

الوضع القانوني للسفينة الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

بن منصور عبد الكريم (1)

(1) أستاذ محاضر قسم "أ" معهد الحقوق والعلوم السياسية،
المركز الجامعي علي كافي تندوف، 37000، تندوف،
الجزائر.

البريد الإلكتروني: kad.karim123@gmail.com

أعراب سعيدة (2)

(2) أستاذة مساعدة قسم "أ"، معهد الحقوق والعلوم السياسية،
المركز الجامعي علي كافي، تندوف 37000، تندوف
الجزائر.

البريد الإلكتروني: arab.sad1982@gmail.com

الملخص:

السفينة من وجهة نظر القانون الداخلي هي مال منقول قابل للتملك، وهي بهذه الصفة تخضع لذلك القانون وبما أن السفينة هي إحدى وسائط الاتصال بالعالم الخارجي وتنتقل من نطاق قانوني معين إلى نطاق قانوني آخر، فيختلف الوضع القانوني للسفينة حسب المجال البحري الذي وجدت فيه، فإذا كان المرور البريء هو النظام الذي يحكم الملاحة في البحر الإقليمي، كما نجد الدول تتمتع بالحق تسيير السفن التي ترفع علمها والولاية والرقابة عليها وحصانة السفن الحربية والسفن التي تستخدم لأغراض حكومية غير تجارية وتحريم نقل الرقيق والتعاون في قمع القرصنة، ومحاربة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر في العقل وقمع البث الإذاعي غير المرخص به وحق الزيارة، بالمقابل يقع عليها مراعاة حقوق الدولة الساحلية فيها، كالصيد وإقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والبحث العلمي البحري والامتثال للقوانين التي تعتمدها هذه الأخيرة في سبيل الحفاظ على حقوقها وإلا كانت السفن الأجنبية عرضة للمطاردة الحثيثة من قبل الدولة الساحلية.

الكلمات المفتاحية: السفينة، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المنطقة الاقتصادية

الخالصة، مبدأ حرية الملاحة البحرية، أعالي البحار، دولة العلم، جنسية السفينة.

تاريخ إرسال المقال: 2020/10/26، تاريخ قبول المقال: 2021/05/11، تاريخ نشر المقال: 2021/06/08.

لتهميش المقال: بن منصور عبد الكريم، أعراب سعيدة، "الوضع القانوني للسفينة الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 12، العدد 01 عدد (خاص)، 2021، ص ص. 469-488.

المقال متوفر على الرابط التالي: <https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/72>

المؤلف المراسل: بن منصور عبد الكريم، kad.karim123@gmail.com

The Legal Status of the Foreign Vessel in the Exclusive Economic Zone

Summary:

The ship from the legal point of view is a movable asset which is owner, and as such is subject to this law and since the ship is a means of communication with the outside world and passes from a certain legal scope to another, the legal status of the ship varies depending on the maritime area, whether the innocent passage is The system that governs navigation in the territorial sea. We find that countries have the right to operate vessels flying their flag, jurisdiction and control, immunity of warships and vessels that are used for government purposes, prohibition of the transport of slaves and cooperation to suppress piracy, it must take into account the rights of the coastal state, such as fishing, creation of man-made islands, facilities, marine scientific research and compliance with the laws adopted by them, failing which foreign ships would be subject to vigorous prosecution by the coastal state.

Keywords:

Ship –United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982- exclusive economic zone – freedom of navigation- nationality of the ship

Le statut juridique du navire étranger dans la zone économique exclusive

Résumé:

Le navire, en droit interne, est considéré comme un bien mobil qui peut appartenir à une personne. Il est soumis à ce régime juridique malgré les déplacements qu'il effectue et, qui peuvent affecter son statut et ce, en fonction du domaine maritime dans lequel il trouve. Dans ce contexte, les pays ont le droit d'exploiter et de contrôler leurs navires et de lutter au même temps contre les fléaux maritimes tels que la piraterie et l'immigration clandestine., mais cela nécessite un effort de tous les pays côtiers.

Mots clés:

Le navire, droit de la mer de 1982, la zone économique exclusive, liberté de navigation, les hautes mers, l'État du pavillon, nationalité du navire

مقدمة

أقرت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982⁽¹⁾ حرية الملاحة البحرية للسفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ورغم الاختلاف الفقهي والدولي حول طبيعة حرية الملاحة الممارسة في المنطقة الاقتصادية الخالصة عن تلك المطبقة في أعالي البحار، إلا أن الاتفاقية قد نصت صراحة على تطبيق حرية الملاحة المشار إليها في المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في نظام البحر العالي.

أكدت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على حرية الملاحة الجوية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا أنها لم تولي لها الاهتمام الكافي من حيث التنظيم على عكس الملاحة البحرية، التي تبقى الحرية الأساسية في مجال التنظيم القانوني للبحار والتي تعتبر السفينة وسيلتها الرئيسية، وفي هذا الإطار يمكننا طرح التساؤل الآتي وهو كيف نظمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ملاحة السفينة الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهل يتم إعمال مبدأ حرية الملاحة البحرية بشكل تام أم هناك استثناءات على هذه القاعدة؟.

من هذا المنطلق شمل جزء كبير من الإحالة التي أجرتها اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بمقتضى الفقرة الثانية من المادة 58 منها للمواد من 88 إلى 115 منها، لتنظيم الوضع القانوني للسفينة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث يترتب على إعمال مبدأ حرية الملاحة البحرية في هذه المنطقة إخضاع السفينة كمبدأ عام لولاية دولة العلم (المبحث الأول)، إلا أنه هناك استثناءات وقيود تحد من اختصاص دولة العلم في المنطقة الاقتصادية الخالصة (المبحث الثاني).

المبحث الأول: خضوع السفينة لاختصاص دولة العلم في المنطقة الاقتصادية الخالصة

يقضي العرف الدولي بأن ترفع كل سفينة علم الدولة التي تنتمي إليها (المطلب الأول)، يستتبع ذلك قيام رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التي تحمل علمها تترتب بموجبها عدة واجبات ملقاة على عاتق دولة العلم في اتجاه سفنها (المطلب الثاني). وبما أننا بصدد دراسة الوضع القانوني للسفينة في نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة، لا يفوتنا الإشارة إلى الاختصاص التشريعي والجزائي للسفينة في نطاق هذه المنطقة (المطلب الثالث).

¹ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 وتسمى اتفاقية مونتي غوبي، تناولت هذه الاتفاقية أغلب المواضيع المتصلة بتنظيم البحار، وذلك في 320 مادة وتسعة مرافق، بحث تطرقت لعدة مواضيع من بينها البحر الإقليمي، المياه الأرخيبيلية، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري، أعالي البحار...

TRAVES Tullio, convention des nations Uniessur le droit de la mer, United nations 2009, in <http://www.un.org/law/avl>., PP 1 – 7.

المطلب الأول: جنسية وعلم السفينة

تعتبر السفينة⁽²⁾ المحور الأساسي الذي تدور حوله المسائل المتعلقة سواء بالقانون البحري أو القانون الدولي للبحار الذي يهتم أساسا بتنظيم الملاحة البحرية الدولية من جميع جوانبها.⁽³⁾ تحدد كل دولة وفق تشريعاتها الخاصة شروط اكتساب السفينة لجنسيتها وشروط تسجيلها في إقليمها وإعطائها الحق في رفع علمها،⁽⁴⁾ ولكل دولة الحرية في ذلك، على أن أغلب التشريعات تتطلب لاعتبار السفينة وطنية واحدا أو أكثر من الشروط الآتية والتي تناولناها في فرعان اثنان، شرط الملكية الوطنية (الفرع الأول)، وشرط الطاقم الوطني (الفرع الثاني).

