

ملخص البحث

سنحاول في الصفحات القادمة من هذا البحث التطرق لمبدأ هام أستقر عليه المجتمع الدولي يتمثل في ضرورة المحافظة على حرية الملاحة في أعالي البحار، وبأن تكون مفتوحة للدول جميعها الساحلية وغير الساحلية (الحبيسة)، وبأن لا يعكر أمن وسلامة هذه الملاحة أي أمر كان. واستناداً لهذا قرر مبدأ السيادة للدولة صاحبة السفينة والتي تنتمي السفينة إليها بجنسيتها على السفينة وكل ما يحدث عليها عند إبحارها في البحار العالية، ولكن العرف والاتفاق الدوليين أوجدا بعد تطور لاحق طائفة من الاستثناءات ترد على مبدأ السيادة هذا، أدرج العديد منها في اتفاقيات قانون البحار التي أبرمت في القرن العشرين، وبعضها لا يزال محتفظ بأصله وطابعه العرفي. وقد تعددت وتنوعت هذه الاستثناءات التي ترد على الاختصاص القضائي والبوليسي لدولة علم السفينة، ولكننا هنا سوف نركز على أكثر تلك الاستثناءات أهمية وخطورة، وبما أن العرف الدولي سبق الاتفاقيات بالظهور، لذا ركزنا في الحديث أولاً على الاستثناءات العرفية والتي حصرناها في حق محاربة القرصنة البحرية، وحقي التتبع والمطاردة الحديثة. ثم أعقبنا ذلك بالحديث عن أهم الاستثناءات الاتفاقية والتي حددناها ب حق الاقتراب والتفتيش والزياره وحالة التصادم البحري، وحقي حق محاربة الاتجار بالرقيق و حق محاربة البث الإذاعي غير المصرح به، علماً أنه سيتقدم كل ذلك تمهيد نبين فيه التعريف بالبحر العالي وكيفية الانتفاع به ومبدأ المساواة في الانتفاع من البحر العالي، كل ذلك رغبة في توضيح ما نحن بصدد الحديث عنه من مواضيع في متن البحث، وسيسبق ذلك كله مقدمة للموضوع، وهو ما سيوضحه التفصيل الآتي:

المقدمة

ينصرف اصطلاح البحر في مفهومه القانوني وحسب الراجح في الفقه إلى مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالاً حراً طبيعياً، ولذا يتبين من المفهوم أن اصطلاح البحر إنما يركز على عنصرين أساسيين وهما ملوحة مياهه، والاتصال الحر الطبيعي ما بين مختلف الأجزاء المكونة للبحر في مجموعه^(١).

والبحر العالي تلك المنطقة التي تبدأ من نهاية البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية، ينطبق عليه المفهوم نفسه، حيث يتميز كذلك بالوحدة من حيث طبيعته وملوحة مياهه والبحار هذه تشغل ما يقرب من ثلاثة أرباع مساحة العالم، وهي بحكم تجانسها واتصالها الطبيعي بين مختلف أجزائها وأحاطتها باليابسة من جميع النواحي، تعد الطريق الأول للمواصلات الدولية وأهم وسائل الاتصال بين الشعوب، بل وكانت إلى وقت قريب الوسيلة الوحيدة لهذا الاتصال بالنسبة للكثير من دول العالم.

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

وقد اقتضت ضرورة الاتصال هذا وجود قواعد تحميه وتساعد على تدعيمه، وقد أخذت القواعد هذه تتطور تدريجياً بمرور الزمن حتى أصبح للبحار على مر الزمن نظاماً قانونياً ثابتاً يدور حول فكرة أساسية أولية هي ضمن حرية الملاحة فيها وتأمينها لكل الدول القادرة على ممارسة الملاحة فيه، على أن تكون بحرية^(٢).

كما إن تأمين الملاحة البحرية وبحرية يقتضي السير على قواعد مشتركة تحدد بالتفصيل طريقة سير السفن في البحر حتى تتجنب التصادم بعضها ببعض.

ويتدرج النظام الذي وضع لتطبيق فكرة حرية البحار تبعاً لطبيعة الأمور، فيبدأ بها مطلقة بالنسبة لأعالي البحار، ثم يحيطها ببعض القيود عن اتصال البحر بالأرض مراعاة لمصالح الدول التي يجاور البحر إقليمها، ثم يتخلل عنها إذا تداخل البحر بالأرض بحيث يقتضي الوضع اختصاص الدولة صاحبة الإقليم به اختصاصاً كلياً أو جزئياً.

إن البحار التي تكون أكثر من ٧٠% من المساحة الإجمالية للكرة الأرضية تمثل معقل رجاء للبشرية ليس باعتبارها طريقاً للمرور ووسيلة للمواصلات وحسب، بل وبوصفها أساسياً في حياة الشعوب باعتبارها مورداً هاماً لثروة الدول التي تسعى للحصول على موارد البحر وثرواته^(٣).

وطبيعي أن تتمشى دراستنا لنظام البحار ولاسيما البحر العالي، فنبدأ بالكلام بتعريفات مهمة وضرورية عن المياه الساحلية والداخلية والممرات المائية ثم نخرج على مفهوم أعالي البحار بعد أن تصدى لبيان باقي أقسام البحر الأخرى.

هذه الأسباب والأهمية والمقدمة كلها وغيرها مما لا يسعني ذكره أو قد لا يسعني المقام لبيانها، جعلت من عنوان ((الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها)) عنواناً لبحثي المتواضع هذا، علّه يكون إحدى الوسائل التي يسد بها النقص الحاصل والفراغ الواضح في المكتبة القانونية ولاسيما العراقية منها والعربية.

إذ أن أغلب الدراسات السابقة انصبت على النظام القانوني للبحر برمته، وكان الحديث عن البحر العالي يجري ضمناً كأحد المفردات، لذا كرّست هذه الدراسة لأبرز مختلف الجوانب القانونية المتعلقة بهذا الجزء الهام من البحر، والتركيز بشكل أكبر على الاستثناءات الواردة على الاختصاص التشريعي والقضائي لدولة علم السفينة في البحار العالية. سائلاً المولى عزّ وجل أن يوفّقني في تحقيق مساعي هذا...

فالبحار هي الأخرى تعد وسيلة للاتصال بين أبناء الجنس البشري، ومصدراً كبيراً من مصادر الغذاء لهم، ناهيك عن كونه يعد كنزاً ضخماً للموارد التي لم تستغل بعد، وعالمًا من الحياة البحرية الزاخرة، واليوم يتطلع الإنسان إلى البحار بحثاً عن الرزق بصورة لم تشهد من قبل، وذلك في عصر أدى تزايد عدد السكان فيه، وارتفاع مستويات المعيشة والتطورات العلمية إلى تزايد الطلب على الغذاء والوقود والموارد الأخرى.

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية
العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

ومن خلال ضروب التقدم في مجالات العلوم والتقنية استطاع الإنسان أن يصل إلى أعماق البحار التي لم تسبر أغوارها من قبل، حيث أن البحار اليوم ولاسيما تلك التي تعد من مناطق أعالي البحر هي ملك لكل الأمم قاطبة. و سيتم بحث الموضوع على وفق الخطة الآتية:

المبحث التمهيدي: ماهية البحر العالي
المطلب الأول: التعريف بالبحر العالي وكيفية الانتفاع به
الفرع الأول: التعريف بالبحر العالي
الفرع الثاني: مبدأ المساواة في الانتفاع من البحر العالي
المطلب الثاني: خصائص البحر العالي
الفرع الأول: عدم قابليته للتملك

المبحث الأول: الاستثناءات العرفية على اختصاص دولة العلم
المطلب الأول: حق محاربة القرصنة
المطلب الثاني: حق التتبع والمطاردة الحثيثة
المبحث الثاني: الاستثناءات الاتفاقية على اختصاص دولة العلم
المطلب الأول: حق الاقتراب والتفتيش والزيارة وحالة التصادم البحري
المطلب الثاني: حق محاربة الاتجار بالرقيق و حق محاربة البث الإذاعي غير المصرح به
الخاتمة

المبحث التمهيدي

ماهية البحر العالي

تشمل البحار العالية جميع المياه المحيطة باليابسة مطروحاً منها تلك المياه اللصيقة بها والتي تحدثنا عنها تحت عنوان البحر الإقليمي أو المياه الإقليمية، وإهم ما يميز البحر العالي انه يكون مفتوحاً أمام الجميع للملاحة فيه والانتفاع منه، فهو ليس مباحاً ولا ملاً مشتركاً، لان القول بالأولى يؤدي إلى القول بإمكان تملكه عن طريق الاستيلاء والقول بالثانية يعني دخوله في الملكية المشتركة للدول، والثابت عنها أنها لا تدخل في ملكية أحد، وأن الاشتراك الخاص فيها يقتصر على الانتفاع بها وحسب.^(٤)

وتحديداً فإنّ البحر العالي، أو أعالي البحار هو ذلك الجزء من البحر الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة - عند إقرار الفكرة - وتمتد نحو أعلى البحر، ويطلق عليه تسميات عدة، منها البحر العام أو البحر الحر، أو البحر المفتوح أو البحار الواسعة أو الحرة.^(٥) يذهب رأي إلى أنّ السليم القول: المباح في البحر العالي هو مباشرة الدول لاختصاصاتها عليه وإنّ الذي له سيادة عليه ليس الدول منفردة أو مجتمعة، بل هي الجماعة الدولية بوصفها شخصاً معنوياً مضمراً - إذا صح التعبير على حد قوله - وما دام أن الجماعة الدولية هي صاحبة السيادة عليه أو مادام أن هذه الجماعة لم تنتهياً لها بعد فرصة لممارسة سيادتها، فإننا لا يمكن أن نقول أنّ الاختصاصات التي تباشرها الدول في البحر العالي تعد حقاً لها من حيث هي الواحدة قبل الأخرى، ولكنها مجرد رخصة تمارسها باسم الجماعة الدولية ونياية عنها.^(٦)

القول المتقدم إنّ صحّ في جانب منه، إلّا أنّه لا يمكن الأخذ به على إطلاقه، فلو سلمنا معه بأنّ الجماعة الدولية هي صاحبة السيادة على البحر العالي، جاز لنا أن نتساءل، من الذي يقوم - نيابة عن الجماعة - هذه بإيقاع الجزء القانوني على من ينتهك السيادة هذه؟ ويتصرف تصرفات غير مشروعة في كمنطقة البحر العالي فأين تلك السلطة الدولية التي تملك الوسائل الكافية والقدرة على مراقبة تصرفات الدول كافة في هذه المنطقة لتحقيق مشروعاتها، ولتوقع الجزاء القانوني عند وقوع المخالفة فيها من إحداها؟

وإذا قلنا أنّ السيادة في البحر العالي للجماعة الدولية سوف يناقض القول بأنّ الدول تتصرف في المنطقة هذه برخصة منحها إياها الجماعة الدولية، فتمارس تصرفاتها نيابة عن هذه الجماعة وباسمها، فمن يتصرف نيابة عن الغير ينبغي أن يكون حاملاً لتحويل صريح بذلك دالاً دلالة واضحة على التصرفات الجائز له القيام بها ولا يمكن القول بوجود النيابة على مجرد الافتراض والتخمين. ولكي نتعرف أكثر على المنطقة هذه لابد لنا من التعريف بالبحر العالي وتبيان الانتفاع منه في مطلب أول، ثم نتطرق إلى خصائص أعالي البحار في المطلب الثاني، وكما سيأتي بيانه :

المطلب الأول

التعريف بالبحر العالي وكيفية الانتفاع به

سيتم تقسيم الحديث عن هذه المواضيع إلى فرعين، وحسب الآتي:

الفرع الأول

التعريف بالبحر العالي

لقد نصت المادة الأولى من اتفاقية أعالي البحار على أن ((لفظ أعالي البحار يعني كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية)).^(٧)

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

وقد عرفته (المادة ٨٦) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ بالقول ((تنطبق أحكام هذه الأجزاء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية.^(٨) ويتضح من التعريف المتقدم أن منطقة البحر العالي أو (أعالي البحار) هي منطقة لا تخضع لسلطات دولة أو مجموعة دول، ولكن تخضع لنظام قانوني هو مجموعة أحكام القانون الدولي العام الخاصة بالبحر والتي تنظم انتفاع الشعوب المشترك بها، لاسيما بعد الإقرار أن المنطقة هذه وقاعها تعد تراثاً مشتركاً للإنسانية.

على هذا ينبغي القول في أن تمتع إحدى الدول ولو بقدر ضئيل من الاختصاصات السيادية على منطقة بحرية معينة هو أمر من شأنه أن يؤدي إلى استبعاد المنطقة هذه من نطاق البحر العالي، على اعتبار أن الأخير يمثل أجزاء البحر كافة التي لا تخضع - في كثير أو قليل - منها لسيادة أية دولة. ولسنا بصدد تبيان الخلاف الفقهي بشأن الطبيعة القانونية لهذا الجزء من البحر لاسيما بعد ما تقدم من قول، بل إن ما يتعين تبيانه هو أن هذا البحر ليس مائلاً مباحاً وليس مائلاً مشتركاً ولا ينبغي له أن يكون كذلك، بل هو مساحات من سطح الكرة الأرضية المغمورة بالمياه والمتصلة ببعضها اتصالاً طبيعياً، وتكون خارج نطاق الحدود السيادية لأية دولة، لذا فإن الشارع الدولي هو الذي يستقل بوضع القواعد القانونية لما يرتبط بها مكانياً من علاقات، وهي قواعد لا يمكن أن تكون وطنية، بل ولا بد من أن تنتمي بطبيعتها إلى النظام القانوني الدولي.^(٩)

ولإيضاح أكثر في مفهومه أن البحر العالي هو مصطلح مرادف لأعالي البحار وللبحر العام والمفتوح وهو لغة يعني البحر العميق البعيد عن الشاطئ، لأن المقصود بالعلو - كصفة للبحر في هذا الاصطلاح. هو علو الماء عن القاع كأمير يرتبط عادة بمدى البعد عن الشاطئ.^(١٠) كما وإن من الجدير بالذكر أن لأجزاء البحر العالي رئيسية كانت أو فرعية أسماء متعارفاً عليها، ويمكن القول بأن أجزاء البحر الرئيسية هي المحيطات الخمس المعروفة (الهادي، الهندي، الأطلسي، المتجمد الشمالي، المتجمد الجنوبي)، أما أجزاءه الفرعية ما يعرف جغرافياً، بإسم البحار مثل ((البحر الأحمر، البحر المتوسط، البحر الأسود، بحر الشمال،... الخ)).

