³²- " The call was later proven to be false when no vessel in distress could be located " Megan Saunders, Toothfish pirate uses SOS to escape, 2002, The Australian. Noted by R. Baird Coastal; State Fisheries Management: a review of Australian enforcement action in the Heard And McDonald Islands Australian Fishing Zone, 9 Deakin Law Review, 2004. p. 91.

³³ - X. Wellem; How will is IUU fishing Enforced by the South African authorities, An analysis of SA practices in relation to foreign fishing vessels visiting Cape town and Durban ports from years 2005-2009, Norwegian College of Fishery Science, University of Tromso, 2009. P. 8.

³⁴ - D. Anderson; Modern Law of the Sea : selected essays, 2008. p. 247.

³⁵- Aust said: «It will probably not be interrupted merely by another ship taking over the pursuit», A. Aust ; Handbook of International Law, 2010, p. 293.

³⁶- Bellayer-Roule; La lutte contre le P. Vincent narcotrafic en mer caraibe : une coopération international a géométrie variable, Revue General de Droit International Public, 2007, p p. 355-386.

³⁷- تعرف اتفاقية قانون البحار المرور البريء بأنه المرور الذي لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها.

³⁸- أكدت المادة 01/19 من اتفاقية قانون البحار، على أنه يجب ألا يؤدي مرور السفن الأجنبية بأي حال من الأحوال إلى المساس بأمن الدولة الساحلية ونظامها العام وسلامة أراضيها، وإلا فإن أية مخالفة لهذه الأمور الصفات الثلاثة الأساسية ستجعل من أي عبور للمياه الإقليمية مرورا غير بريء. كما حددت المادة 02/19 من نفس الاتفاقية، الأنشطة التي من شأنها تهديد أمن وسلامة الدولة الساحلية ونظامها العام، ونوردها فيما يلي:

أ- أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.

ب- أي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع.

ج- أي عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

د- أي عمل دعائي يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها.

ه- إطلاق أي طائرة أو إنزالها أو تحميلها.

و- إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله.

ز- تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة.

ح- أي عمل من أعمال التلوين المقصود والخطير يخالف هذه الاتفاقية.

ط- أي من أنشطة صيد السمك.

ي- القيام بأنشطة بحث أو مسح.

ك- أي فعل يهدف إلى التدخل في عمل أي من شبكات المواصلات أو من المرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.

ل- أي نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور.

- وراجع أيضا حول المرور البريء؛ سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار، الأمن

القومي العربي، 1994، ص ص 36-46.

³⁹- R.C.Reuland; The Customary Right of Hot Pursuit onto the High Seas : Annotations to Article 111 of the law of the Sea, 33 Virginia Journal of International Law 1993, p p. 557-589. « washed clean of its sins by the territorial waters of the third stat.»

⁴⁰- N.Poulantzas, ; The Right of Hot Pursuit in International Law, 2002, p. 231.

« it is appropriate to recommence hot pursuit in situations whereby the offending vessel has had a short stay or passage through the territorial waters with the intent to evade the law. »

⁴¹-« (1) No person shall exercise any right granted...or perform any other activity...unless a permit has been issued by the Minister to such person to exercise that right or perform that activity.

(2) Any permit ... shall

(a) be issued for a specified period not exceeding one year;

(b) be issued subject to the conditions determined by the Minister in the permit.

(3) The holder of a permit shall at all times have that permit available for inspection at the location where the right or activity in respect of which the permit has been issued is exercised.

(4) A permit to exercise an existing right in terms of this Act may be refused if the conditions of a previously issued permit had not been adhered to.»، See; Republic of South Africa, Government Gazette, Vol. 395, No 18930.

⁴²- « The conclusion of "Hot pursuit" Treaties between West African states-Allowing coast-guard vessels to chase offenders into the waters of neighboring states. » D. Freestone; Fishery Access Agreements : Some personal thoughts, Fisheries Access in West Africa, The Promotion of Sustainable and Equitable Fisheries Access Agreements, 2001, p. 107.

⁴³- عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع السابق، ص 325.

⁴⁴- E. J. Molenaar ; Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean : The Pursuits of the Viarsal and the South Tomi, 19(1) International Journal of Marine and Coastal Law, 2004, pp. 19-30.

⁴⁵- « The ship finally arresting the ship pursued need not necessarily be the same as the one which began the pursuit, provided that it has joined in the pursuit and has not merely

effected an interception. » Yearbook of the International Law Commission Vol.II, paragraph 2/c, 1956, p. 285.

46- عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع نفسه، ص 329.

47- انظر الموقع الإلكتروني:

<http://www.whitehouse.gov/news/releases/2002/12/WMDStrategy.pdf> . Vu le 13/03/2017.

48- عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع نفسه، ص 332.

49- المرجع نفسه، ص 334.