الفرع الأول: شرط الملكية الوطنية

تشرط بعض التشريعات أن تكون السفينة كلها أو بعضها مملوكة لوطنيين، ويهدف هذا الشرط إلى إخضاع السفينة لتبعية الدولة عن طريق جنسية المالك الذي يكون إما شخص طبيعي يحمل جنسيتها أو شخص معنوي يخضع للقانون الخاص.⁽⁵⁾ ويعتبر معيار جنسية المالك المعيار الرئيس في هذا الصدد فالدولة لا تستطيع أن تمنح جنسيتها إلى السفينة إلا إذا كانت مملوكة لأحد مواطنيها، إلا أن هذا المعيار غير متفق عليه في الفقه والقضاء والتعامل الدولي. حيث يختلف تطبيق هذه القاعدة من دولة إلى أخرى.⁽⁶⁾

وتعتمد أغلب الدول قاعدة النسبة المعينة في الجنسية الوطنية للمالكين، أما بالنسبة للسفن المملوكة للشركات فالأمر لا يثير إشكالا إذا كانت الشركة مملوكة لأشخاص طبيعيين إذ تنطبق نفس قواعد الجنسية

²- يعرف الفقهاء السفينة على أنها أداة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، وبذلك يشترط أن تتوفر السفينة على خاصيتان، أولا أن تكون مخصصة للملاحة البحرية وعلى ذلك لا تعد سفينة المنشأة العائمة التي تخصص للملاحة النهرية أو الداخلية، ثانيا أن تقوم المنشأة العائمة بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، فإن كانت المنشأة تقوم بالملاحة البحرية عادة فإنها تعد سفينة وتصل لها هذه الصفة حتى ولو قامت بالملاحة النهرية مرة واحدة أو عدة مرات. لمزيد من التفصيل أنظر عادل علي المقدادي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2011، ص ص 24 - 25.

³- عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، القانون الدولي المعاصر، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 1997، ص 106.

⁴- أنظر الفقرة الأولى من المادة 91 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 التي نصت على أنه: "تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها، وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة".

⁵- أخذ المشرع الجزائري بهذا الشرط، حيث نص في المادة 28 من القانون البحري على أنه: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري،.....".

⁶- مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، إبحار السفينة، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 1995، ص ص 47 - 48.

السابقة على هؤلاء المالكين، أما إذا كانت الشركة شركة رأسمال فالأمر يثير بعض الصعوبة، فإذا كان مالكو الأسهم معروفون بالاسم عندئذ تطبق الدول نفس قواعد الجنسية، أما إذا كانت الأسهم غير معروفة بالاسم عندئذ تلجأ الدول إلى جنسية المديرين والإداريين.⁽⁷⁾

الفرع الثالث: شرط الطاقم الوطني

تتطلب بعض التشريعات أن يكون أفراد طاقم السفينة كلهم أو بعضهم من مواطني الدولة،⁽⁸⁾ وهذا من أجل رعاية مصالح الدولة بالسفن عن طريق العاملين عليها، على أن هذا الشرط لا يتطلبه تشريعات الدول التي لا يتوفر لديها العدد الكافي من رجال الطاقم.⁽⁹⁾

يجب على كل دولة أن تصدر للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك،⁽¹⁰⁾ وأما تفاصيل الوثائق ونوعها وعددها فيعود إلى أحكام القانون الوطني لكل دولة،⁽¹¹⁾ إلا أن أغلب التشريعات تنفق على وثائق معينة منها وثيقة التسجيل أو ما يثبت جنسية السفينة، قائمة بأسماء طاقم السفينة وجنسياتهم، سجل رحلة السفينة مع التفاصيل الملاحية، قائمة بحمولة السفينة، عقد ملكية السفينة أو عقد إجارتها.⁽¹²⁾

وتضيف بعض الدول شرط البناء الوطني لمنح الجنسية لسفنها، أنهلا تستلزم هذا الشرط إلا تشريعات الدول التي نهضت فيها صناعة السفن وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها فأرادت حماية صناعتها الوطنية. وبالتالي لا نجده في قوانين الدول النامية.⁽¹³⁾

يعتبر علم السفينة دليلا على جنسيتها وقد وقعت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 موقفا حاسما اتجاه مسألة علم السفينة، حيث أقرت في المادة 92 منها على عدم جواز حمل السفينة أكثر من علم واحد، من حيث

⁷ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 76.

⁸ - أخذ المشرع الجزائري بهذا الشرط حيث نصت المادة 28 من القانون البحري على أنه: "..... كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر".

نصت المادة 413 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يجب أن يتكون مجموع أفراد طاقم السفينة من بحارة جزائريين، ويجوز للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحار الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية".

⁹ - تكتفي بعض الدول لتسجيل السفينة في أحد موانئها كشرط لرفع علمها دون التقيد بأي شروط لمنح الجنسية، ولا تعتبر الرابطة التي تربط السفينة بدولة العلم في هذه الحالة رابطة حقيقية بل هي رابطة شكلية، أو ما جرى العرف على تسميته بأعلام المجاملة. ويرجع السبب في هذه الظاهرة إلى التسهيلات المالية والضرائب التي تمنحها دولة علم المجاملة للسفن المسجلة فيها وإلى التساهل في اشتراطات سلامة السفن التي تتطلبها الاتفاقيات الدولية عدم التقيد بالأحكام الواردة فيها، وبالتشريعات المتعلقة بالعمل البحري.

لمزيد من التفصيل أنظر مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 48.

¹⁰ - أنظر الفقرة الثانية من المادة 91 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

¹¹ - فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، د. ب. ن، د. س. ن، ص 124.

¹² - DELEBECQUE Philippe, Droit maritime, 13^{ème} édition, édDalloz, Paris, 2014, P 73.

¹³ - مصطفى كمال طه، القانون البحري الجديد، المرجع السابق، ص ص 49 - 50.

أن العلم هو عنوان الجنسية والسفينة لا تكون لها إلا جنسية واحدة، لأن حمل السفينة لأكثر من علم يجعلها لا تخضع لولاية أية دولة.⁽¹⁴⁾

المطلب الثاني: واجبات دولة العلم اتجاه سفنها في المنطقة الاقتصادية الخالصة

أشارت المادة 91 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 إلى ضرورة وجود رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة التي ترفع علمها،⁽¹⁵⁾ تترجم هذه الرابطة من خلال مجموعة من الواجبات الملقاة على عاتق دولة العلم، ومنها:

* الممارسة الفعلية للولاية والرقابة في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمه، ومن ذلك:

أن تمسك سجلا للسفن يتضمن السفن التي ترفع علمها أو أن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها، وعلى ربانها وضباطها وأفراد طاقمها بصدد جميع المسائل المتعلقة بالسفينة.⁽¹⁶⁾ تمتد رقابة الدولة على السفن التي ترفع علمها من الحياة اليومية على متن السفينة إلى توفير الحماية لها في البحار عن طريق اتخاذ ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار،⁽¹⁷⁾ فيما يتعلق بعدة أمور أهمها:

- ✓ بناء السفن ومعداتنا وصلاحياتها للإبحار.
- ✓ تكوين طواقم السفن وشروط العمل الخاصة بهم.
- ✓ استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات.
- ✓ إخضاع السفينة قبل التسجيل للتفتيش من قبل مفتش للسفن مؤهل، وأن تحمل معها كل ما يلزم لسلامة الملاحة.