الفرع الثاني

مبدأ المساواة في الانتفاع من البحر العالي

إنّ هذا المبدأ في مراحله الأولى قد أخذ شكلاً سلبياً، بمعنى استنكار ادعاءات بعض الدول البحرية ومزاعمها على أعالي البحار، إلا أنه لم يلبث أن تبلور وأخذ صورة ايجابية تدور حول فكرة المساواة في الانتفاع بالبحر العالي، بمعنى أن الدول تتمتع من دون استثناء أو تمييز فيما بينها بجميع مزايا الانتفاع بأعالي البحار.^(١١)

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية
العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

ولهذا فإن أعالي البحار، وباعتبارها من أهم طرق المواصلات الدولية، يجب أن تكون مفتوحة لسفن ومراكب الدول جميعاً، لتسهيل انتفاعها وعلى قدم المساواة، ولو قبل ادعاء بعض الدول السيادة عليها وسمح لها بممارسة هذه السيادة بواسطة أساطيلها الحربية لترتب على ذلك، فضلاً عن عرقلة الملاحة الدولية، إخضاع سفن الدول الأخرى لسلطات الدولة مدعية السيادة عليه، وهو يتعارض مع ما لهذه الدول من السيادة وحق المساواة في الانتفاع مع الآخرين.

كما وإن لا فائدة ترجى من إخضاع أعالي البحار لسيادة دولة أو بضعة دول، ذلك أن حاجة الدول جميعاً إليها واحدة، وإشباع كل دولة لحاجتها منها لا يمكن أن يضر بالدول الأخرى أو يقلل من قدر انتفاعها بالبحار هذه، وذلك لأن مواردها لا تنضب وإنتاجها يتجدد باستمرار.^(١٢)

المطلب الثاني

خصائص البحر العالي

يمتاز البحر العالي بخصائص عدة نذكر منها أمور عدة نتناولها في ما يأتي من فروع:

الفرع الأول

عدم قابليته للتملك

منذ أكثر من خمسة قرون كانت هنالك بعض الدول التي تدعي ملكيتها وسيادتها لمواقع مختلفة لأعالي البحار وتمنع غيرها من الملاحة فيها، فقد مرت بدول العالم مدة من الزمن كانت فيها نهياً لفكرة إمكان تملك البحار، تلك الفكرة التي ظهر أثرها فيما ورثناه من تسميات للبحار هذه، كتسمية البحر "الليجوري" و"القناة البريطانية"، تثبيتها لما زعمته الدول من ملكية كل منها لجزء من البحر مدعية سيادتها المطلقة عليه.^(١٣)

وقد حدث هذا في النصف الثاني من العصر الوسيط عندما ادعت جمهورية فينيسيا السيادة على الادرياتيک، وادعت جنوه السيادة على بحر ليغوريا، وادعت البرتغال السيادة على المحيط الهندي والجزء الواقع جنوب المغرب من المحيط الأطلسي، وادعت اسبانيا السيادة على المحيط الهادي وخليج المكسيك، وادعت كل من السويد والدنمارك السيادة على بحر البلطيق.

وقد شهد الربع الأخير من القرن السادس عشر أول رد فعل دولي ضد هذه الادعاءات المتعارضة ومبدأ حرية البحر العالي، وذلك عندما رفضت إليزابيث الأولى ملكة بريطانيا عام ١٥٨٠ الاحتجاج الموجه إليها من السفير الإسباني مندوزا والمنصب على الرحلة البحرية التي قام بها الربان الانكليزي (دريک)) عبر المحيط الهادي الذي كانت اسبانيا تدعي السيادة عليه مستندة في رفضها هذا الاحتجاج

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

إلى القول بأن المحيطات لا يمكن لها أن تخضع لسيادة إيه دولة، بل ينبغي أن يباح استخدامها للدول كافة.^(١٤)

والغريب في الأمر أن ملوك انكلترا قد أرادوا قبلها مجارة الإسبان والبرتغال في زعمهم التملك على أساس الاستكشاف، ولكنهم غالوا في زعمهم هذا إلى حد أنهم كانوا يقضون على كل سفينة أجنبية تسير في بحر الهند، مما جعل الكثير من الدول تضيق ذرعاً بهذه التصرفات، وكانت من بين التجارة التي عانت الأمرين من هذا، هي تجارة هولندا مع جزر الهند الشرقية التي كانت تقوم بها شركة الهند الهولندية، فطلب مساهموها من الفقيه في زمانه ((جروسيوس)) أن يدافع عن حقوقهم، فكتب كتابه عام ١٦٠٥ عن حق الغنيمة ضمنه فصلاً عن ((البحر الحر)) ذكر فيه أن البحر لا يمكن أن يكون محل ملكية لأن الشيء الذي يقبل الملكية هو الشيء الذي يقبل الاحتباس المستمر حتى يمكن للمالك أن يتمتع عليه بسلطان الاستعمال والاستغلال والتصرف، أما البحر فلا يقبل الملكية لسببين:

أ - عدم إمكان حيازته حيازة مستمرة.

ب - عدم قابليته ما يحويه من ثروة للنفاذ والاستهلاك.

مما تقدم يتضح أن أول من دعا إلى حرية البحر وعدم إمكان تملكه هم الإنكليز ثم تلاهم الهولنديين عن طريق فيلسوفهم ((جروسيوس)) الملقب بأبي القانون الدولي، ولكن حجج جروسيوس هذه مردود عليها اليوم، بأن سمة من السمات المميزة للقانون الدولي هو أن الأموال المقومة التي ترد عليها الحقوق الدولية هي التي يعتبرها القانون المدني خارجة عن دائرة التعامل القانوني، لذا لا يمكن أن ترد عليها مطلقاً فكرة الملكية.

وبعد ذلك استشاط ملك انكلترا غضباً حول جروسيوس حتى أنه طلب لهولندا حرق هذا الكتاب ومحاكمة مؤلفة، ولم تعره هولندا اهتماماً، فالتفت الملك إلى فقهاه لعلهم يردون على جروسيوس الحجة بالحجة، ف إنبرى الفقيه ((سلدن)) للأمر وكتب كتابه المعروف بـ((البحر المغلق)) الذي هاجم فيه فكرة البحر الحر ودافع عن صلاحية البحر للحيازة الخاصة والملكية، مؤكداً قوله بما ثبت على التاريخ من سيادة ملوك انكلترا كافة للبحار وسيادتهم الفعلية عليها دون قيد من حيث الحدود.^(١٥) كما ذكر أن إقرار الجماعة الدولية بفكرة البحار التاريخية التي تفيد تملك بعض الدول لخلجان تمتد مسافات بعيدة في البحر تؤيد نظريته.

وقد استمر هذا الجدل الفقهي طيلة القرن السابع عشر وأدلى فيه العديد من الفقهاء اللامعين بدلوهم، ثم ما لبث أن انتهى بانتصار آراء جروسيوس وإجماع الفقه الدولي عليها اعتباراً من بداية القرن الثامن عشر، وقد مهد الإجماع الفقهي هذا لإجماع دولي لاحق له زمناً، لم يستقر نهائياً إلا في نهاية الربع الأول من القرن التاسع عشر، إذ لم تسلم بريطانيا بمبدأ عدم جواز تملك البحر العالي وحرية إلا عام ١٨٢١ عندما اشتركت مع الولايات المتحدة في الاحتجاج ضد روسيا عندما أصدرت قراراً بمنع السفن الأجنبية من دخول مساحة تمتد مائة ميل من شواطئ ألاسكا الخاضعة حينذاك للسيادة الروسية.^(١٦)

ولذا وبمضي الزمن وتطوره وتقدمه، تقدمت الملاحة وبدأت الدول البحرية تعدل عن مزاعمها شيئاً فشيئاً، وتقدمت المواصلات البحرية وتوثقت الصلات بين الأمم، وتأصل مبدأ حرية الانتفاع من أعالي البحار لجميع الدول، ذلك أنها تمثل طرق مواصلات لمختلف الشعوب وحريتها ضرورية للتجارة العالمية، وقد ذكر أحد الفقهاء في انكلترا أن المحيط شركة بين الشعوب لأغراض التجارة والاتصال الناس بعضهم ببعض.^(١٧)

الفرع الثاني

حرية أعالي البحار

إنّ مبدأ حرية أعالي البحار لم يستقر كقاعدة من قواعد القانون الدولي العام إلا في منتصف القرن التاسع عشر، أما قبل ذلك فقد كانت الدول البحرية الكبرى تدعي السيادة لنفسها على أجزاء كبيرة من البحار المقابلة لشواطئها وحتى تلك الممتدة لمسافة بعيدة عنها. وكانت سفنها تطارد كل من ينتهك هذه السيادة ويحاول الاستفادة من البحر، سواء كطريق مواصلات، أو الاستفادة من ثرواته، وكانت الدول تشنق من يقع بقبضتها من البحارة الذين لا ذنب لهم سوى اعتقادهم وقناعتهم بأن البحر حرّ ومفتوح للجميع. وقد احدث كتاب جروسيوس المعروف بـ((البحر الحر)) ضجة في الأوساط الدولية ولم يلق قبولاً من بعض الدول الكبرى المدعية لنفسها السيادة على البحار، ومن أبرزها انكلترا التي دفعها اليأس من دولة جروسيوس إلى استنهاض همة أفضل فقيه لديها سلدن الذي كتب كتاباً لاحقاً تحت عنوان ((البحر المغلق))، الذي دافع فيه عن فكرة إمكان تملك البحار وما لبريطانيا من حق في بسط سيادتها عليها إلى ابعد حد.^(١٨)

على أنّ الأفكار كانت قد تهيأت لما نادى به جروسيوس من قبل، وحذا حذوه اغلب الكتاب الذين تلوه، وبدأ فقهاء القرن الثامن عشر وعلى رأسهم بينكر - شوك، يفرقون بين البحر الإقليمي، وأعالي البحار منادين بحرية هذه الأخيرة.

وأخذت الدول تبعاً لذلك تخفف تدريجياً من المغالاة في دعواها السيادة على البحار، وقد تبين لها أن مصلحتها المشتركة تقتضي أن تكون الملاحة فيها حرة من كل قيد، ولم ينتصف القرن التاسع عشر إلا وكان مبدأ حرية أعالي البحار قد استقر وأصبح قاعدة من قواعد القانون الدولي العام المسلم بها عالمياً.

وقد سجلت اتفاقية أعالي البحار التي أقرتها الجماعة الدولية في مؤتمر جنيف عام ١٩٥٨ هذه القاعدة فنصت في صدر المادة ٢ منها على أن ((لما كانت أعالي البحار مفتوحة لكل الأمم، لا يحق لأية دولة أن تحاول فرض سيادتها على أي جزء منها، وتمارس حرية أعالي البحار وفق الشروط الواردة في هذه الاتفاقية ووفق مبادئ القانون الدولي الأخرى)).

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

والمبدأ ذاته قرره اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م في المادة ٨٧ منها التي حملت عنوان (حرية أعالي البحار)، فجاء فيها التأكيد على أن (١ - أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى.....).

أما المادة ٨٩ منها فقد رددت نفس الحكم الذي ورد في اتفاقية جنيف أعلاه، وعليه هي جاءت بعنوان (ادعاءات السيادة على أعالي البحار)، فأوردت الحكم القانوني القاضي بأن (لا يجوز لأية دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها)^(١٩). ويستند مبدأ حرية أعالي البحار إلى اعتبارات مهمة هي:

- ١ - إن البحار العالية بطبيعتها غير قابلة للتملك، إذ ليس في وسع دولة ما مهما بلغت قوتها البحرية من أن تسيطر عليها سيطرة تامة، كيف لا وأعالي البحار هي التي تتلاعب بأقوى القوى وأعظمها ولا يترك مرورها فيه بدون أثر يذكر.
- ٢ - إن أعالي البحار وعلى اعتبارها من بين طرق المواصلات المهمة يجب أن تكون مفتوحة لسفن الدول جميعها، ولو قبل ادعاء بعض الدول السيادة عليها وإخضاع سفن الدول الأخرى لسلطاتها بسبب ادعاءها هذا، فإن هكذا وضع يتعارض مع ما لهذه الدول من السيادة وحق المساواة.
- ٣ - إن لا فائدة ترجى من إخضاع أعالي البحار لسيادة دولة أو بعض دول، بسبب أن حاجة الدول إليها جميعاً واحده، وإشباع كل دولة لحاجتها منها لا يمكن أن يضر بالدول الأخرى أو يقلل من قدر انتفاعها بها، لأنّ وكما سبق قوله - بأنّ مواردها متجددة لا تنضب وإنتاجها كذلك^(٢٠).

المبحث الأول

الاستثناءات العرفية على اختصاص دولة العلم

لقد ثبت أنّ أعالي البحار لا تخضع لسيادة أحد، لذا فإنّ ضمان احترام القاعدة القانونية فيه يكون عن طريق الاعتراف باختصاص دولة العلم في ذلك تجاه السفن التي تحمل جنسيتها وترفع علمها، وهذا اختصاص مانع من حيث المبدأ - وكما سبق بيانه - أي إنّ لدولة العلم الولاية على السفن التابعة لها جميعاً في أعالي البحار.