✓ أن تضع السفينة في عهدة ربان وضباط وطاقم تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة، وأن تضمن بأن يكونوا مطلعين وملتزمين بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح ومنع المصادمات ومنع التلوث البحري، وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو.⁽¹⁸⁾

¹⁴- تنص المادة 189 من القانون البحري الجزائري على أنه: "كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية. وهذه الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي (أ) شهادة الجنسية، (ب) دفتر البحارة، (ج) رخصة أو بطاقة المرور".
¹⁵- لمزيد من التفصيل عن العلاقة القانونية بين الدولة والسفينة راجع:

MOMTAZ Djamchid, "La Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires", A.F.D.I., Vol 32, 1986, P 715 et s.

¹⁶-أنظر الفقرة الأولى والثانية من المادة 94 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

¹⁷- LANGAVANT Emmanuel, Droit de la mer- les moyens de la relation maritime, 1^{ere} édition, édCujas, Paris 1983, P35.

¹⁸-أنظر الفقرة الثالثة والرابعة من المادة 94 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

* ينبغي على دولة العلم عند وقوع حادث بحري أو حادثة ملاحية تتسبب فيها سفنها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أن تأمر بإجراء تحقيق من قبل أشخاص مؤهلين خاصة إذا ما انجر عن الحادث خسائر في الأرواح أو إصابات تلحق برعايا دولة أخرى، أو أضرار تلحق بسفن أو منشآت تابعو لدولة أخرى، أو بالبيئة البحرية، وتتعاون مع الدول الأخرى في إجراء هذا التحقيق.⁽¹⁹⁾

- تلتزم دولة العلم كذلك بأن تطالب ربان السفينة التي تحمل علمها بتقديم المساعدة في البحر - بالقدر الذي لا يعرض السفينة أو الطاقم أو الركاب إلى خطر جدي - لأي شخص وجد في البحار ويكون معرضا لخطر الضياع بالإضافة إلى التوجه إلى إنقاذ الأشخاص الذين يكونون في حالة استغاثة إذا أخطر بذلك، وتقديم المساعدة بعد حدوث مصادمة للسفينة الأخرى ولطاقمها وركابها.⁽²⁰⁾

المطلب الثالث: الاختصاص التشريعي والجزائي للسفينة في المنطقة الاقتصادية الخالصة

يقضي المبدأ العام المجمع عليه في القانون الدولي بأن السفن العامة الحربية تتمتع بالحصانة التامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم، هذا ما أقرته اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في المادة 95 منها بنصها على أنه: "للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم"، وينطبق نفس الحكم على السفن العامة المستخدمة في مهمات حكومية غير تجارية وفقا لنص المادة 96 بنصها على أنه: "يكون للسفن التي تملكها أو تسييرها دولة ما وتستخدمها فقط في مهمات حكومية غير تجارية حصانة تامة في أعالي البحار من ولاية أية دولة غير دولة العلم"، وتتنطبق هذه المواد حسب نص الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى المناطق البحرية الأخرى، فالسفن الحربية أو السفينة العامة المستخدمة لأغراض حكومية غير تجارية، لا تخضع إلا لتشريع وقضاء الدولة التي تحمل علمها، وذلك مهما تكن الظروف ولا يرد على هذا المبدأ أي قيد أو استثناء.⁽²¹⁾

أما بالنسبة للسفن الخاصة التي تقوم بالملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فالقاعدة العامة كذلك تقضي بخضوعها للاختصاص الوطني للدولة التي تحمل علمها، طبقا لما نصت عليه المادة 92 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 سألغة الذكر والمنطبقة على المنطقة الاقتصادية الخالصة، وبالتالي حسب الفقرة الأولى من هذه المادة فلا يجوز لأي دولة أن تمارس اختصاصها اتجاه السفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية.⁽²²⁾

¹⁹ - أنظر الفقرة السابعة من المادة 94 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

²⁰ - أنظر المادة 98 من الاتفاقية نفسها.

²¹ - عبد الكريم علوان، المرجع السابق، ص 112.

²² - وقد رأينا في الفصل الأول من هذه المذكرة الحالات التي تخضع فيها السفينة الأجنبية لقوانين وتشريعات الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، حسب ما هو منصوص عليه في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، وسنرى كذلك في هذا الفصل القيود التي تحد من اختصاص دولة العلم في المنطقة الاقتصادية الخالصة حسب نص الاتفاقية كذلك.

يترتب على ذلك أن التصرفات القانونية التي تتم على متن السفينة، وهي موجودة في المنطقة الاقتصادية الخالصة وخاصة تلك المتعلقة بالأحوال الشخصية تخضع للإجراءات التي يحددها قانون دولة العلم، وكذلك الأمر بالنسبة للعقود، فإذا حصلت ولادة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فالدولة التي تحمل السفينة علمها هي التي تحدد جنسية المولود، والجرائم التي ترتكب على متن السفينة مهما كانت طبيعتها والقائم بها وضحيته، فإنها تخضع لاختصاص دولة العلم.⁽²³⁾

ينطبق ذلك أيضا حتى في حالة وقوع مصادمة أو أية حادثة ملاحية تتعلق بسفينة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وتؤدي إلى مسؤولية جزائية أو تأديبية لربان السفينة أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها، فلا تقام أية دعوى ضد الشخص المسؤول إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو التي يكون الشخص من رعاياها.⁽²⁴⁾ أما بالنسبة للمسائل التأديبية فإن الدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة أو شهادة الأهلية أو الترخيص، تكون وحدها المختصة بالنظر في هذه المخالفات،⁽²⁵⁾ ويمنع على أي دولة غير دولة العلم في حالة وقوع مصادمات أو حوادث ملاحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة إصدار أمر احتجاز السفينة حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق.⁽²⁶⁾

المبحث الثاني: الاستثناءات الواردة على خضوع السفينة لاختصاص دولة العلم في المنطقة الاقتصادية الخالصة

حتى في ظل مبدأ حرية أعالي البحار أوجد العرف الدولي منذ القدم، بعض الاستثناءات والقيود التي تحد من هذه الحرية حتى لا يساء استخدامها في الإضرار بمصالح الآخرين، ومع تطبيق مبدأ حرية الملاحة البحرية في نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة بقيت معه هذه الاستثناءات التي تحد من اختصاص دولة العلم في هذه المنطقة، والتي تتمثل أساسا في تقرير مبدأ حق الزيارة لمصلحة الجماعة الدولية (المطلب الأول)، وكذا تقرير حق المطاردة الحثيثة لصالح الدولة الساحلية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تقرير حق الزيارة لصالح الجماعة الدولية

يخول العرف الدولي للسفن الحربية في أعالي البحار في أحوال استثنائية محددة، حق الاقتراب من السفن الخاصة أو أن تطلب منها رفع علمها للتحقق من جنسيتها،⁽²⁷⁾ حيث يعد هذا خروجاً عن قاعدة خضوع السفن

²³- محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 463.

²⁴- أنظر الفقرة الأولى من المادة 97 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

²⁵- أنظر الفقرة الثانية من المادة نفسها.

²⁶- أنظر الفقرة الثانية من المادة نفسها.