إلا أنّ الصفة المانعة هذه إنما تتضمن عدداً من الاستثناءات العرفية أو الاتفاقية، وهو ما أكدته (فقرة ١ من المادة ٩٢) من اتفاقية عام ١٩٨٢، وكذلك (فقرة ١ من المادة ٩٢ من اتفاقية عام ١٩٨٢ وكذلك (فقرة ١ المادة ٦) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن البحر العالي، هذا فضلاً عن وجود عدد

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

من الاستثناءات التي تقررت بمقتضى اتفاقيات خاصة بدول معينة أو في مناطق معينة، وتبرر الاستثناءات هذه أما بحماية مصالح الدول الساحلية التي يمكن أن يهددها قرب البحر العالي منها، أو بحماية مصالح الجماعة الدولية، ولا بد من التأكيد أن الاستثناءات التي سيرد ذكرها لا تشمل السفن العامة كافة حربية كانت أو غير حربية، بل هي قاصرة على اختصاص دولة العلم تجاه سفنها الخاصة فحسب، كما لا بد من الإشارة إلى أن الدولة عادة ما تمارس اختصاصاتها في مواجهة السفن أثناء سيرها في البحر العالي بواسطة سفنها الحربية المكلفة بممارسة هذه الاختصاصات، مع العلم أن الاستثناءات هذه التي ترد على اختصاص دولة العلم هي غير متماثلة في ما بينها من حيث مضمونها ومداه، فمنها ما يخول غير دولة العلم اختصاص البوليس والقضاء معاً، ومنها ما يخول الدولة الأجنبية اختصاص البوليس وحده فحسب.^(٢١)

ولابد من القول أخيراً أن الاستثناءات التي سيرد ذكرها لا ينبغي أن يثير وجودها القانوني أي خلاف فقهي، وذلك لكونها مستندة في وجودها هذا أما إلى عرف دولي ثابت ومستقر وأما إلى اتفاق دولي بعينه، وأما إلى قرار صادر من جهاز دولي يكون مختصاً في مواجهة من يملك إلزامهم بالقرارات الصادرة عنه.

وهناك في الواقع استثناءات أخرى عديدة يرى بعض الفقهاء - دون الآخر - أنها تعد من قبيل الاستثناءات على مبدأ اختصاص دولة العلم، ولن نتطرق في دراستنا للاستثناءات لكونها وحسب الرأي الراجح لم تدخل بعد في إطار القانون الدولي الوضعي حتى لو كان ذلك وشيك الحدوث - كما أن البعض الآخر منها لا يزال محل خلاف فقهي يرجح في شأنها رأي من يرفض اعتبارها من قبيل الاستثناءات، وإلى أن البعض الأخير منها لا ينتمي بطبيعته إلى قانون السلام تبرر انتماءه إلى قانون الحرب، لذلك يكون بديهياً ألا تكون دراستها ضمن هذا البحث.

وانسجاماً مع ما تقدم فإن الاستثناء على اختصاص دولة العلم لكي يكون كذلك لابد من أن يكون مستنداً في أصله إلى عرف دولي مستقر أو إلى اتفاق دولي صريح أو إلى قرار صادر من جهاز دولي مختص وفي مواجهه من يملك إلزامهم بالقرارات الصادرة عنه، ومن ثم لا يكون من المسوغ القول بوجود الاستثناء إذا كان مستنداً إلى عرف مازال في مرحلة الإنشاء، أو إلى اتفاق غير قاطع الدلالة، أو إلى مجرد رأي فقهي، ذلك أن آراء الفقه لا تصلح مصدراً للقاعدة أو للالتزام.^(٢٢)

عليه سيتم بحث هذه الاستثناءات تباعاً ابتداءً بالاستثناءات العرفية، فالتضامن الدولي اليوم يعد من الأساسيات الموضوعية للعلاقات الدولية الحديثة، وهذا التضامن أصبح يحل تدريجياً محل الاستخدامات الفردية للبحر العالي، كما وإن المصلحة العامة للجماعة الدولية أصبح لها متطلبات تقتضي فرض نظام لاستخدام المساحات البحرية إضافة إلى أن التقدم العلمي التقني وتطور وسائل الاتصالات قد أسهمت كذلك في إدخال عناصر جديدة للمفهوم القانوني لأعالي البحار.

وتحت تأثير الأمرين تطور القانون العرفي للبحر العالي منذ أكثر من قرن، وظهرت أفكار موضوعية بناءة لتغير من تلك الفلسفة القانونية التقليدية في شأن حرية المنطقة هذه والتي كانت إلى عهد قريب - سلبية خالصة - وكان من جراء ذلك التطور أن تأكدت بعض من القيود التقليدية في

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

شان مبدأ حرية البحر العالي وعدم التدخل في نشاط الدول فيه، وقد ذهب البعض في تبرير القيود هذه في زمن السلم إلى حق حماية الذات أو الدفاع الشرعي. وقد كانت قضية السفينة كارولين عام ١٨٣٧ من الأمثلة المبكرة على الدفع بالتبرير، كذلك تعد سابقة ماري لول عام ١٨٦٩ نموذجاً لممارسة حق القبض في البحر العالي، إذ قبض على السفينة في جزر الباهاما وهي تحمل شحنة من الأسلحة والذخيرة وذلك بمعرفة السفينة الحربية الإسبانية ((الأندلس)).

وهي سابقة تكمن مكانتها بالقضية المشهورة (فرجينوس) وهي سفينة أمريكية - بحكم العلم وليس التسجيل - إذا اعترضتها السفينة الحربية الإسبانية تورنا دو في البحر العالي قبالة كوبا سنة ١٨٧٣، واتخذ بعض الفقهاء هذه ذريعة لصياغة قاعدة أسموها ((قاعدة فرجينوس)) تسمح للدولة بأن تخرج على قاعدة عدم التدخل استناداً لاعتبارات حماية الذات أو الدفاع الشرعي المتقدمة وقد كان للنظرية المتقدمة تأثيرها الكبير على محكمة العدل الدولية في الحكم الذي أصدرته في قضية مضيق كورفو عام ١٩٤٩، غير أن النظرية هذه يمكن أن تؤدي - استناداً لحالة الضرورة - إلى إلغاء القانون الدولي، ذلك أن القانون هذا لا يمكن أن يسمح سوى باستثناءات عرضية على مبدأ ((عدم التدخل)) تنحصر في مناطق بحرية محددة.

ولهذا فإن العمل الدولي لم يطور إلا استثناءين عرفيين لمبدأ حرية أعالي البحار وعدم التدخل وهما حق المطاردة والتتبع وحق محاربة القرصنة، وسوف يتم التحدث أولاً عن حق محاربة القرصنة بوصف أن الحق هذا يمثل إجراء عاماً لا غنى عنه لقيام الدول بواجبها في الحفاظ على أمن أعالي البحار، وعليه سوف أتحدث في المطلب الأول عن حق محاربة القرصنة ثم أعرج في المطلب الثاني للحديث عن حق التتبع والمطاردة وكما سيلبي بيانه:

المطلب الأول

حق محاربة القرصنة

إذا كان النظام القانوني لأعالي البحار يقضي بـ ألا يخضع هذا البحر لأي سيادة ولأي قانون وطني، فليس معنى ذلك أن تترك هذه المنطقة المهمة من البحر لتكون مسرحاً للجرائم وتعمها الفوضى، وإلا كان مؤدى ذلك القضاء على الغرض الذي من أجله تقرر مبدأ حرية أعالي البحار - ألا وهو توفير الأمن والسلم لمن يعبرها.

والقرصنة بوصفها جريمة بحرية، فقد جرت عادة الدول جميعاً على محاربتها حتى استقر ذلك عرفاً دولياً يعتبر أن القرصان عدو للجنس البشري لأن أفعاله في الحقيقة موجهة ضد الجماعة الدولية بأسرها، ولذا فمن الواجب التصدي له ومحاربته.

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية
العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

ولهذا ذهب رأي في الفقه إلى أن القرصنة وحتى في معناها المطلق لا تعد جريمة من جرائم الشعوب بل هي جريمة تعاقب عليها التشريعات الداخلية للدول، وسند الرأي المتقدم أن القرصان ليس شخصاً دولياً. وتبعاً لهذا لا يعد مرتكباً لجريمة من جرائم قانون الشعوب ما دام إنه ليس مخاطباً بأحكام هذا القانون.^(٢٣)

ويبدو مما تقدم أن الرأي هذا هو رأي راجح كون أنه يبرره ما جرت عليه الدول قديماً في سلوكها حتى استقر العرف الدولي الذي يقضي بوجوب تضافر جهود الجميع من أجل محاربة القرصنة وقد أورد البعض تعريفات للقرصنة، فقد عرفها أوبنهايم بأنها ((كل عمل عنيف غير قانوني ترتكبه سفينة خاصة في عرض البحر ضد سفينة أخرى بنية النهب)).^(٢٤)

ولم يلق هذا التعريف قبولاً من جانب الفقهاء جميعهم، لذا عرفها بعضهم ((بأنها كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحر من مركب لحسابه الخاص، والغرض الذي يرمي إليه القرصان عاده هو السلب ونهب السفن أيا كانت جنسيتها أو خطف وسلب الأشخاص الموجودين عليها أو الأمرين معاً)).^(٢٥) والواقع أن كلاً من اتفاقيتي جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ لم تتضمن تعريفات للقرصنة، بل عدداً من الأفعال التي تعد من قبيل القرصنة^(٢٦)، وهذا اتجاه محمود لأنه وأمام الجريمة المتقدمة لا يكون من المفضل وضع تعريف لها بسبب أنها جريمة متنوعة الوسائل وهي تركيب دائماً بأساليب تتطور دوماً بتطور الأزمنة والتقنيات المتوفرة، لذا يكون من العسير وضع تعريف جامع مانع لها.

وبسبب ما عانته الملاحة البحرية قديماً ولا زالت تعانيه حديثاً من القرصنة، لهذا فقد تعارف المجتمع الدولي على إعطاء الدول الحق في التدخل لمحاربة هذه الجريمة، وبالرغم من تطور المواصلات والاتصالات وزيادة سرعة السفن والطائرات الحربية التي تستطيع إسعاف السفن المدنية خلال مدة زمنية قصيرة، إلا أن المجتمع الدولي لا يزال يحتاج لمزيد من التعاون لمحاربة هذه الجريمة الدولية، وهذا تأكيد للقول المتقدم.^(٢٧)

ومع عدم وجود تعريف متفق عليه للقرصنة، فإن الإجماع في الفقه منعقد تقريباً على اعتبار أن العمل يعد قرصنة إذا توافرت فيه العناصر الآتية وهي:

١- أن يكون من الأعمال الإجرامية - بموجب القانون الدولي - ، ٢- أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو ضد الأموال، ٣- أن يتم بقصد تحقيق غنم شخص أو أغراض خاصة. ٤- أن يتم في أعالي البحار.

وذلك لأنه في أقسام البحر التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية أو لرقابتها - البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة - فإن الدولة هذه وحدها هي التي يكون لها حق الضبط وحق المحاكمة وحق فرض العقوبة .

هذا ومن الجدير بالذكر في هذا الصدد أن وسيلة ارتكاب أعمال العنف غير المشروعة لا تعتبر بالاتفاق عنصراً من عناصر القرصنة، ومن ثم تقوم القرصنة - متى توافرت عناصرها كافة - سواء

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية
العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

استخدام القراصنة سفينة أو طائرة، وبغض النظر عن الوصف الذي كانت تتصف به كسفينة أو طائرة قبل استخدامها للقيام بأعمال القرصنة.

كما وإن من المسلم به أن تمرد بحارة أو ركاب إحدى السفن - حربية أو تجارية - من شأنه أن يضيف عليها وصف القرصنة متى ترتب عليه تمكنهم من السيطرة عليها بهدف استخدامها لتحقيق منافع مادية خاصة لهم، أما مجرد التمرد وعلى الرّبان بقصد عزله دون أن تنصرف فيه البحارة إلى الاستيلاء على السفينة أو شحناتها أو استخدامها بقصد تحقيق منافع خاصة للمتمردين، فهذا وحسب الرأي الراجح لا يعد قرصنة طالما استمرت السفينة في خط سيرها الأصلي.^(٢٨)

وقد نصت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ على تحريم القرصنة تحريماً قاطعاً وتضمنت احكاماً تفصيلية لهذا الغرض ابتداء من المادة ١٥ منها، وهي بذلك تكون قد دونت ما استقر عليه العرف الدولي فجاء فيها أن ما تعد من أعمال القرصنة ما يأتي من الأفعال:

١- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو حجز الأشخاص أو السلب يرتكب لأغراض خاصة يقوم به طاقم السفينة الخاصة أو ركبها، أو يقوم به إحدى الطائرات الخاصة أو ركبها ويكون موجهاً: أما ضد سفينة أو طائرة أخرى في البحار العالية، أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها.

أو يكون موجهاً ضد سفينة أو طائرة، أو أشخاص أو أموال في مكان تقع خارج دائرة اختصاص أيه دولة من الدول.

٢- أي عمل يعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم أن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة. ما يتم من أعمال التحريض أو التيسير للقيام بالأعمال المبيّنة في الحالتين السابقتين.

وأضافت المادتين ١٦ و ١٧ من الاتفاقية ذاتها حالتين أخريين هما:-

١- أعمال القرصنة كما عدتها (المادة ١٥) والتي ترتكب بواسطة سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها وتحكم في السيطرة عليها. ففي هذه الحالة تعد هذه الأعمال كأنها صادرة من سفينة خاصة

٢- تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي عدتها المادة ١٥.^(٢٩)

هذا وقد أشارت (المادة ١٠١) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ لذات الأفعال واعتبرتها من قبيل القرصنة، كما وأشارت المادتان (١٠٢، ١٠٣) إلى الصورتين الأخيرتين اللتين ذكرتهما المادتين (١٦، ١٧) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨.

هذا وقد أبعدت أعمال الاستيلاء على السفن والطائرات بالإكراه التي تقف وراءها أبعاد سياسية من أن توصف بأنها أعمال قرصنة، وهذا حسب رأي جانب كبير من الفقه، حيث يرون أن الفعل لا يكون قرصنة إلا إذا كان الدافع لارتكابه تحقيق مصلحة شخصية بقصد تحقيق النفع الخاص ولهذا تبعد الأفعال ذات الأهداف السياسية.

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

في حين يرى آخرون انه يكفي بالمظهر المادي للفعل الذي يرتكب بالإكراه دون الدخول في أعماقه وبحث دوافعه لأنه كثيراً ما تصعب التفرقة بين الجريمة السياسية وبين جرائم القانون العادي، في حين يذهب رأي إلى عدم تطلب سوى توافر القصد الجنائي وهو ارتكاب الأفعال مع العلم بأنها تهدد الأمن والسلم في أعالي البحار في ظروف تخالف قانون الشعوب وعدم الأخذ بالنية الخاصة.^(٣٠) وإذا كان المؤلف عن القرصنة منذ أن انتشرت ظاهرتها في القرون الماضية، هو أن يباشر القرصنة نشاطهم الإجرامي من خلال سفينة لا تحمل علم دولة بعينها ولا تنتمي بالتالي إلى أي جنسية ما، فمن المتصور أيضاً أن تمارس أعمال القرصنة بواسطة سفينة تحمل علم دولة معينة وتنتمي إليها بجنسيتها وذلك عند توافر عناصر القرصنة السابق بيانها.

ويتضح من العناصر المتقدمة أنها إما أن تتعلق بطبيعة الفعل وهوية القائمين به، وإما أن تتعلق بمكان وقوعه، وإما أن تتعلق بالبائع عليه ولا شأن لها في الأحوال جميعها بجنسية السفينة أو الطائرة المستخدمة لارتكاب الفعل الموصوف بالقرصنة.

وقد أشارت للأمر هذا كل من المادة (١٨) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار و المادة (١٠٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر لعام ١٩٨٢، حيث أوضحت الأخيرة التي هي مشابهة في مضمونها للأولى بأنه ((يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها على الرغم من أنها أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة، ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقدها)).^(٣١)

سفن الثوار والقرصنة: إذا ما قامت ثورة بحرية ضد حكومة ما، فإن الوضع القانوني لسفن الثوار لا يخرج عن احد أمرين، أولهما أن تعترف الدول بالثورة وفي الحالة هذه يكون للثوار في علاقتهم بمن اعترف بهم ما للمحاربين من حقوق، وثانيهما إلا يتم الاعتراف بالثورة وهنا يحتاج الأمر لشيء من البيان.

فذهب رأي إلى التفريق بين الثوار الذين يوجهون أعمالهم لسفن الدولة التي يثرون عليها، وهنا لا يعدون قرصنة ولا يحق لأي دولة أن تتدخل في هكذا أمر ما دام لم تتعدى إلى سفن الغير. وبين الثوار الذين يتوجهون بأفعال الإكراه لسفن أجنبية ويستولون عليها بالقوة، وهنا يعدون من قبيل القرصنة الذين يجب التصدي لهم، لأنه يتحقق فيهم عناصر جريمة القرصنة، لكونها ستعد أفعالا تهدد امن وسلامة الملاحة البحرية.

في حين يرى رأي عكس ذلك مبررين اتجاههم بعدم وجود نية للثوار في الحالة الثانية لتحقيق الربح ولا يمكن توقيع جزاء عليهم هنا لعدم وجود جزاء اتفاقي في مثل الحالة هذه، والرأي الأخير هو رأي غير مرجح، لأنه من المتوقع أن يسيطر الثوار على قوة بحرية كافية أو على شواطئ ويستخدموها لأعمالهم ضد السفن الأخرى.^(٣٢)

هذا وقد استقر العرف الدولي على أن لأي من السفن الحربية التابعة لأي دولة الحق في القبض على سفن القرصنة أو إغراقها إذا اقتضى الأمر ذلك.

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

وتبرير ذلك أن القرصنة وكما تقدم الحديث عنها تعد جريمة موجهة ضد كيان المجتمع الدولي بأسره، وهذا يقتضي ضرورة العمل لمكافحتها، فإذا توافرت أسباب جدية تبرر الشك أن سفينة ما هي سفينة قراصنة، وجب على السفينة الحربية التحقق من صفتها الحقيقية، وهنا لا يمكن لسفينة القراصنة أن تحتمي وراء العلم الذي تحمله، ذلك أن القرصنة تجرد السفينة وقرصانها من الجنسية والحصانة، ولهذا يحق لكل سفينة حربية حق القبض على القرصان ومحاكمته، أي أن التجريد هنا قاصر على الاختصاص القانوني بنظر الجريمة والحكم فيها.

وقد يحدث عندما تطلب السفينة الحربية من سفينة القرصنة التوقف تمهيداً لزيارتها والتحقق من طبيعة نشاطها أن ترفض السفينة المشتبه بها الامتثال للأمر الصادر إليها هذا، وهنا يكون جائزاً للسفينة الحربية متى توافرت المبررات الكافية لذلك أن تقوم بالهجوم على سفينة القراصنة حتى ولو أدى الأمر إلى إغراقها.

ولا جدال في حق السفينة التجارية أن تقوم بالقبض على القرصان الذي يعتدي عليها وأن تعاقبه - إذا تمكنت من ذلك بطبيعة الحال - حيث إن هذا يعد من قبيل استخدام الأولى لحق الدفاع الشرعي، وفيما عدا ذلك لا يحق للسفن الخاصة عموماً مهما كانت الحجة أن تطلب من سفينة تشبه بها بأن تتوقف تمهيداً لزيادتها وتفتيشها، ذلك أن مهمة الحفاظ على أمن أعالي البحار للسفن الحربية حصراً لا التجارية.

ومما يجدر ذكره أيضاً أن السفينة الحربية تقوم بالمهمة على مسؤوليتها، فإذا تبين بعد ذلك أن الشكوك لم تكن كافية للقبض على السفينة، وان لا توجد شبهات حول السفينة - محل الشك - فإن دولة السفينة الحربية تتحمل المسؤولية الدولية عن أعمال سفينتها، ويكون للسفينة المتضررة رفع دعوى المسؤولية عليها وان تطالبها بالتعويض.^(٣٣)

والحكم متفق عليه وهو ينسجم مع أحكام القانون الدولي ومبادئ القانون العامة ولا سيما مسؤولية الدولة عن أعمال موظفيها. قد قننت (المادة ١٩) من اتفاقية جنيف والمادة (١٠٥) من اتفاقية عام ١٩٨٢ أحكام قمع القرصنة السالف ذكرها، وأجازت الأخيرة لكل دولة في أعالي البحار وفي أي مكان خارج الولاية الوطنية أن تضبط أي سفينة أو طائرة قراصنة.

أو على أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وان تقبض على ما فيها من أشخاص وتضبط ما فيها من ممتلكات، ولمحاكم هذه الدولة التي قامت بالقبض أن تقرر ما يفرض من عقوبات، ولها أن تحدد الإجراءات المتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات وعلى أن تراعي حقوق حسن النية الذي لهم حقوق فيها.^(٣٤)

المطلب الثاني

حق التتبع والمطاردة الحثيثة

قد عرفها بعض الفقهاء بأنها حق السفن أو الطائرات العامة للدولة في مطاردة أو تتبع السفن الأجنبية التي ترتكب عملاً مخالفاً لقوانين وأنظمة الدولة المتعلقة بمناطق ولايتها الوطنية ابتداءً من تلك المناطق واستمراراً في البحر العالي، وذلك لغرض اقتيادها إلى موانئ الدولة الساحلية لمحاكمتها.^(٣٥)

وتعد المطاردة الحثيثة هذه استثناءً آخر على مبدأ اختصاص دولة العلم، لأنها تعد استمراراً لولاية الدولة الساحلية أو استمراراً لفعل الولاية الذي كان يمكن أن يبدأ لو لم تترك السفينة المخالفة وتعتبر حدود بحرها الإقليمي، أذن فالمطاردة المستمرة تسمح بضمان فعالية ولاية الدولة الساحلية. وحق الدول في التتبع والمطاردة استقر عن طريق العرف الدولي، وقد عاونت بعض المعاهدات في تكوين هذا العرف حتى أصبح الحق المذكور حقاً ثابتاً لا نزاع فيه ويبدو أن سوابقه الدولية المؤيدة لم تتوافر إلا بعد بداية القرن العشرين.

ويمكن أن يعد حق التتبع والمطاردة من تطبيقات حق الدولة في الدفاع عن كيانها ومصالحها، رغم أن الفقه والقضاء الدوليين كانا في البداية متحفظين تجاه الفكرة هذه، بل وحتى رافضين لها، ثم أخذت تدخل في القانون الدولي تدريجياً في كتابات العديد من الفقهاء وقرارات المحافل العلمية والمحاكم الدولية، حتى استقرت مؤخراً في اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن البحر العالي.

حيث تم تقنين القاعدة العرفية التي تجيز للدولة المطاردة المستمرة لسفينة أجنبية من مياهها - أي كانت - وحتى البحر العالي وضبطها وجلبها كما وقد أشارت إليها (المادة ٢٣) من هذه الاتفاقية وأكدتها اتفاقية عام ١٩٨٢ لقانون البحار بالنص عليها في (المادة ١١١) منها والتي حملت عنوان ((حق المطاردة الحثيثة))، حيث اهتمت كلتا المادتين ببيان أهم الشروط الواجب توافرها حتى يثبت للدولة المعنية الحق في ممارسة المطاردة الحثيثة ممارسة مشروعة.

وفي ضوء الأحكام الواردة في كل من المادتين ، يمكن القول بأن شروط المطاردة الحثيثة ((المستمرة)) تنحصر في النقاط التالية:

- أ- أن تتوافر قرينة قوية على كون السفينة الأجنبية قد ارتكبت أثناء وجودها في المياه الوطنية والإقليمية فعلاً يشكل مخالفة لقوانين وأنظمة الدولة صاحبة الولاية على هذه المياه ولا يكفي مجرد الاشتباه.
- ب- أن تكون التهمة المنسوبة للسفينة مما يدخل في اختصاص الدولة الساحلية أو أن تكون على قدر من الأهمية.
- ت- أن تقوم الدولة بإصدار أمر للسفينة بالتوقف، وهو أمر يسهل حصوله الآن بسبب تطور تجهيز السفن.

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

- ث - بدء عملية المطاردة من داخل المياه الداخلية أو الإقليمية للدولة المطاردة أو حتى المتاخمة واستمرارها دون توقف.
- ج - عصيان السفينة الأجنبية لأمر التوقف الصادر إليها فتضطر الدولة إلى مطاردتها وتتبعها، ويجب هنا ألا تتجاوز الدولة في المطاردة القدر اللازم من القوة لإيقاف السفينة المخالفة والقبض عليها.
- ح - ووجود السفينة الأجنبية داخل المياه الوطنية أو الإقليمية أو المنطقة المتاخمة عند صدور أمر التوقف لها.
- خ - أن تكون المطاردة مستمرة غير منقطعة، فإذا انقطعت المطاردة لأي سبب (ولو قوة القاهرة) أصبحت المطاردة غير مشروعة، ومن هنا استمد هذا الحق تسميته.
- د - أن تنفذ عملية المطاردة بواسطة السفن أو الطائرات الحربية للدولة المطاردة، أو بواسطة ما قد تخصصه لهذا الغرض من السفن أو الطائرات العامة التي لا يشترط أن تكون فيها تابعة لقواتها المسلحة.
- ذ - القبض على السفينة محل المطاردة قبل دخولها المياه الإقليمية لدولة غير الدولة الممارسة لحق المطاردة، ويستوي في المجال هذا أن تكون الدولة هي الدولة التي ترفع السفينة علمها، أو أية دولة أخرى غير الدولة القائمة بالمطاردة، وهو ما تشير له (الفقرة ٣ من المادة ١١١) سائلة الذكر.^(٣٦)
- ر - ولا يجوز في المطاردة أن تعتمد السفينة العامة على إغراق السفينة المخالفة أو تدميرها إلا إذا اضطرتها الظروف القاهرة إلى اتخاذ مثل هذا الموقف، فإذا تجاوزت السفينة الأولى النطاق هذا عدت مسؤولة عن خطئها. وتجري مجاملات الدول على أن تخطر قنصل الدولة التي تتبعها السفينة المطاردة بحصول المطاردة فور القبض على السفينة أو إتلافها.
- علماً أن الدولة التي تمارس حق المطاردة إنما تقوم بها على مسؤوليتها، فإذا اتضح عدم مشروعية قيامها بهذه المطاردة لتخلف أحد أو بعض الشروط المتقدمة، أو أن القرائن التي استندت إليها كانت واهية، فعندئذ تكون مسؤولة عن فعلها غير المشروع هذا، وتلزم بتعويض الأضرار الناجمة عنه.^(٣٧)
- والقيام بالمطاردة الحثيثة للسفن يختلف سببه من منطقة إلى أخرى من مناطق البحر السابق بيانها، فهو بالنسبة للمياه الداخلية والإقليمية والمياه الأرخيبيلية يتجسد في مخالفة السفينة لأي من قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، سواء كانت متعلقة بهذه المناطق بالذات، أو أنها تتعلق بأقاليم الدولة بصورة عامة.
- أما بالنسبة لبقية المناطق فإن السبب يتجسد بمخالفة القوانين والأنظمة الخاصة بتلك المناطق، وهذا ما يفهم صراحة من الفقرة الأولى من (المادة ٢٣) من اتفاقية جنيف والمادة (١١١) من اتفاقية عام ١٩٨٢.
- وقد سبق وأن ثار جدل طويل في الفقه حول أماكن بدء المطاردة من المنطقة المتاخمة، وكان الأمر محل نقاش في لجنة القانون الدولي عند إعدادها لمشروع المادة المتعلقة به، وكان النقاش يدور حول معرفة أن كانت المنطقة هذه تعد امتداد لميدان تطبيق النظام القانوني للدولة الساحلية أم أنها

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

مجرد مكان تتخذ فيه تلك الدولة إجراءات تنفيذية في حالة المخالفات المرتكبة على إقليمها أو بحرها الإقليمي.