²⁷- جرى العرف الدولي المعمول به على إلزام السفن الخاصة المادة في البحر العالي أن ترفع علمها تعريفاً بهويتها عند التقائها بسفينة حربية، وفي حالة امتناعها عن ذلك حتى بعد أن تنذرها السفينة الحربية بضرورة رفع علمها - عن طريق رفع هذه الأخيرة

لقانون الدولة التي تتبعها لدواعي الأمن والنظام في أعالي البحار، في الحالات التي تقوم فيها سفن خاصة بأعمال محرمة قانوناً.⁽²⁸⁾

منحت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 من خلال المادة 110 منها،⁽²⁹⁾ الحق للسفن الحربية في أن تتفقد في المنطقة الاقتصادية الخالصة أية سفينة أجنبية - من غير السفن التي تكون لها حصانة تامة كما سبق بيانه⁽³⁰⁾ - إذا توفرت لديها أسباب معقولة، بأنها تقوم ببعض الأعمال التي سنذكرها لاحقاً، حيث يجوز للسفينة الحربية من أجل ذلك أن ترسل زورقا تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها،⁽³¹⁾ من أجل فحص الأوراق التي تجيز للسفينة رفع العلم الموجود عليها،⁽³²⁾ وإذا ثبت أن الشبهات ليس لها أساس من الصحة يتم تعويض السفينة عن أي ضرر أو خسارة بشرط ألا تكون قد ارتكبت عملاً يضعها موضع الشبهات.⁽³³⁾

يكون حق الزيارة حسب الفقرة الأولى من المادة 110⁽³⁴⁾ إذا كانت هناك شبهات بأن السفينة تقوم بأعمال القرصنة (الفرع الأول)، أو تعمل في تجارة الرقيق (الفرع الثاني)، أو تعمل في البث الإذاعي غير المرخص به (الفرع الثالث)، أو السفينة عديمة الجنسية أو أنها من نفس جنسية السفينة الحربية. وسنتناول بالدراسة هذه الحالات طبقاً لمواد الجزء السابع من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 الخاص بالبحر العالي، المطبقة على المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقاً لما أحالت عليه الفقرة الثانية من المادة 58 من الاتفاقية نفسها.

لعلمها - تقوم قرينة لدى السفينة الحربية بأن تكون هذه السفينة تعمل خارج القانون وجاز لها تفتيشها. لمزيد من التفصيل أنظر لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية، المرجع السابق، ص 295.

²⁸- أحمد محمد رفعت، القانون الدولي العام، جامعة القاهرة، 1999، ص 376.

²⁹- كانت اتفاقية جنيف للبحر العالي قد أقرت حق الزيارة من خلال المادة 22 منها بالسماح للسفينة الحربية بإرسال زورق تحت قيادة ضابط إلى السفينة المشتبه فيها لمراجعة مستنداتها، والتأكد من أنها ليست سفينة قرصنة أو تقوم بتجارة الرقيق أو بكونها من نفس جنسية السفينة الحربية، وقد توسعت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في تعداد الحالات التي تسمح بحق الزيارة.

³⁰- لم تقصر المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حق الزيارة على السفن الحربية فقط، وإنما ينطبق هذا الحق كذلك على الطائرات العسكرية، وكذلك على السفن والطائرات التي تحمل علامات واضحة، تدل على أنها في خدمة حكومية. أنظر الفقرتان الرابعة والخامسة من المادة نفسها.

³¹- أنظر الفقرة الثانية من المادة 110 من الاتفاقية نفسها.

³²- أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار.....، المرجع السابق، ص 346.

³³- أنظر الفقرة الثالثة من المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

³⁴- حددت الفقرة الأولى من المادة 110 الحالات التي يجوز فيها حق الزيارة إلا أنها أقرت بأنه في حالة وجود معاهدة دولية، تقرر إمكانية التدخل ضد سفينة أجنبية في أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإن قيام دولة طرف في هذه المعاهدة بتفقد السفن الأجنبية أو زيارتها أو تفتيشها، لا يشكل في حدود ما تنص عليه المعاهدة خروجاً عن أحكام القانون الدولي.

الفرع الأول: القرصنة

تعد جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الدولية الخطيرة التي تشكل تهديدا لسلامة الملاحة البحرية،⁽³⁵⁾ نظرا لانتشارها واتساع نطاقها وتنوع صورها، وتزايد معدلات ارتكابها، وتستهدف القرصنة البحرية السفن التجارية الآمنة والبواخر وناقلات النفط العملاقة واليخوت السياحية، التي تجوب خطوط الملاحة الدولية، ويترتب على القرصنة آثار مادية ومعنوية كبيرة تهدد المجتمع الدولي ككل، لذلك لجأت الاتفاقيات الدولية إلى تجريم أعمال القرصنة.⁽³⁶⁾

نصت اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958 على تجريم القرصنة البحرية،⁽³⁷⁾ وجاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 للتأكيد على ذلك من خلال المواد من 100 إلى 107 منها، حيث تضمنت المادة 100 من هذه الاتفاقية الدعوة إلى التعاون الدولي، إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في أعالي البحار أو أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة.

تطرقت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في المادة 101 منها إلى تعريف القرصنة البحرية من خلال تعداد الأفعال المشككة لها وهي:

(أ) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة، من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجها:

* في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.

* ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

(ب) أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضيي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

(ج) أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل عمدا ارتكابها.

على ذلك يشترط لقيام جريمة القرصنة ما يلي:

* أن يكون العمل غير مشروع ومقترنا باستعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب.

³⁵ - برزت القرصنة البحرية على الصعيد العالمي منذ العصور القديمة ومرت عبر التاريخ بعصور ازدهار وعصور ركود، وذلك تبعا لحركة التجارة والملاحة البحرية. للمزيد عن التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية أنظر:

VALLON Frédérique, La mer et son droit entre liberté et consensualisme, L'impossible gestion de la piraterie et du terrorisme, édPublibook, Paris 2011, pp 53 – 56.

³⁶ - حول هذه الاتفاقيات أنظر مايا خاطر، " الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية "، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد 04، السنة 2011، ص ص 268 – 270.

³⁷ - أنظر المادتين 14 و 15 من اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958.

* أن يهدف العمل إلى تحقيق أغراض خاصة، ولم يشترط النص وجود دافع الريح وإنما اكتفى بعبارة الأغراض الخاصة، ليشمل بذلك حتى الأعمال التي يكون الدافع وراءها الكراهية أو الأخذ بالتأثر، مع استثناء الأعمال المشابهة التي ترتكب لأغراض سياسية.

* أن يرتكب العمل طاقم أو ركاب سفينة خاصة،⁽³⁸⁾

* يعتبر الاشتراك أو التحريض من أعمال القرصنة كذلك.

* أن يسيطر مرتكبو أعمال القرصنة على السفينة أو الطائرة سيطرة فعلية حتى يمكن اعتبارها سفينة أو طائرة قرصنة، سواء كانوا ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أي من الأعمال المشار إليها سابقاً، أو استخدمت بالفعل لارتكاب هذه الأعمال.⁽³⁹⁾

إذا وقعت أعمال القرصنة من جانب سفينة حكومية أو سفينة حربية تمرد طاقمها واستولوا عليها، فيعد هذا من قبيل أعمال القرصنة،⁽⁴⁰⁾ التي تخول للدول حق الزيارة والتفتيش لهذه السفينة - سواء في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في أعالي البحار - وبالتالي يرفع عنها حق الحصانة الذي تتمتع به، إذ أنه عند قيامها بالقرصنة لا تمارس أي مظهر من مظاهر السيادة أو السلطة العامة اللذان يشكلان الأساس القانوني لتقرير حصانة هذه السفن.⁽⁴¹⁾

نظراً لخطورة أعمال القرصنة على أمن الملاحة البحرية، فقد أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في المواد من 105 إلى 107، لأية دولة بواسطة سفنها أو طائراتها الحربية أو أي من السفن أو الطائرات المخصصة لخدمة عامة، أن تقوم بضبط سفينة القرصنة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ويمكن لمحاكم تلك الدولة أن تحكم بالعقوبات الواجب توقيعها والإجراءات الواجب اتخاذها فيما يتعلق بالسفينة أو الطائرة والأموال الموجودة عليها، مع حفظ حقوق الغير حسن النية، على أنه تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط مسؤولية أي ضبط تعسفي أو دون مبررات كافية، إزاء أي خسارة أو ضرر اتجاهاً دولة السفينة.⁽⁴²⁾

³⁸ -BOUTOUCHENT Abdenour, De la défection du monopole de l'Etat du pavillon à l'intervention des Etats tiers dans la lutte contre la piraterie, séminaire national sur le recours à la force dans les relations internationales : Entre la force du droit et l'hégémonie de la force, Faculté de droit et des sciences politique, Université Mouloud Mammeri Tizi-Ouzou, 19 et 20 Mai 2013, P 04.