وانتهت المناقشات إلى عدم إمكان بدء المطاردة من المنطقة المتاخمة إلا إذا كان الأمر يتعلق بانتهاك الحقوق التي أنشأت المنطقة من أجلها حتى وإن ارتكبت تلك الانتهاكات داخل الإقليم أو المياه الداخلية أو البحر الإقليمي.

وهذا هو ما قد يفهم من نص المادة (٢٤) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة رغم أن المادة (٢٣) من اتفاقية أعالي البحار لا تؤدي للفهم نفسه، الأمر الذي دفع بعض الكتاب إلى القول أن الاتفاقية لا تجيز المطاردة حتى ابتداءً من المنطقة المتاخمة ضد سفينة كانت قد خرقت في المنطقة هذه المصالح التي أنشأت من أجل حمايتها.

والملاحظ أن التفسير يقلل من الفوائد التي من أجلها أنشأت المنطقة المتاخمة مع تعارضه الواضح مع تعاملات العديد من الدول بهذا الخصوص، ولابد من الإشارة هنا إلى أن حكم (الفقرة ٢ من المادة ٣٠٣) من اتفاقية عام ١٩٨٢ التي جوزت للدولة الساحلية أن تعد انتشارال الأشياء ذات الطابع الأثري من قاع بحر المنطقة المتاخمة دون موافقتها خرقاً للقوانين والأنظمة المتعلقة في المنطقة هذه.

وتطبق هذا النص على ما تقدم بشأن المطاردة، فإن ذلك يعني أن حكم الفقرة الأخيرة يجيز للدول الساحلية استثناءً أن تبدأ المطاردة المستمرة الحثيثة في المنطقة المتاخمة عند تحقيق الشرط . وتنطبق الأحكام المتقدمة بشأن المطاردة التي تقوم بها السفن على المطاردة التي تقوم بها الطائرات، علماً أن الطائرات التي تعطي الأمر بالوقوف يجب أن تباشر بنفسها مطاردة السفينة الأجنبية إلى أن تصل سفينة الدول الساحلية المستدعاة لمواصلة المطاردة ما لم تكن الطائرة قادرة على إيقاف السفينة الأجنبية بنفسها.

وبديهي القول أنه إذا تم إيقاف السفينة الأجنبية أو ضبطها والقبض عليها حتى لو في أعالي البحار في ظروف لا تبرر مشروعية المطاردة، وجب تعويض المتضررين من المطاردة هذه عن أية خسارة أو ضرر أصابهم بسببها، ولم تبين اتفاقيتا عامي ١٩٥٨ و ١٩٨٢ بهذا الخصوص نتائج تفتيش أو إيقاف أو حجز السفينة المطاردة، ولكن المستقر عليه في عرف القانون الدولي أن النتيجة الرئيسية لذلك هي أن تكون محاكم دولة علم السفينة أو الطائرة القائمة بالمطاردة هي المختصة بمحاكمة السفينة المخالفة، ولكن يرى البعض بجواز قيام دولة علم السفينة المخالفة بممارسة حمايتها الدبلوماسية لسفينتها ولطاقمها. (٣٨)

المبحث الثاني

الاستثناءات الاتفاقية

دلت التجربة على أن القيود العرفية سائلة الذكر لا تكفي لمواجهة حاجات الدولة والاستجابة لمتطلباتها، فكان من الضروري إضافة قيود أو استثناءات أخرى على مبدأ حرية أعالي البحار بموجب الاتفاقيات الدولية المعنية، وهي اتفاقات تستهدف أصلاً منع سوء استخدام أعالي البحار وبعض ما جرى عليه العمل من نشاط يضر بمصالح الجماعة الدولية.

ويمكن أن تلاحظ سمة الاتزان وعدم تخلي دولة العلم عن اختصاصها القضائي للدول الغير إلا في النطاق البوليسي فحسب، كسمة مشتركة بين الاتفاقيات هذه، ولهذا تحتفظ هذه الاتفاقيات للدولة عادة بحق توقيع العقاب، أي أنها تسمح بنطاق محدد من التدخل للسفن الحربية وهو نطاق ممنوع على تلك السفن لولا وجود الاتفاقية الدولية التي تبرر استخدامه.

الاتفاقيات هذه تقسم إلى فئات ثلاثة، فئة تتعلق بحسن استخدام البحر، وفئة ثانية تعاقب على تصرفات إجرامية، وفئة ثالثة تستهدف منع التصرفات التي تضر بمصالح المنتفعين بالبحر العالي، مثل مراقبة الصيد، والمساعدة والإنقاذ، والواقع أن القيود أو الاستثناءات الاتفاقية هذه كثيرة ومتنوعة، وتختلف كذلك في مضمونها ومداهها، وهي تتجسد عادة بحق الاقتراب والتفتيش والزيارة، وحق محاربة الرق، وحق محاربة تلويث البيئة البحرية، وحق حماية الأسلاك والأنابيب البحرية، وحق تنظيم الصيد وحماية الموارد الحية، ومنع ممارسة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، ومحاربة البث الإذاعي أو التلفزيوني غير المشروع، والتصادم البحري وغيرها، وهذه كلها سيتم التطرق لها تباعاً لها في المطالب الآتية وحسب أهميتها:

المطلب الأول

حق الاقتراب والتفتيش والزيارة وحالة التصادم البحري

سيكون الحديث في فرعين هما:

الفرع الأول

حق الاقتراب والتفتيش والزيارة

حق الاقتراب الذي يسميه بعض الفقهاء بحق الاستطلاع هو الذي يخول القانون الدولي العام بمقتضاه السفن الحربية في أعالي البحار بأن تقترب من السفن الخاصة التي تعبر ذلك البحر وان تطلب إليها بأن ترفع علمها للتحقق من جنسيتها.

وكل ما للسفينة الحربية بناءً على هذا الحق هو أن تطلب إلى السفينة الخاصة الإقرار بجنسيتها عن طريق رفع العلم فحسب، ولذا فهو لا يقيم أي اتصال فعلي بين السفينتين - الحربية والخاصة - والسفينة الخاصة الحق في الامتناع عن أي تحقيق تحاول السفينة الحربية أجراؤه، كما أنها ليست ملزمة بأن تنتظر حتى تقترب منها السفينة الحربية.^(٣٩)

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية

فقد دفع انتشار القرصنة في الماضي السفن التجارية إلى التسليح وإحاطة نفسها بمنطقة بحرية تمنع السفن الأخرى منها تحوطاً من سفن القرصنة، فقد حصل أن اقتربت سفينة الحرب الأمريكية ((اليكاتور)) من السفينة البرتغالية الخاصة ((ماريانا فلور)) باعتقادها بأن الأخيرة بحاجة إلى مساعدة، ولكن السفينة البرتغالية فتحت النيران على السفينة الأمريكية وتبادلا إطلاق النار، ثم اقتيدت السفينة البرتغالية إلى بوسطن حيث قررت أمام القضاء بأنها حسبت أن السفينة الأمريكية سفينة قرصنة، فقررت المحكمة الإفراج عنها ومع ذلك فقد استقر العرف الدولي منذ النصف الأول من القرن التاسع عشر على إعطاء السفن الحربية الحق في الاقتراب من السفن الخاصة للتعرف على حقيقتها والتأكد من جنسيتها بواسطة علمها وعلاماتها التجارية والقاعدة القديمة المتبعة في الوقت الحاضر تقضي بأن على السفن الخاصة عند ملاقاتها السفن الحربية أن تبادر إلى رفع علمها في الحال، ويعد رفع السفن الحربية لعلمها بمثابة إنذار للسفن الخاصة بوجوب رفع العلم.^(٤٠)

وحكمة تقرير حق الاقتراب هو أن أعالي البحار طريق عالمي للمواصلات البحرية والتجارة الدولية، ولهذا يهتم القانون الدولي بحفظ النظام فيه، ولما كانت كل سفينة تخضع في أعمال السيادة التي يمكن مباشرتها قبلها لسلطات دولتها، فإن من حسن تنظيم أمن البحر أن يكون من حق السفينة الحربية التحقق من علم السفينة المارة بأعالي البحار.

أما حق الزيارة والتفتيش يختلف وذلك في أنه يتضمن الحق في فحص أوراق السفينة الخاصة سواء بإرسال ضابط إلى السفينة الخاصة للقيام بهذه المهمة أم بدعوة ضابط من السفينة المذكورة مزود بالأوراق اللازمة للاطلاع عليها وأجراء التحقيق اللازم.

وحق التفتيش يبدأ عندما تجد السفينة الحربية اسباباً جدية للاشتباه بالسفينة الخاصة تفوق مسألة التعرف على العلم، وذلك إذا ما اشتبهت - لأسباب معقولة - في أن السفينة التجارية المعنية إنما تنتمي في حقيقة الأمر إلى نفس جنسيتها وأنها قد رفعت علماً غير علمها الحقيقي يقصد أخفاء جنسيتها تهرباً من الخضوع لاختصاص دولة العلم.^(٤١)

وقد قننت (فقرة ١ من المادة ٢٢) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ الخاصة بأعالي البحار القاعدة هذه، فأجازت لقائد السفينة الحربية عند وجود ما يدعوه إلى الشك الجدي بقيام السفينة الخاصة بالقرصنة أو بتجارة الرقيق أو بكونها من نفس جنسية السفينة الحربية رغم رفعها لعلم أجنبي أو رفضها لرفع علمها الحقيقي أن ترسل زورقاً بقيادة ضابط إلى السفينة المثبتة بها، وإذا استمر الاشتباه بعد مراجعة المستندات فيمكن للسفينة الحربية أن تباشر الفحص على ظهر السفينة مع مراعاة جميع الاعتبارات الممكنة.

ويجب التعويض عن جميع الأضرار التي تصيب السفينة المشتبه بها عند ثبوت عدم وجود أساس لتلك الاشتباهات وإذا ظهر العكس وصدقت شكوك السفينة الحربية فلها اقتيادها إلى أحد موانئ دولتها لمحاكمتها وقد نصت (المادة ١١٠) من اتفاقية عام ١٩٨٢ على الأحكام، وتوسعت في الحالات التي يجوز فيها التفتيش وذلك بإضافة حالة البث الإذاعي غير المصرح به وحالة السفينة عديمة الجنسية، ويمكن القول أن للسفن العامة جميعها حق الزيارة والتفتيش قياساً على المادة (٢١) من اتفاقية عام

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

١٩٥٨ التي تعطيها حق حجز سفن القرصنة، وقد أجازت (المادة ١١٠) سالفه الذكر هذا الحق لجميع السفن والطائرات المأذون لها بذلك.^(٤٢)

ويلاحظ مما تقدم أن حق الاقتراب والزيارة والتفتيش هو حق ابتدأ عن طريق العرف الدولي من خلال ممارسات الدول في أعالي البحار وما أن استقر ونظراً لأهميته في تلك الفترة الصعبة من الزمان، حتى تم تقنينه بمقتضى الاتفاقيات الدولية المعنية بتنظيم الوضع القانوني للبحار وللحقوق فيه.

وهذا الحق في الاقتراب والتفتيش قد فقد الكثير من أهميته في الوقت الحاضر بسبب تزايد حركة الملاحة في البحار وتجهيز السفن بالأجهزة الحديثة للاتصالات، وهو ما يجعلها دائمة الاتصال بالسفن الأخرى وبالإقليم الأرضي، ولذلك نجد أن الاتفاقيات المعاصرة تولي أهمية أكبر لحق الزيارة والتفتيش كونه هو الأجراء العملي الذي يسمح للدول بممارسة اختصاصها في مراقبة أمن البحر العام والتأكد من عدم وقوع ما يحرمه القانون الدولي العام فيه.^(٤٣)

ومن الجدير بالذكر أخيراً أن اختصاص الزيارة والتفتيش للتحقق من العلم لا يعد في حقيقته - وعلى حد تعبير بعض الفقه - من قبيل الاستثناءات التي ترد على مبدأ اختصاص دولة العلم دون غيرها، بقدر، ما يعد نتيجة طبيعية من النتائج المترتبة بصورة منطقية على ثبوت المبدأ في ذاته.

إذ لا يتصور - منطقاً - قيام السفن الحربية لأي من الدول بممارسة اختصاصات البوليس والقضاء ممارسة فعالة في مواجهة السفن الخاصة المتمتعة بجنسيتها ذاتها، ما لم تمكن كل سفينة من السفن الحربية من التحقق من جنسية ما قد تلتقي به من السفن الخاصة في أعالي البحار، وذلك عندما تقوم لديها أسباب جدية تبرر الاعتقاد لديها بأن مثل السفن هذه وبالرغم من رفعها لعلم أجنبي إنما تنتمي إلى جنسية دولة السفينة الحربية.

وواضح أن من شأن حجب هذا الاختصاص عن السفن الحربية تمكين السفن التجارية السيئة النية من الإفلات من مقتضيات الخضوع لمبدأ اختصاص دولة العلم في مجالي البوليس والقضاء، عن طريق رفعها علماً غير العلم الحقيقي لها.^(٤٤)

الفرع الثاني

التصادم البحري

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ الحادث البحري في المادة ٢/٢٢١ بأنه (لأغراض هذه المادة يعني (الحادث البحري) تصادم السفن أو جنوحها أو أي حادث آخر يتصل بالملاحة أو حادث يقع على ظهر سفينة أو خارجها، وتنتج عنه أضرار مادية أو تهديد وشيك يحدث أضراراً مادية بسفينة أو بحمولتها).

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

ويشير الفقه الدولي لحقيقة ماثلة أمام العيون مفادها أن الحوادث البحرية وتحديدًا بين السفن التجارية الخاصة المحملة بالنفط، تعد واحدة من أهم مصادر تلوث البيئة البحرية بالنفط نظراً لانسكاب الحمولات الكبيرة من النفط عند تعرض الناقلات لأي حادث بحري عرضي، أياً ما كان سببه، وصعوبة السيطرة على ذلك الانسكاب في وقت مبكر، وإن أهم الحوادث البحرية هي جنوح السفن أو اصطدامها ببعضها، أو بالعوارض الطبيعية الأخرى تتسبب ب(انسكابات) النفط منها.^(٤٥)

الفقه القانوني ذاته هو من انبرى لتحديد ما هو المقصود بالتصادم البحري، وانقسم بسبب ذلك الى فريقين، الفريق الأول عرفه بماهيته المادية بكونه ارتطام مادي مباشر بين منشأتين عائمتين أحدهما لابد أن تكون سفينة أو بحكمها، والارتطام المطلوب لوقوع التصادم من وجهة نظر هذا الفريق وإن كان يعني حدوث ارتطام أو التحام أو احتكاك فعلي بين العائمتين المتصادمتين، إلا أنه مع ذلك لا يستلزم ارتطام جسيميهما بل يكفي أي جزء من أي منهما يصطدم بالأخرى.

أما الفريق الثاني فيرى في التصادم البحري أنه ارتطام مادي يحصل بين سفينتين بحريتين أو أكثر، أو بين سفينة بحرية ومركب ملاحية داخلية بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم، وواضح من عرض تعريفات الفريقين الاختلاف فيما بينهما بصدد تحديد مفهوم للتصادم البحري.^(٤٦)

وتعد حالة -التصادم البحري- حالة أخرى من حالات الاستثناءات الاتفاقية التي ترد على اختصاص دولة العلم دون غيرها، ولكن هذه المرة بمقتضى اتفاقيات دولية عامة وضعت قواعد قانونية ملزمة للدول جميعها ممن تستخدم أعالي البحار.

والمسألة هذه نظمت بمقتضى نصين في القانون الدولي لا يختلفان كثيراً عن بعضهما إن لم يكونا متشابهين إلى حد كبير، والنص الأول هو نص (المادة ١١) من اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر العالي، ومؤداه تحديد الدولة المختصة بالقضاء في مواجهة المسؤول أو المسؤولين جنائياً أو تأديبياً عما قد يقع في البحار العالية من حوادث التصادم البحري أو أي حادث ملاحى آخر تتعرض له إحدى السفن في (البحر العالي).

وأكدت اختصاص دولة العلم وكذلك اختصاص دولة المسؤول عن الحادث بجنسيته عن محاكمته، ولكن يشترط هنا أن يكون من شأن الحادث الذي يقع أن يحرك دعوى المسؤولية الجنائية أو التأديبية للشخص أو الأشخاص المتسببين بالحادث هذا، وبخلافه لا يمكن اعمال أحكام هذا النص، وهو ما أكدته (فقرة ١ من المادة ١١١).

كما جوزت (فقرة ٢) منها للدولة التي منحت رخصة الملاحية بسحبها من المتسبب بالحادث بعد محاكمته تأديبياً، وإن لم يكن من بين المنتمين إليها بجنسيتها، ولم تعطي الحق لغير الدولة هذه، أما (فقرة ٣) منها فأعطت وبشكل صريح لدولة علم السفينة المتسببة بحادث التصادم حق القبض على السفينة هذه واحتجازها ولو بفرض القيام بالإجراءات التحقيقية، مما يعني أن المادة هذه أوردت استثناء على مبدأ اختصاص دولة العلم في جانب وأبقت عليه في جانب آخر.^(٤٧)

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

أما النص الثاني هو نص المادة (٩٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التي اشتملت في فقرتيها الثانية والثالثة على أحكام مماثلة لما تضمنته الفقرة (٣، ٢) من المادة (١١) من اتفاقية جنيف سالف الذكر.

وواضح من الاتفاقيتين سالفتي الذكر أنهما يوردان استثناء على اختصاص دولة العلم في حوادث التصادم البحري يتجسد في منح دولة غير دولة العلم اختصاص القضاء والمحاكمة، ألا وهي دولة الشخص المسؤول التي ينتمي إليها بجنسيتها، وذلك دونما سلب لاختصاص دولة العلم بصدد الحادثة نفسها.

في حين أن هذين النصين أبقيا على اختصاص دولة العلم دون غيرها فيما يتعلق بإجراءات البوليس وحدها حيث منحتا صراحة لدولة العلم حق احتجاز السفينة أو حبسها ولو على ذمة إجراءات التحقيق.

والواقع إن التنظيم القانوني الوارد في الاتفاقيتين لمسألة تحديد الدولة المختصة بكل من البوليس والقضاء فيما يتعلق بحوادث التصادم البحري التي يسفر عنها مسؤولية جنائية وتأديبية، قد جاء بعد الجدل الكبير الذي أثاره حكم محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية اللوتس الشهيرة عام ١٩٢٧، كذلك لما تركه التنظيم المثير للجدل للحالة هذه والذي ورد في اتفاقية بروكسل العام ١٩٥٢ والخاصة بقواعد الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري، حيث خالفت ما جاءت به الاتفاقية الأخيرة ما توصلت إليه المحكمة الدولية الدائمة في حكمها في (قضية اللوتس) عام ١٩٢٧. ^(٤٨)

والواقع كذلك أن اتحاد حكم الاتفاقيتين لعامي ١٩٥٨ و ١٩٨٢ بصدد المسألة الهامة هذه هو ميزة أخرى يمكن أن تسجل لصالحها، بدلاً من أن يورد حكمين متناقضين لحالة واحدة يجعل من الصعب معرفة أيهما يطبق عند حدوث الخلاف أو النزاع.

ولكن ما يمكن أن يؤشر عليهما أنهما أغفلتا بيان تفاصيل أكثر دقة ووضوح لحالات التصادم البحري فيما لو وقع بين سفينة حربية وأخرى تجارية، وقامت الأولى بعد الحادث بضبط السفينة الثانية وطاقتها واقتيادهم لمحاكم دولتها، أو فيما لو وقع الحادث فيما بين سفينتين تجاريتين لدولتين مختلفتين، وقامت أحدهما بعد الحادث بالاستئجار بسفينة حربية تحمل جنسيتها نفسها وقامت الأخيرة بضبط السفينة الأخرى وطاقمها واقتيادها لسواحل دولتها وتقديم طاقتها لمحاكم دولتها دونما اعتبار لجنسية السفينة الأخرى؟

كما لم تبين الحكم فيما لو لم تقم الدولة المانحة لرخصة الملاحة بسحب الرخصة من السفينة التي ثبتت مسؤوليتها جنائياً أو تأديبياً عن التصادم البحري، أتعذ شريكة لها؟ أم تعامل معاملة أخرى؟ وهل يجوز مخاصمتها أمام محكمة العدل الدولية عن ذلك؟ وما الحل لو رفضت اختصاص المحكمة أيضاً؟

المطلب الثاني

حق محاربة الاتجار بالرقيق وحق محاربة البث الإذاعي غير المصرح به

سيقسم الحديث على وفق الفرعين الآتيين:

الفرع الأول

حق محاربة الاتجار بالرقيق

تعرف حالة الرق اصطلاحاً بأنها ((المركز القانوني للشخص الطبيعي عندما تمارس عليه كل أو بعض السلطات المتفرعة عن حق الملكية)).

أما مصطلح ((الاتجار بالرقيق)) فيشير إلى كل فعل موجه إلى الإنسان بقصد استرقاقه، سواء تمثل في أسره أو في حيازته أو في النزول عنه للغير بمقابل أو بغير مقابل، وينصرف كذلك وشكل عام إلى جميع الأعمال المتصلة بنقل الرقيق أو التصرف فيهم بأي وجه من وجوه التصرف. وقد كان الاتجار بالرقيق شائعاً حتى أوائل القرن التاسع عشر، وبعدها أخذت الدول تعمل على محاربته بكل الوسائل وعلى الأخص أثناء نقل الرقيق عبر البحار، وكانت انكلترا هي السباقة في اتخاذ إجراءات حقيقية لمحاربة الاتجار بالرقيق.^(٤٩)

وقد جاء في التصريح الصادر عن مؤتمر فيينا لعام ١٨١٥ أن ((تجارة الرقيق تتناقض مع مبادئ الإنسانية ومع قوانين الأخلاق العالمية))، لهذا نص في الاتفاقيات اللاحقة على تجريم الاتجار بالرقيق وعلى ضرورة محاربته فأبرمت بريطانيا مع فرنسا معاهدة عام ١٨٣١ خولت فيها السفن الحربية الحق في ضبط كل سفينة تلتقي بها في أعالي البحار مشغولة بتجارة الرقيق وفي تقديم رجالها للمحاكمة وكانت المحاكمة هذه في بادئ الأمر تجري أمام قضاة الدولة التي تتبعها السفينة المضبوطة، وقد نص على الحق هذا في معاهدات أخرى مماثلة عقدتها بريطانيا مع أغلب دول أوروبا وأمريكا. وفي عام ١٨٤١ أبرمت في لندن اتفاقية عامة تأيد فيها حق السفن الحربية لكل من الدول التي اشتركت فيها في تفتيش وضبط أية سفينة تصادفها في أعالي البحار وتشغل بتجارة الرقيق، وقد تقرر فيها شيء جديد تجسد في جعل محاكمة رجال السفينة المضبوطة - خلافاً لما كان متعباً - أمام قضاة الدولة التي قامت بضبطها، أسوة بسفن القرصنة.^(٥٠)

وقد حاولت بريطانيا وقتها أقناع مختلف الدول على أبرام اتفاقيات دولية تنص على ما تقدم من أحكام إضافة إلى تطبيق أحكام القرصنة على حالات الرق والاتجار بالرقيق، ولكنها لم توفق في مسعاها الثاني، ويعود ذلك إلى إصراف بريطانيا ذاتها في استعمال هذا الحق في التعرض للسفن الأجنبية وتفتيشها ومصادرتها بحجة الاشتباه بكونها تعمل بتجارة الرقيق.

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية
العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

وهذا الأمر هو الذي أثار احتجاج الدول الأخرى وبالأخص فرنسا، ولهذا امتنعت عن التصديق على معاهدة لندن وأخذت تعمل على تعديل الوضع الجديد الذي أوجدته هذه المعاهدة، وقد تم ذلك في مؤتمر بروكسل عام ١٨٩٠ حيث اتفق على عدم جواز وقف وتفتيش سفينة على أساس الاشتباه في تجارتها بالرقيق إلا إذا كانت حمولتها لا تزيد على (٥٠٠ طن) ووجدت في إحدى المناطق المشتبه فيها وهي جزء من المحيط الهندي الواقع شرق أفريقيا، كما اتفق على وجوب الرجوع إلى ما كان مقررًا من قبل من حيث ضرورة تسليم السفينة المضبوطة إلى سلطات الدولة التي تثبت تبعيتها لها لتتولى هي محاكمة طاقمها، وليس لمحاكم دولة السفينة الحربية.^(٥١)

وبما أن المجال هنا لا يتسع لبيان أحكام الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالرق والتجارة فيه على وجه التفصيل، ولما كانت الضرورة البحثية تستدعي الوقوف على أهم واحد من الأحكام فيها، لذا سوف يتم الإقتصار في الحديث على ما ورد من أحكام تتعلق بالمسألة هذه لاسيما تلك التي وردت في اتفاقيتي جنيف لعام ١٩٥٨ والخاصة بأعالي البحار، واتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢، خاصة وأن هاتين الاتفاقيتين قد اقتصرنا على تقنين العرف الدولي المستقر بصدد موضوع البحث هذا دونما إضافة أو تعديل.^(٥٢)

وقد تطرقت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ لمسألة الرق في مادتين من موادها هما (المادة ١٣) أو (المادة ٢٢)، حيث توجب (المادة ١٣) على كل الدول اتخاذ إجراءات فعالة لمنع وتجريم استخدام السفن التي ترفع علمها في مجال نقل الرقيق، ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا المجال. كما نصت كذلك على تحرر كل رقيق بمجرد التجائه إلى أي من السفن أياً كان العلم الذي ترفعه، أما (المادة ٢٢) منها فقد نصت على التصريح لكافة السفن الحربية وبغض النظر عن العلم الذي ترفعه بممارسة سلطة ضبط السفن التي تقوم بنقل الرقيق.^(٥٣)

وقد سارت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ على نفس خطى اتفاقية جنيف في مسألة معالجة الرق والاتجار به، فنصت على ذلك في المادة (٩٩) منها التي كرستها لهذا الموضوع، وقد وضحت العناصر الأساسية لأعمال التعاون بين الدول جميعها من أجل مكافحة هذه التجارة غير المشروعة ونقل الرقيق، ويمكن إيجاز العناصر هذه بالنقاط التالية:

١. التزام كل دولة باتخاذ التدابير الفعالة لمنع استخدام السفن التي ترفع علمها في نقل الرقيق ومعاقبة ذلك.
٢. التزام كل دولة باتخاذ التدابير الفعالة لمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض.
٣. أن الرقيق الذي يلجا على ظهر أية سفينة يصبح حراً بحكم الواقع بغض النظر عما يقضي به قانون دولة علم السفينة.^(٥٤)

ونصت المادة (١١٠) منها على منح السفن الحربية كافة - أياً كانت جنسيتها - اختصاص ضبط السفن التي تعمل في تجارة الرقيق ونقله، ومن المسلم به أن الخروج على قاعدة اختصاص دولة العلم - في المجال هذا - قاصر على اختصاص البوليس دون القضاء، وهذا واضح من نصوص مواد الاتفاقيتين اللتين عالجنا هذا الموضوع، وبالتالي تختص محاكم دولة العلم - دون غيرها - بمحاكمة

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

المسؤولين عن نقل الرقيق في السفن التي تحمل علمها، وذلك أياً كانت جنسية السفينة الحربية التي قامت بضبط الواقعة موضوع الاتهام.