³⁹ -أنظر المادة 103 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

⁴⁰ -أنظر المادة 102 من الاتفاقية نفسها.

⁴¹ -أحمد أبو الوفا، القرصنة البحرية والقانون الدولي: أركاناً وأحكاماً، ملتقى دولي حول مكافحة القرصنة البحرية، كلية التدريب قسم البرامج التدريبية، جامعة الخرطوم، المنعقد من 19 إلى 21 ديسمبر 2011، ص 06.

⁴² -أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 349.

الفرع الثاني: الاتجار بالرقيق

كان الاتجار بالرقيق⁽⁴³⁾ شائعا حتى أوائل القرن 19 وقد عملت الدول على محاربته، خاصة أثناء نقلهم عبر البحار وقد تقرر حظر الرقيق كنتيجة طبيعية عن حظر نظام الرق كله،⁽⁴⁴⁾ حيث أبرمت العديد من الاتفاقيات،⁽⁴⁵⁾ التي تعطي للسفن الحربية الحق في ضبط كل سفينة تلتقي بها في أعالي البحار، تشتغل في تجارة الرقيق وتقديم رجالها للمحاكمة، غير أن إصراف بعض أساطيل الدول البحرية الكبرى مثل إنجلترا في تفتيش السفن الأجنبية ومصادرتها بحجة الاشتباه في الاشتغال بالرقيق، أثار احتجاج الدول الأخرى مما أدى إلى الاتفاق في مؤتمر بروكسل لسنة 1890، على عدم جواز وقف وتفتيش سفينة على أساس الاشتباه في الاتجار بالرقيق، إلا إذا كانت حمولتها لا تزيد عن 500 طن ووجدت في أحد المناطق المشبه فيها، وأن تقوم الدولة التابعة لها السفينة بمحاكمة رجالها دون أن يكون للدولة الأجنبية التي ضبطتها، القيام بهذه المهمة.⁽⁴⁶⁾

أقرت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 حظر نقل الرقيق على السفن،⁽⁴⁷⁾ وفرضت على الدول أن تتخذ إجراءات فعالة لمنع نقل الرقيق على السفن التي ترفع أعلامها وتوقيع العقاب الرادع على المخالف،⁽⁴⁸⁾ وأكدت على ذلك اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في المادة 99 منها والتي نصت على أنه: "تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاينة نقل الرقيق في السفن المؤنونة لها برفع علمها ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض، وأي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة أيا كان علمها يصبح حرا بحكم الواقع".

طبقا لنص المادة 110 السالفة الذكر والمتعلق بحق الزيارة، يحق لأي من السفن الحربية أو السفن العامة، أن تضبط أي سفينة في المنطقة الاقتصادية الخالصة ترفع علم أية دولة أخرى تقوم بنقل الرقيق لإجراء التفتيش عليها، أما بالنسبة للاختصاص القضائي فإنه يمنح للدولة التي ترفع السفينة محل التفتيش علمها، ولا يدخل في اختصاص أية دولة أخرى.⁽⁴⁹⁾

الفرع الثالث: البث الإذاعي غير المصرح به

حظرت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 البث الإذاعي غير المصرح به، من أعالي البحار أو من المنطقة الاقتصادية الخالصة من خلال المادة 109 منها، والتي عرفته في فقرتها الثانية على أنه: "إرسال

⁴³ -يعرف الاتجار بالرقيق على أنه كل فعل موجه إلى الإنسان بقصد استرقاقه، سواء تمثل في أسره أو في حيازته أو في التنازل عنه للغير بغير مقابل. لمزيد من التفصيل أنظر محمد سعادي، المرجع السابق، ص 233.

⁴⁴ - صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص 337.

⁴⁵ - من الاتفاقيات المحرمة للرق والاتجار به، معاهدة حظر الرق المؤرخة في 25 سبتمبر 1926. لمزيد من التفصيل أنظر محمد سعادي، المرجع نفسه، ص 233.

⁴⁶ - عبد المعز عبد الغفار نجم، المرجع السابق، ص 158.

⁴⁷ - أنظر المادتين 13 و 22 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

⁴⁸ - أحمد محمد رفعت، القانون الدولي العام،، المرجع السابق، ص 374.

⁴⁹ - يوسف أمال، دروس في القانون الدولي للبحار، دار بلقيس، الجزائر 2010، ص 37.

الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يستثنى من ذلك نداءات الاستغاثة".

يقع على عاتق كافة الدول واجب التعاون من أجل قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار أو من المنطقة الاقتصادية الخالصة،⁽⁵⁰⁾ وذلك لما ينطوي عليه هذا العمل من تهديد للنظام الدولي واستقراره القائم على احترام سيادة الدول وعدم التدخل في شؤونها الداخلية،⁽⁵¹⁾

ينعقد الاختصاص للمعاقبة على ارتكاب جريمة البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار أو من المنطقة الاقتصادية الخالصة، إما لدولة علم السفينة، أو لدولة تسجيل المنشأة، أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها، أو أي دولة يمكن استقبال البث فيها أو لأية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها،⁽⁵²⁾ ويجوز لأية دولة من هذه الدول حسب ما أقرته الفقرة الرابعة من المادة أعلاه أن تقبض على أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به أو تحتجز أية سفينة مستخدمة في هذا الغرض أو تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي وذلك عملاً بأحكام المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.⁽⁵³⁾

الفرع الرابع: الشك في جنسية السفينة أو في العلم الذي ترفعه

من بين الأسباب التي تبرر التوقيف للزيارة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، ما سبق أن ذكرناه من ضرورة أن يكون للسفينة علم واحد يدل على حقيقة جنسيتها،⁽⁵⁴⁾ ولاشك أن هذا الاستثناء له ما يبرره لأن كون السفينة بدون جنسية أو أن لها أكثر من جنسية يثير العديد من الشكوك حولها وحول النشاطات التي تقوم بها، والشيء نفسه في حالة لجوء السفينة إلى محاولة عدم الخضوع لأية رقابة من جانب الدولة التي تحمل جنسيتها، عن طريق رفع علم دولة أجنبية وإخفاء علمها الحقيقي.⁽⁵⁵⁾

أجازت الفقرتان الفرعيتان (د) و(هـ) من الفقرة الأولى من المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، للسفن الحربية تفتيش أي سفينة أجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، في حالة الاشتباه بأنها سفينة

⁵⁰ - أنظر الفقرة الأولى من المادة 109 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

⁵¹ - لم تتضمن اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 أي إشارة إلى البث الإذاعي غير المصرح به، كسبب من الأسباب التي تخول حق الزيارة بشأنها، ويرجع ذلك لعدم الشعور بأهمية هذه الإشارة في ذلك الوقت وكون مخاطر هذا البث لم تتضح لأن التقدم العلمي والفني في هذا المجال لم يصل إلى درجة إثارة ذلك. لمزيد من التفصيل أنظر إبراهيم محمدالعناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص 124.

⁵² - أنظر الفقرة الثالثة من المادة 109 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

⁵³ - محمد السعيد الدقاق و مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي العام (المصادر - النظام الدبلوماسي والقنصلي - الأشخاص - قانون البحار)، الدار الجامعية، الإسكندرية 1993، ص 394.