ولهذا يتعين على السفينة الحربية متى ما ضبطت سفينة تتاجر بالرقيق وترفع علماً غير علمها أن تخطر الدولة التي تنتمي إليها السفينة المضبوطة بالواقعة هذه لتقوم بإحالة المسؤولين إلى محكمة التي يعطيها تشريعها الداخلي اختصاص محاكمتهم.

وتضيف (المادة ١١٠) لتأكيد واجب التعاون الدولي في هذا المجال بأن تعطي للسفن الحربية وما في حكمها حق زيارة السفن التجارية الأجنبية من أجل منع القيام بالاتجار بالرقيق ونقله، ويلاحظ أن أباحة الزيارة للتحقيق من عدم الاتجار بالرقيق يمكن أن يؤدي في العمل إلى إساءة استعمال هذا الحق في عصر أصبح من النادر فيه وجود تجارة للرقيق يتم تنظيمها عبر أعالي البحار، كما ويؤدي إلى تحكم الدول البحرية الكبرى بتجارة الدول الأخرى، وعموماً فإن التنظيم الذي جاءت به اتفاقية عام ١٩٨٢ هو الأفضل من الناحية القانونية والعمل للمسألة المهمة هذه.

الفرع الثاني

حق محاربة البث الإذاعي غير المصرح به

دخل هذا التحريم للبث الإذاعي والتلفزيوني غير المصرح به بشكل متأخر، إذ أن قمع هكذا تصرف يصدر من أعالي البحار قد جاء نتيجة الظواهر الطريفة في القانون الدولي، ولاسيما إذاعات القرصنة التي برزت في السنوات الأخيرة من القرن المنصرم وتطلبت نظاماً دولياً لمواجهة.

وقد كانت عبارة عن محطات بث مملوكة ملكية خاصة تقام على سفن راسية أو مبحرة خارج المياه الإقليمية أو تقام على جزر صناعية تخرج عن الاختصاص الإقليمي للدولة، وتقوم ببث تجاري للدول التي تمنع نظمها من بث الإعلانات التجارية.

أن المحطات هذه ممنوعة طبقاً لقواعد اتحاد المواصلات السلوكية واللاسلكية، ولكن مسؤولية المنع ملقاة على عاتق الدولة التي سجلت السفينة فيها، أي على عاتق دولة العلم دون غيرها ابتداءً.^(٥٥)

كما ومنع النظام الملحق باتفاقية جنيف بشأن المواصلات اللاسلكية المعقودة عام ١٩٥٩ إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي والصوتي والتلفزيوني من على متن السفن أو الطائرات أو من أية مادة طافية خارج الأقاليم الوطنية للدول الأطراف.

واستناداً للمنع هذا فقد أرسلت اللجنة الدولية لتسجيل الترددات منشوراً إلى الدول الأعضاء في الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية رجت فيه الإدارات المكلفة بتسجيل السفن أن تتأكد من عدم وجود أي جهاز بث إذاعي على متن تلك السفن باستثناء الأجهزة المخصصة للملاحة.^(٥٦)

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية
العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

ولهذا تبين أن اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ الخاصة بالبحر العالي لم تتضمن أي نص يواجه المشكلة هذه وإن المشكلة هذه قد تمت مواجهتها في بادئ الأمر على نطاق إقليمي بحت بمقتضى اتفاقية أبرمت عام ١٩٦٥ في نطاق مجلس أوروبا، ثم وجهت من بعد وعلى المستوى العالمي في المادة ١٠٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢.

حيث جاء فيها أن على الدول جميعها أن تتعاون من أجل قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار، وتطرفت إلى ما يعنيه هذا البث غير المصرح به وأشكاله، واستثنت من ذلك حالة إرسال نداءات الاستغاثة من السفن المنكوبة في البحار التي تتعرض لأخطار أو كوارث معنية.

وجوزت (فقرة ٤) منها لأي دولة في أعالي البحار وتتمتع بالولاية وفقاً للفقرة (٣) منها بأن تقبض عملاً بالمادة (١١٠) منها - سبق ذكرها - على أي شخص يعمل بالبث الإذاعي غير المصرح به أو أن تحجز أية سفينة مستخدمه في هذا الغرض وإن تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي المستخدمة في هذه الجريمة.

وأجازت المادة نفسها بمحاكمة هكذا أشخاص أمام محاكم دولة علم السفينة طبقاً لاختصاص دولة العلم، أو أمام دولة تسجيل المنشأة أو الدولة التي ينتمي إليها بجنسيته، أو أية دولة يمكن استقبال البث فيها.^(٥٧)

وواضح أن اتفاقية عام ١٩٨٢ لقانون البحار قد واجهت في المادة (١٠٩) منها وضعاً واقعياً جديداً لم يطرأ على ساحة العمل الدولي إلا في أوائل النصف الثاني من القرن العشرين، وهذا الوضع يتجسد في اجتماع بعض من الأفراد أو الشركات بمبدأ حرية البحر العالي في مجال ممارسة الإرسال الإذاعي أو التلفزيوني غير المشروع.

وبديهى أن نقول أن ممارسة مثل هذا النشاط إنما ينطوي على مساس بمصالح الدولة أو الدول المستهدفة به، ناهيك عن احتمال تعارضه مع أحكام الاتفاقيات الدولية التي تبرمها الدول لتوزيع موجات الإرسال فيما بينها ووضع القواعد الكفيلة بقيام التنسيق اللازم المستهدف منع تداخل الموجات أو التشويش عليها، ومن ثم كانت ملائمة تصدي الجماعة الدولية لمثل هكذا نشاط بالمنع أو بالقمع.

ولابد من الإشارة في هذا المقام إلى أن (م ١٠٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ قد خرجت عن قاعدة اختصاص دولة العلم وبصدد اختصاصي البوليس والقضاء معاً، فيلاحظ أنها قد منحت دولاً غير دولة العلم حق ممارسة اختصاصي البوليس والقضاء في مواجهة السفن المستخدمة لأغراض البث الإذاعي والتلفزيوني غير المشروع، وكذلك في مواجهة الأشخاص القائمين على مثل هكذا نشاط، الذي يتخذ من البحار العالية منطلقاً.

وغني عن الذكر أن منح اختصاص البوليس والقضاء لطوائف الدول المشار لها في (فقرة ٣ من المادة ١٠٩) من الاتفاقية، لا يمس حق دولة العلم في ممارسة اختصاصاتها كافة في مواجهة السفن التي ترفع علمها متى قامت بممارسة الإرسال الإذاعي أو التلفزيوني غير المشروع انطلاقاً من البحار العالية، وقد تأكدت القاعدة هذه بصريح نص (المادة ١٠٩) سالف الذكر ولاسيما في البند أ من (الفقرة ٣) منها.^(٥٨)

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

ولكن يبقى أن نقول أن المادة هذه لم تبين الوسيلة التي يمكن أن تلجأ إليها دولة العلم أو طوائف الدول الأخرى المذكورة فيها - من غير دولة العلم - فيما لو أراد ضبط نشاط غير مشروع من صنف ما ذكر ومنعه أو قمعه حسب الأحوال، فهل سيكون ذلك بواسطة سفنها العامة عموماً أو الحربية منها خصوصاً؟ ولم تبين كذلك الحل فيما لو ضبطت سفينة حربية تابعة لغير أصناف الدول المذكورة فيها سفينة أجنبية تمارس بثاً اذاعياً أو تلفزيونياً غير مصرح به، أtestطيع اقتيادها ومحاكمة القائمين عليه أمام محاكمها؟ أم تسلمهم لدولة علم السفينة؟ ولم تبين فيما لو كانت السفينة هذه التي تمارس هذا النشاط مرخصاً لها من دولتها بذلك ولكنها تمارس نشاطها في مواجهة دول لم تصرح لها بذلك وضبطتها سفينة حربية تابعة لدولة أخرى، أtestقوم باقتيادها ومحاكمة طاقمها أمام محاكمها؟ أم تسلمهم لدولة العلم التي صرحت لها بذلك؟

وأمام النقص المذكور أجد من الضروري الالتفات ووضع معالجة له تؤكد على أحقية السفن الحربية في أعالي البحار بضبط السفن التي تمارس هكذا نشاط ومصادرة أجهزتها وتقديم طاقمها للمحاكمة أمام محاكم دولتها، أو يفضل تقديمهم لمحاكم الدولة التي كانت توجه نشاطها غير المشروع نحوها لتحاكمهم لا سيما إذا كانت لم تصرح بذلك.

وعموماً حسن فعل واضعو اتفاقية عام ١٩٨٢ لقانون البحار في التفاتهم للحالة المهمة والخطيرة هذه بالتنظيم في (المادة ١٠٩) منها على الرغم ما يمكن أن يؤشر عليها من ملاحظات، إذ لولا هذا التنظيم لبقيت هكذا ممارسات خارج نطاق التجريم والعقاب، وهو أمر يأباه القانون الدولي العام بطبيعة الحال.

الخاتمة

لم يعد من الغريب القول بخضوع أجزاء البحر الواحد لنظم قانونية مختلفة يتضمن الواحد منها مجموعة من الأحكام القانونية التي تختلف عن تلك في الجزء الآخر ولا سيما من حيث مصدرها ومن حيث كيفية نشوئها لا بل ومن حيث الحقوق والواجبات التي تقرر للدول فيها.

ولعل أنه قد تبين مما تقدم إن أشهر أجزاء البحر تلك وربما أكثرها أهمية هي منطقة (أعالي البحار) التي وإن كانت متصلة اتصالاً طبيعياً مع أجزاء البحر الأخرى، إلا أنها قد تميزت عنها بالنظام القانوني الذي يحكمها، وبأهميتها البالغة للدول جميعها بلا استثناء.

ولم تعد أيضاً فكرة (البحر الحكر) أو (البحر المغلق) التي نادى بها البعض من الفقه القانوني هي الفكرة المستساغة في هذا الجزء الهام، فأعالي البحار ليست ملكاً لأحد، ولا يستطيع أحد أن يستأثر بها لكونها خارج نطاق السيادة الإقليمية للدول جميعها ساحلية كانت أو غير ساحلية.

ومن أهم ما تميزت به المنطقة هذه من صفات هي صفة (الحرية) والافتتاح في مواجهة الدول كافة، فالقانون الدولي العرفي كان قد قرر حرية أعالي البحار، ومن أنها مفتوحة للملاحة أمام سفن الدول جميعاً (ساحلية أم غير ساحلية)، وقد قننت الاتفاقيات الدولية المعلنة بنصوص قانونية واضحة أصبحت جزءاً مهماً من القانون الدولي الاتفاقي الذي لا خلاف عليه مطلقاً، وقد وردت النصوص الواضحة هذه في اتفاقيتي جنيف للبحر العالي لعام ١٩٥٨، و((اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار)) للعام ١٩٨٢.

ومع ذلك يمكن الخروج من البحث بالاستنتاجات الآتية:

- ١ - إن اصطلاح (البحر العالي) أو (أعالي البحار) أو (البحر العام) أو (البحر الحر)، هي مرادفات لمعنى واحد، وتشير كلها لمنطقة واحدة ولجزء واحد من أجزاء البحر، وهي تلك المنطقة من البحر التي لا تخضع لسيادة أحد، والملاحة فيها تكون حرة لجميع الدول، ولها نظامها القانوني الخاص بها والذي تكفلت الجماعة الدولية بوضعه، تحقيقاً للصالح العام المشترك لكل الدول، ولقد تم تفضيل اصطلاح البحر العالي وأعالي البحار، كونها تنسجم مع حقيقة واقع المنطقة هذه، حيث أن صفة العلو فيها جاءت من علو المياه عن قاع البحر علواً كبيراً أكثر مما في المناطق الأخرى، إضافة إلى أنها تعني تلك المنطقة من البحر البعيدة عن اليابسة والتي بسبب بعدها هذا تكون المياه فيها أعمق وبالتالي سطح البحر عالي جداً عن قاعه.

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية
العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

٢ - حسناً فعل المشرع الدولي بتقرير عدم جواز امتداد السيادة الإقليمية لمنطقة أعالي البحار وتحديد السيادة هذه حتى قبل مسافة طويلة من المنطقة هذه، وذلك لأنه قد ثبت عملاً عدم إمكان استئثار دولة ما مهما كانت قدراتها وإمكاناتها بالسيطرة على البحر سيطرة تامة، هذا فضلاً عن أن البشرية قد عرفت أعالي البحار بوصفها أهم طرق المواصلات الدولية وأقدمها، للاتصال فيما بين الشعوب وتبادل المنافع والتجارة وغيرها، ولو قبل ادعاء بعض الدول في السيادة على أعالي البحار وسُوح لها بممارسة سيادتها هذه بواسطة أساطيلها الحربية لترتب على ذلك إخضاع سفن الدول الأخرى لسلطات الدولة المدعية للسيادة عليه، فضلاً عن عرقلة سير الملاحة الدولية، وبما أنه قد ثبت عرفاً واتفاقاً الحقوق ذاتها وعلى قدم المساواة مع الآخرين في أعالي البحار، لذا فإن ادعاء دولة ما لسيادتها عليها سوف يتعارض مع ما للدول الأخرى المنتفعة به من السيادة وحقوق المساواة في الانتفاع مع الآخرين.

٣ - إن أهم ما اتصفت به أعالي البحار هي حرية الملاحة فيها والطيران فوقها للجميع وعلى قدم المساواة وذلك إن هذه المنطقة ضرورية جداً للاتصال بين الشعوب وتبادل المنافع فيما بينها، فلا جدوى ترجى من تحديد حقوق وواجبات الدول فيها دون الإقرار مسبقاً بأنها حرة في مواجهة الجميع يستعملونها على قدم المساواة مع الآخرين مراعين عدم الإضرار بالمصالح والحقوق المشروعة للدول الأخرى الراغبة في الوقت ذاته في استعمال هذه المنطقة والانتفاع منها. وهذا أمر محتّم على الدولة حتى عندما تمارس حقوقها السيادية على جرفها القاري، الذي أقرته الاتفاقيات الدولية، فانتفاعها بهذا الجرف، ينبغي أن لا يضر بانتفاع الآخرين، ولا سيما استعمالهم لحقي الملاحة والصيد والاستكشاف والتنقيب في أعالي البحار.