⁵⁴ - إبراهيم محمدالعناني، قانون البحار، المرجع السابق، ص 125.

⁵⁵ - أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، المرجع السابق، ص 351.

عديمة الجنسية أو أنها من نفس جنسية السفينة الحربية التي استوقفتها، ويعد ذلك خروج عن مبدأ حرية الملاحة وخضوع السفينة لدولة العلم في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

المطلب الثاني: تقرير حق المطاردة الحثيثة لصالح الدولة الساحلية

تعتبر اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 أول اتفاقية دولية قننت مفهوم المطاردة الحثيثة من خلال المادة 23 منها،⁽⁵⁶⁾ واحتفظت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بمجمل أحكامها مع إدخال بعض التعديلات عليها، وإضافة فقرة جديدة بما يتماشى والتطورات الجديدة خاصة فيما يتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة المستحدثة، والتي تملك فيها الدولة الساحلية حقوقا سيادية تتعلق باستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية وحقوق ولاية تتعلق بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، البحث العلمي البحري وحماية البيئة البحرية، حيث أنه يمكن للسفن الأجنبية أن تلجأ إلى مخالفة القوانين والأنظمة في هذه المنطقة، ثم تسرع بالخروج منها لتقلت من الإجراءات التنفيذية التي خولتها الاتفاقية للدولة الساحلية في هذه المنطقة.

لذلك منحت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 من خلال المادة 111 منها، الحق للدولة الساحلية في مطاردة السفن المتهمه بخرق قوانينها المتعلقة بمناطق الولاية الوطنية أو مناطق السيادة، وإلا ستنتهي الفائدة من تمتعها بامتياز اتخاذ التدابير الملائمة من أجل الحفاظ على حقوقها في هذه المناطق، وبما أن المادة 111 جاءت كاستثناء عن القاعدة التي تقضي بحرية الملاحة في البحر العالي، وهي تنطبق في نفس الوقت على المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإن ذلك يخول أيضا للدولة الساحلية الاستمرار بالمطاردة الحثيثة حتى عند دخول السفينة الأجنبية للمنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى، وهذا ما يعد استثناء عن حرية الملاحة وخضوع السفينة لدولة العلم في هذه المنطقة.⁽⁵⁷⁾

لم تتطرق المادة 11 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 إلى تعريف المطاردة الحثيثة،⁽⁵⁸⁾ إلا أنها حددت شروط المطاردة القانونية (الفرع الأول)، وفي حالة العكس تتحمل الدولة الساحلية مسؤولية المطاردة غير القانونية (الفرع الثاني).

⁵⁶ بالرغم من أن اتفاقية جنيف كانت أول اتفاقية قننت مفهوم المطاردة الحثيثة، إلا أن الأصول التاريخية لحق المطاردة الحثيثة ترجع إلى العصور القديمة، وقد كان للفقه والقضاء الدولي والوطني بالإضافة إلى التشريعات الداخلية للدول، وكذا أعمال التقنين غير الرسمية دور كبير في تطوير مفهومها. للمزيد من التفاصيل حول التطور التاريخي لحق المطاردة الحثيثة أنظر حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي (دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار)، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، جامعة الحسن الأول، الرباط، د. س. ن، ص 09 وما بعدها.

⁵⁷ -ROELAND Jansoone, "La pratique Etatique belge et la zone économique exclusive", R.B.D.I, N° 01, 1999, P 101.

⁵⁸ يعرف جيدل المطاردة الحثيثة بأنها: "التعقب المنطلق من المياه الخاضعة للسلطة العمومية للدولة الساحلية والمستمر في البحر العالي، وتقوم بالمطاردة السفن المخولة من لدن الدولة الساحلية للقيام بهذه المهمة اتجاه سفينة أجنبية خرقت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية في هذه المياه". نقلا عن حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة....، المرجع السابق، ص 10 - 11.

الفرع الأول: شروط المطاردة الحثيئة: يمكن حصر شروط المطاردة الحثيئة فيما يلي:

أولاً: وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بانتهاك السفينة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية

أعطت الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 السلطات المختصة للدولة الساحلية الحق بمطاردة السفينة الأجنبية، إذا توفرت لديها أسباب وجيهة للاعتقاد بأن هذه السفينة قد انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة، حيث يثير هذا الشرط مسألتين:

أ- **المسألة الأولى:** هي استعمال الفقرة الأولى للمادة 111 لعبارة الأسباب الوجيهة للاعتقاد،⁽⁵⁹⁾ فعلى الرغم من توضيح لجنة القانون الدولي عند تبنيها لهذه العبارة في عام 1956 بأن الأسباب الوجيهة يجب أن تكون قائمة على التأكد وليس مجرد الشك، إلا أنها تبقى تطرح الكثير من المشاكل من الناحية العملية، فهل تعني تلك الأسباب أن يتم مشاهدة السفينة وهي تقوم بالصيد غير المرخص به في المنطقة الاقتصادية الخالصة مثلاً، أم أن وجود سمك على سطح تلك السفينة كافٍ لاعتبارها في حالة انتهاك لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية في هذه المنطقة؟⁽⁶⁰⁾

نحن نعتقد أنه كان على الاتفاقية ضبط معايير واضحة يمكن الاعتماد عليها لتسبب المطاردة، فهي على هذه الحالة يمكن أداة لتعسف الدولة الساحلية في مطاردة السفينة الأجنبية دون أن يكون لديها دلائل على انتهاكها لقوانينها، ومن جهة أخرى يمكن أن تستعمل كثرة قانونية من طرف السفن الأجنبية، يمكنها من خلالها الإفلات من العقاب، وهو ما حدث فعلاً في قضية السفينة SAIGA حيث أقرت المحكمة الدولية لقانون البحار بعدم مشروعية المطاردة الحثيئة، نظراً لأنها لم تستوفي جميع الشروط المنصوص عليها في المادة 111 منها، ومن بينها أن السلطات الغينية القائمة بالمطاردة اعتمدت على مجرد الشكوك، ولم يكن لديها دليل على مخالفة السفينة المذكورة لتشريعاتها وأنظمتها.⁽⁶¹⁾

⁵⁹ - يقول الأستاذ إبراهيم محمد العناني في تعليقه على هذه المسألة على أنه: "إن تقدير وجاهة السبب المبرر للمطاردة من عدمه مسألة تخضع للتقدير الخاص للدولة الساحلية، ويؤكد ذلك أنه سواء في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 أو اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 لا يوجد لهما تعريف موضوعي للسبب الوجيه ومع ذلك فإننا نعتقد أن يد الدولة الساحلية غير مطلقة في هذا التقدير، حيث ينبغي تفسير وجاهة السبب هنا بمعنى المعقولة في ضوء الظروف المحيطة". لمزيد من التفصيل راجع إبراهيم محمد العناني، قانون البحار....، المرجع السابق، ص 128.

⁶⁰ - عامر غسان سليمان فاخوري، "حق المطاردة الحثيئة في البحر، وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق"، مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية، العدد 49، السنة 2012، ص 309.

⁶¹ - السفينة SAIGA هي ناقلة بترول ترفع علم دولة Les Grenadines Saint-Vincent et حيث عبرت هذه الأخيرة في 27 أكتوبر 1997 الحدود البحرية الشمالية بين غينيا وغينيا بيساو ودخلت المنطقة الاقتصادية الخالصة لغينيا وقامت بتموين ثلاث سفن صيد بالوقود، وتمت مطاردتها من طرف زوارق بحرية تابعة لمصلحة الجمارك الغينية، وفي اليوم الموالي تم القبض عليها وتفتيشها واحتجازها من طرف السلطات الغينية، ثم القبض على طاقمها. لمزيد من التفصيل أنظر بختة خوتة، التسوية القضائية

ب- **المسألة الثانية:** هو أن نص الفقرة الأولى والثانية من المادة 111 قد ميز فيما يخص سبب قيام المطاردة الحثيثة بين المناطق البحرية، فبالنسبة للمياه الداخلية والبحر الإقليمي والمياه الأرخيبيلية، يكون سبب المطاردة هو مخالفة السفينة لأي من قوانين وأنظمة الدولة الساحلية سواء كانت متعلقة بهذه المناطق بالذات أم تتعلق بإقليم الدولة ككل، أما بالنسبة للمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري فإن سبب المطاردة يكون مقتصرًا على مخالفة القوانين الخاصة بهذه المناطق فقط.

يثير هذا الشرط كذلك العديد من الصعوبات التطبيقية بالنسبة للمنطقة الاقتصادية الخالصة، بين الحد الفاصل لما تعتبره الدول حقا لها في التمتع بحرية الملاحة واستعمال البحار لأغراض مشروعة دوليا، وما تعتبره الدولة الساحلية مخالفة لقوانينها وأنظمتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، نظرا لعدم نص الاتفاقية على ذلك صراحة وهو ما يعرف بالحقوق المتبقية السابق ذكرها، حيث كان تزويد السفينة SAIGA لثلاث سفن صيد بالوقود في المنطقة الاقتصادية الخالصة لغينيا السبب في مطاردتها، حيث اعتبرت دولة **Saint-Vincent** السفينة مارست حقها في حرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، بينما اعتبرت غينيا أن تموين سفن الصيد هو نشاط يدخل ضمن ممارستها لحقوقها السيادية الخاصة، باستكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة.⁽⁶²⁾

نزاعات الحدود البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية العلوم القانونية والإدارية، جامعة حسيبة بن بوعلوي الشلف 2008، ص 112.

⁶² - وجدت المحكمة الدولية لقانون البحار صعوبات كبيرة في تحديد التكييف القانوني لهذا النشاط، حيث أشارت إلى وجود حجج تؤكد تكييف عملية تموين السفن التي كانت تقوم بها السفينة SAIGA وقت تفتيشها على أنها نشاط فرعي تابع للصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة، الأمر الذي يعني خضوع تنظيمه لسلطة الدولة الساحلية، وفقا للفقرة الأولى من المادة 73 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982. ومن ناحية أخرى وجود حجج تعارض مثل هذا التكييف وتعتبر عملية التموين نشاطا مستقلا يخضع لمبدأ حرية الملاحة، وكانت قد أكدت في حكمها الصادر في 04 ديسمبر 1997 في الفقرة 59 منه، أنها لن تحدد التكييف الذي تعتبره مؤسسا من الوجهة القانونية، ثم عادت في الفقرة 63 من الحكم لتؤيد التكييف الأول، على أساس أنها خيرت بين تكييف ينتج عنه اعتبار غينيا مخالفة للقانون الدولي وتكييف آخر يؤدي إلى تجنب هذه المخافة، وهذا ما يؤكد في نظرنا صعوبة الفصل في الحقوق المتبقية التي أشارت إليها المادة 59 من اتفاقية قانون البحار. للمزيد من التفاصيل حول هذه القضية أنظر محمد صافي يوسف، المحكمة الدولية لقانون البحار، دراسة تحليلية للجوانب التنظيمية والوظيفية للمحكمة ولأهم الأحكام القضائية الصادرة عنها، دار النهضة العربية، القاهرة 2003، ص 284 - 285. وكذلك أنظر شراد صونيا، تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة 2013، ص 284.

ثانيا: يجب أن تنطلق المطاردة من إحدى مناطق السيادة أو الولاية

اشتراطت الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، لقانونية المطاردة الحثيثة أن تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها أو قواربها، في المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة،⁽⁶³⁾ ما ينطبق أيضا حسب نص الفقرة الثانية من المادة نفسها على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري⁽⁶⁴⁾.

ثالثا: إصدار أمر بالتوقف للسفينة الأجنبية

من الشروط الأساسية لقانونية المطاردة الحثيثة أن لا تبدأ إلا بعد إعطاء أمر واضح بالتوقف للسفينة المطاردة، ويتم ترجمة هذا الأمر حسب الفقرة الرابعة من المادة 111 عن طريق إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية، بالتوقف من مسافة تستطيع السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها، ومثل هذه التدابير يمكن اتخاذها من طرف سلطات الدولة الساحلية قبل البدء في المطاردة نظرا لتنوع الإشارات المتوفرة عادة لدى خفر السواحل، شريطة أن تكون مسموعة أو مرئية.⁽⁶⁵⁾

رابعا: يجب أن تتم المطاردة من قبل السفن الحربية أو من في حكمها

حددت الفقرة الخامسة من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 الآليات (المعدات) التي تقوم بعملية المطاردة، حيث اشتراطت أن تتم المطاردة من قبل السفن الحربية⁽⁶⁶⁾ والطائرات العسكرية⁽⁶⁷⁾ أو غيرها

⁶³ - قد تكون السفينة الأجنبية موجودة خارج المجالات البحرية المذكورة وتبعث بزوارقها أو قواربها والتي تعمل كفريق واحد إلى هذه المجالات، للقيام بأعمال تخرف قوانين الدولة الساحلية، وفي هذه الحالة أخذت الاتفاقية بمبدأ الوجود الحكمي أي أن السفينة الأم تعتبر كأنها موجودة كذلك داخل تلك المجالات ويجوز مطاردتها، بالرغم من أنها في الواقع موجودة خارجها. هذا ما يستخلص من الفقرة الأولى والفقرة الرابعة من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982. لمزيد من التفصيل أنظر حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة، المرجع السابق، ص ص 182 - 183.

⁶⁴ - يكتسي تحديد موقع السفينة أهمية كبرى قبل انطلاق المطاردة الحثيثة، فإذا غادرت السفينة المناطق المشار إليها عدة المطاردة غير قانونية، هذا ما قضت به المحكمة في قضية السفينة South Tomi التي كانت تقوم بالصيد غير المرخص به في المنطقة الاقتصادية الخالصة لأستراليا، حيث وجدت المحكمة أن السفينة لم تؤمر بالتوقف إلا عندما كانت خارج المنطقة الاقتصادية الخالصة، بالرغم من أنها كانت تحمل معها ما قيمته 1.4 مليون دولار من سمك Patagonian Tooth Fish. لمزيد من التفصيل أنظر عامر غسان سليمان فاحوري، المرجع السابق، ص ص 297 - 298.

⁶⁵ - أشارت لجنة القانون الدولي إلى أنه لا يمكن الاعتماد بالإشعار الصادر بواسطة الراديو وبالتالي لا يمكن اعتباره وسيلة قانونية لانطلاق المطاردة، لأن إصداره يمكن أن يتم من أية مسافة. لمزيد من التفصيل أنظر حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة، المرجع السابق، ص 188.

⁶⁶ - تنص المادة 29 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على أنه: " لأغراض هذه الاتفاقية تعني السفينة الحربية سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما، وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة وتكون تحت إمرة ضابط

من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية، واشترطت في هذه الأخيرة أن يكون مرخص لها بممارسة حق المطاردة الحثيثة على السفن الأجنبية المذنبة تحت طائلة قيام المسؤولية الدولية للدولة الساحلية التابعة لها سفينة المراقبة.⁽⁶⁸⁾

عند ممارسة المطاردة من قبل طائرة تطبق نفس الأحكام المطبقة على السفن، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، كما يجب على الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف أن تطارد السفن فعلياً حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية، تكون قد دعتها الطائرة لتتابع المطاردة ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة، وأنه لا يكفي لتبرير احتجاز السفينة خارج البحر الإقليمي أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي ترتكب الانتهاك، أو هي 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.⁽⁶⁹⁾

خامساً: حصانة السفن الحربية ومن في حكمها من المطاردة الحثيثة

تستثنى السفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية من المطاردة الحثيثة،⁽⁷⁰⁾ ويستخلص هذا الشرط من أحكام المادتين 95 و 96 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 السابق التطرق إليهما، فمخالفة سفينة حربية أجنبية لأحد الحقوق السيادية للدولة الساحلية لا يعطي هذه الأخيرة الحق بمطاردة السفينة المخالفة، إنما يقتصر حقها على مطالبتها بمغادرة المياه الإقليمية على الفور، وبالتالي فإن السفن المعنية بالمطاردة هي السفن التجارية الخاصة، والسفن الحكومية المستعملة لأغراض تجارية فقط.⁽⁷¹⁾

سادساً: الاستمرار في المطاردة الحثيثة دون انقطاع

يفيد شرط الاستمرارية في جعل مطاردة الدولة الساحلية للسفينة المخالفة متواصلة، لإضفاء الشرعية على تمديد السلطة القضائية للدولة الساحلية إلى غاية المنطقة الاقتصادية الخالصة والبحر العالي، ولأن هذا الأمر يتعلق بحق استثنائي تعد ممارسته خرقاً للقاعدة العامة التي تمنع التداخل بين القوانين،⁽⁷²⁾ وعليه حتى تكون المطاردة الحثيثة قانونية يجب أن تكون مستمرة ومتواصلة، لأن توقفها لأي سبب كان لا يسمح بالعودة إليها

معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة، ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية ."

⁶⁷ - لم تعرف اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 الطائرة العسكرية إلا أن اتفاقية باريس للملاحة لسنة 1919 عرفت في المادة 31 منها على أنها تلك التي تكون تحت إمرة عسكرية. لمزيد من التفصيل أنظر حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة، المرجع السابق، ص 179.

⁶⁸ - المرجع نفسه، ص 180.

⁶⁹ - أنظر الفقرة السادسة من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

⁷⁰ - أنظر المواد من 30 إلى 32 من الاتفاقية نفسها.

⁷¹ - عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع السابق، ص 301.

⁷² - حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة، المرجع السابق، ص 192.

ثانية،⁽⁷³⁾ وهذا ما نستشفه من خلال الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، التي تنص على أنه: ".... لا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع".

لا يلزم أن تقوم سفينة واحدة بالمطاردة بل يجوز أن تتابعها عدة سفن أو طائرات متوالية إلى أن يتم القبض على السفينة المخالفة، بشرط أن ينتهي أي فاصل زمني بين عمل هذه السفن والطائرات،⁽⁷⁴⁾ ولم تشترط اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 زمنا معيناً أو مسافة معينة لاستمرارية المطاردة الحديثة،⁽⁷⁵⁾ إلا أنها نصت على وجوب إنهاء المطاردة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها للبحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى،⁽⁷⁶⁾ ففي هذه الحالة تدخل السفينة ضمن الاختصاص القضائي لدولتها أو للدولة التي دخلت إلى بحرها الإقليمي.⁽⁷⁷⁾

الفرع الثاني: المسؤولية الدولية عن المطاردة غير القانونية

تفرض صرامة الشروط المطلوبة عند ممارسة حق المطاردة الحديثة اتخاذ كافة الاحتياطات تحت طائلة المسؤولية الدولية، خاصة وأن الدول تظهر حساسية كبيرة في حالات وقوع حوادث في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر العالي تهم سفناً ترفع أعلامها، باعتبار أن حرية الملاحة هي العامل المشترك في تنظيم سلوك الدول في هذه المناطق البحرية، فالدولة تكون مسؤولة عن أية مطاردة يقوم بها أعوانها أثناء ممارسة مهامهم بطريقة غير قانونية، ويقع على عاتقها عبء التعويض عن الأضرار الناجمة عن سلوك أعوانها.⁽⁷⁸⁾ تعتبر مسألة التعويض عن الأضرار الناجمة عن المطاردة غير القانونية منذ القرن 19 إلا أنها لم تطرح للتقنين إلا في إطار مؤتمر جنيف لسنة 1958، ونصت عليها الفقرة السابعة من المادة 23 من اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958، كما أكدت عليها الفقرة الثامنة من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بنصها على ما يلي: "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".

⁷³ - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 476.

⁷⁴ - محسن أفكيرين، المرجع السابق، ص 194.

⁷⁵ - حدثت عدة مطاردات حديثة من الفوكلاند إلى الكاب تاون في جنوب إفريقيا ومن استراليا إلى جنوب إفريقيا، ففي قضية السفينة South Tomi استمرت المطاردة 14 يوماً وفي قضية السفينة Viarsa استمرت 21 يوماً وهي تعتبر أول مطاردة تم تسجيلها عبر التاريخ. لمزيد من التفصيل أنظر عامر غسان سليمان فاخوري، المرجع السابق، ص 318.

⁷⁶ - أنظر الفقرة الثالثة من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

⁷⁷ - يمكن أن تتواصل المطاردة الحديثة في البحر الإقليمي للدول المجاورة في حالة وجود اتفاق أو معاهدة بينها تقضي بذلك، مثال ذلك ما نصت عليه المادة 41 من اتفاق الاتحاد الأوروبي Schengen. لمزيد من التفصيل أنظر:

- ROELAND Jansoone, Op.Cit, pp 101 - 102.

⁷⁸ - حسن خطابي، حق المطاردة الحديثة....، المرجع السابق، ص ص 208 - 209.

يقر نص هذه الفقرة صراحة بوجوب تعويض أية خسارة أو أضرار تكبدتها سفينة أجنبية من خلال مطاردة حثيثة غير مبررة، عن طريق الإصلاح المالي للضرر المادي الحاصل، كما يمكن أن يتضمن التعويض إضافة إلى ذلك ترضية ذات مظهر معنوي⁽⁷⁹⁾.

خاتمة

من خلال ما تقدم تظهر العلاقة الوطيدة التي تربط المنطقة الاقتصادية الخالصة بكل من البحر الإقليمي والبحر العالي، حيث حاولت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 إيجاد حلول توفيقية ترضي من خلالها الدولة الساحلية من جهة والدول الأخرى التي تمر عبر المنطقة الاقتصادية الخالصة، يظهر ذلك من خلال الوضع القانوني للسفينة الأجنبية في هذا المجال البحري المستحدث بموجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982، أين أعطت هذه الأخيرة لجميع الدول حرية الملاحة البحرية، من خلال إخضاع السفينة لقانون دولة العلم كمبدأ عام. بالمقابل أوردت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 استثناءات على هذا المبدأ حفاظا على حقوق الدولة الساحلية والتي منحها حق المطاردة الحثيثة في الحالات التي أوردناها سابقا، كما منحت الاتفاقية للسفن الحربية بصفة عامة حق الزيارة والتفتيش في المنطقة الاقتصادية الخالصة بهدف مكافحة بعض الجرائم التي تمس سلامة الملاحة البحرية كالقرصنة والاتجار بالرقيق...، حفاظا على أمن واستقرار الملاحة البحرية في المنطقة.

⁷⁹ - أقرت المحكمة الدولية لقانون البحار استنادا إلى الفقرة الثامنة من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حق دولة Les Grenadines Saint-Vincent et في الحصول على تعويض عن الأضرار التي أصابها بصفة مباشرة وكذلك عن الأضرار التي أصابت السفينة SAIGA. لمزيد من التفصيل أنظر محمد صافي يوسف، المرجع السابق، ص 325.