٤ - للدول غير الساحلية حقوق كذلك في أعالي البحار تتساوى في ممارستها والانتفاع بها مع الدول الأخرى، الساحلية تحديداً والاعتراف للدول الحبيسة بالحقوق في الملاحة والصيد والطيران وغيرها قد قررت في منطقة أعالي البحار وحسب، وليس على أي جزء آخر من البحر، فلا حقوق لها في البحار الإقليمية للدول الساحلية اللهم إلا بقدر ما تسمح به الاتفاقيات العامة والخاصة من حق المرور بهذه البحار لعبورها وصولاً إلى أعالي البحار لممارسة حقوقها الأصلية عليها، سواء تلك التي تقررت بمقتضى الاتفاقيات الدولية أو بمقتضى مبادئ القانون العامة.

٥ - اختصاص الدول على السفن في أعالي البحار يختلف فيما إذا كانت السفينة عامة أو خاصة، وطبيعي أن كل السفن التي ترفع علم دولة ما، ينبغي أن تكون منتمية لهذه الدولة بجنسيتها حقيقة وفعلاً، فرفع العلم إنما هو تقرير لحقيقة واقعة، هو حمل السفينة لجنسية الدولة التي ترفع علمها، والارتباط بجنسية الدولة يفيد لمعرفة فيما إذا كان سيسري عليها اختصاص تلك الدولة التشريعي أو

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

القضائي عندما تكون في أعالي البحار، أو أن الاختصاص هذا سيتقرر لدولة أخرى، وحسب مقتضى الحال وكما بينته الاتفاقيات العامة.

٦- الاختصاص للدول على سفنها العامة لا نزاع فيها وفي أي مكان توجد به هذه السفن، ورغم اختلاف الفقه حول تبرير الأساس النظري والقانوني للقاعدة هذه، إلا أن الكل متفق سواء أكان المشرعين الدوليين أم القضاة أم الفقهاء، بأن الولاية لدولة العلم على سفنها العامة مطلقة، ولاسيما في أعالي البحار.

٧- الاختصاص التشريعي للدولة على السفن الرافعة لعلمها هو اختصاص (مانع) حسب تعبير الفقه القانوني، فيحكم التصرفات العقابية وغيرها، ومن أبرز الحالات التي يسري فيها الاختصاص التشريعي للدولة على سفنها الخاصة، هي حالة (التصادم البحري)، وذلك للإشكالات الكثيرة التي تثيرها الحالة هذه فقد قرر سريان قانون الدولة الوطني على السفينة الخاصة في الحالة هذه تحديداً، ولكن توجد استثناءات يسمح بموجبها بسريان قانون أجنبي على ما يقع من تصرفات على ظهر السفينة الخاصة حتى لو كانت عقابية مثلما يوجد على الأرض امتداد لاختصاص دولة أجنبية على جرائم لم تقع على إقليمها، بل يصل أثرها إليها وهذا أمر مستحسن ولاسيما للحالات الخطيرة التي تحدث في أعالي البحار.

٨- لقد كان من نتيجة مبدأ حرية أعالي البحار وعدم خضوعها لسيادة دولة ما، أن أصبح اختصاص البوليس والقضاء للدول على السفن الرافعة لعلمها، فما دام أن لا سيادة لدولة ما على أعالي البحر وأن الكل فيها يكونون سواء، فإن المنطق يقضي بخضوع السفن لاختصاص دولة العلم من حيث التعقيب والمحاكمة وذلك احتراماً لسيادات الدول الأخرى، وعدم جواز امتداد ولاية دولة على سفن غيرها.

٩- مثلما يوجد استثناء على مسألة خضوع السفن جميعاً للاختصاص التشريعي لدولة العلم، وحسب التوضيح أعلاه، فإنه قد وردت استثناءات عدة - عرفية واتفاقية - على مسألة خضوع السفن لاختصاص دولة العلم فيما يتعلق بالبوليس والقضاء في أعالي البحار، وهذه الاستثناءات مقتصرة على السفن الخاصة حصراً، فعلمنا أن السفن العامة ولاسيما الحربية منها تتمتع بحصانة مطلقة تامة، فلا تخضع لغير دولة العلم.

١٠- والاستثناءات هذه تبرر أما بحماية مصالح الدول الساحلية التي يمكن أن يهددها قرب البحر العالي منها، أو بحماية مصالح الجماعة الدولية، كما إنها غير متماثلة فيما بينها من حيث مضمونها ومداهها، فمنها ما يخول لغير دولة العلم اختصاصي البوليس والقضاء معاً، ومنها ما يخولها اختصاص

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

البوليس وحده، وينبغي أن لا يثير ذكر هذه الاستثناءات أي خلاف فقهي وذلك لكونها مستندة في وجودها، أما إلى عرف ثابت أو اتفاق دولي عام، أو قرار صادر من جهاز دولي مختص.

الهوامش

- ١- راجع د. محمد سامي عبد الحميد و د. محمد السعيد الدقاق ود. إبراهيم احمد خليفة، القانون الدولي العام، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٤، (ص ٣٦٨ - ص ٣٦٩)، وراجع فيه مفهوم البحر لغة (ص ٣٦٦).
- ٢- راجع د. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف بالإسكندرية، بدون سنة طبع، ص ٣٢٥ - ويرى جانب من ((الفقه العراقي)) بأن نشوء وتطور القانون الدولي للبحار يرتبط تاريخيا بالبحر العالي - مع اختلاف تسمية الفقه للمنطقة الأخيرة - وان مفهوم البحر العالي ذاته قد مر بمراحل عديدة متأثراً بالتطورات السياسية والقانونية التي مرت بالمجتمع الدولي، راجع تفصيلاً د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار ((البحر العالي))، بغداد، ٢٠٠٠، ص ٥.
- ٣- د. إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨، ص ٥.
- ٤- لمزيد من التفصيل أنظر د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، ص ٤٦٤-٤٧٩ و كذلك د. جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، مطبعة التعليم العالي، بغداد، ١٩٧٩، ص ١٤٩-١٥٣.
- ٥- أنظر عن هذه التسميات جميعها للبحر العالي محمد حمود أمين، قواعد الحرب البحرية وتطبيقاتها في النزاع العراقي-الايرواني المسلح، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بغداد، ١٩٨٨، ص ١٧، علماً أنني سأركز على تسمية البحر العالي في هذا البحث لكونها تسمية شائعة ويستخدمها كبار فقهاء القانون الدولي، وأيضاً لا يوجد فرق بينها وبين التسميات الأخرى لهذه المنطقة وهذا الجزء من البحر، حتى تلك التسمية المستخدمة في الاتفاقيات الدولية المعنية.
- ٦- أنظر د. علي صادق أبو هيف، مصدر سابق، ص ٣٢٦، وتفصيلاً انظر د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٧٥، ص ١٦٢-١٦٣، ولابد من بيان أن البحر العالي قد تأثر بالتطورات العديدة المتعاقبة التي مر بها قانون البحار، بحيث أن تلك التطورات أدت إلى تقليص مساحته إلى حد كبير وبالتالي إلى تغيير مفهومه، فالتطورات القانونية اقتطعت منه مساحات متباينة وضمتها إلى سيادات مختلفة، للتفصيل أكثر عنها راجع د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ٩-١١.
- ٧- راجع د. محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، ص ١٦٤.
- ٨- راجع د. علي صادق أبو هيف، مصدر سابق، ص ٣٢٦، ود. مصطفى الحنفاوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، الجزء الأول، مكتبة الانجلو مصرية، بدون سنة طبع، ص ٣٦.
- ٩- أنظر في تعريفات وحديث أكثر عن اقسام البحر(المحيط)، Anshuman CHakraborty, Dispute Settlement Under The United Nations Conventions on the Law of Sea and its role in Oceans Governance, LLm Thesis, Faculty of Law, Victoria University of Willington, 2006, p.71.
- ١٠- أنظر د. عصام العطية، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة المنقحة، مطبعة جامعة بغداد، ٢٠٠٥، ص ٣٧٣.
- ١١- راجع د. مصطفى الحنفاوي، مصدر سابق، ص ٣٧.

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

- ١٢- د. الحنفاوي، المصدر نفسه، ص ٤٠، والمساواة بالانتفاع من البحر العالي أمر قرر للجميع سواء كانت من الدول الشاطئية أو من الدول الحبيسة، وقد أكدت الأمر هذا صراحة (المادة ٢) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ المتعلقة بأعالي البحار بقولها ((بما أن البحار العالية مفتوحة للأمم جميعها وهي تشمل على وجه الخصوص، وبالنسبة للدول الشاطئية وغير الشاطئية :- ١- حرية الملاحة، ٢- حرية الصيد، ٣- حرية مد الأسلاك والأنابيب))، راجع د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، ص ٥٢٤.
- ١٣- لمزيد من التفصيل د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، (ص ٥١٥ - ص ٥١٨)، وكذلك راجع تفصيلاً عن الطبيعة القانونية للبحر العالي د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، (ص ١٤ - ص ٢٣).
- ١٤- د. الغنيمي، مصدر سابق، (ص ١٦٤ - ص ١٦٥)، ود. الحنفاوي، مصدر سابق، ص ٣٧.
- ١٥- د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، (ص ٥٢٢ - ص ٥٢٣)، على أننا ينبغي أن لا نتسى في هذا الصدد كذلك دفاع كاترين الثانية عن مبدأ حرية البحار سنة ١٧٨٠ عندما كونت أول جماعة حياذ مسلح، وهكذا عرف مبدأ حرية البحار وعدم قابليته للتملك من احد مكانه الثابت الوطيد بين قواعد قانون الشعوب لا استناداً إلى منطق جروسيوس المدني، ولكن استناداً إلى اعتبارات أخرى، ذلك أن مبدأ حرية البحار هو مبدأ غائي في أصله، أي إنه يتغيا ويستهدف صالح التجارة والملاحة الدولية ويزكي حرية المواصلات البحرية التي هي في واقع أصلها تعد دعامة أساسية للحضارة والمدنية، والقول بخلاف ذلك يسمح بقفل البحر وتضخم الأساطيل البحرية مما يعد من المتعذر على الدول أن تحتفظ لسفنها بمساحات واسعة أو أن تتحمل المسؤولية الدولية التي قد تنجم عن ادعائها السيادة على مناطق واسعة من البحر، راجع تفصيلاً د. محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، ص ١٦٦.
- ١٦- راجع د. محمد طلعت الغنيمي، المصدر السابق، (ص ١٦٥ - ص ١٦٦).
- ١٧- د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، ص ٥٢٤، علماً إن النزاع هذا انتهى باعتراف روسيا من جانبها هي الأخرى بمبدأ حرية البحار العالية وقامت بسحب قرارها سالف الذكر بمقتضى اتفاقيات عقدتها مع الدول التي اجتمعت عليها عامي ١٨٢٤ و ١٨٢٥، وقد عد الفقيه أوبنهايم التأريخ هذا هو بداية استقرار مبدأ حرية البحار العالية في العمل الدولي بصفة نهائية .
- ١٨- راجع د. علي صادق أبو هيف، المصدر نفسه، ص ٣٢٥، علماً أن العالم نجح عام ١٩٥٨ بتدوين القواعد القانونية الدولية الخاصة بالبحار في اتفاقيات أربع من أبرزها كانت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ الخاصة بالبحر العالي والتي قررت مبدأ حرية أعالي البحار، وصور الحريات التي تتمتع بها الدول كافة في المنطقة المهمة هذه، حيث أن اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ وفي (المادة ٢) منها وان كانت قد حددت حرية البحر العالي بأربعة عناصر أساسية هي حرية الملاحة وحرية الصيد ومد الأسلاك والأنابيب المغمورة وحرية الطيران، إلا أن الفقه يكاد يجمع أن النص هذا لم يحد الحريات هذه على سبيل الحصر وإنما على سبيل المثال وذلك لسببين هما: أ- لأن (فقرة ١ من المادة ٢) استعملت تعبير (وخصوصاً) التي لا تعني الحصر أبداً، وإنما تدل على وجود حريات أخرى، غير تلك المذكورة فيها، وقد أكدت لجنة القانون الدولي ذلك في تعليقها على مشروع الاتفاقية .
- ب- إن (فقرة ٢) من المادة نفسها تقر بوجود حريات أخرى معترف بها وفقاً للمبادئ العامة للقانون الدولي العام ، راجع بهذا الصدد د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ٦٢.
- ١٩- انظر عن المادة ٨٧ و المادة ٨٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، متن الاتفاقية، الملف من الانترنت على شكل pdf، ص ٥٨ منها.

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

- ٢٠- راجع د. علي صادق أبو هيف، المصدر السابق، ص ٣٢٧.
- ٢١- المصدر أعلاه نفسه، ص ٣٢٨.
- ٢٢- فقد نصت (المادة ٩٥) من اتفاقية عام ١٩٨٢ على أن ((للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم))، وهو الحكم ذاته الذي أشارت له (المادة ٨ فقرة ١) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨، راجع تفصيلاً د. عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام (المبادئ العامة)، الجزء الأول، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٧، (ص ٤٧٧ - ص ٤٧٨)، وانظر د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، ص ٥٥٣. وعن حصانة الدولة وحصانة أموالها راجع The International Court of Justice, UFRGS Model United Nations 2006, By Distinguished Members of the court, p.13-15.
- ٢٣- راجع د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ١٢٢، ود. عبد الكريم علوان، مصدر سابق، ص ٤٧٨، فالمادة ٦ تنص على أن ((تبحر السفن تحت علم دولة واحدة وتخضع في البحر العالي، عدا في الحالات الاستثنائية الواردة في الاتفاقيات الدولية أو في هذه المواد إلى قضائها المطلق.....))، د. محمد الحاج حمود، ذات المصدر، ص ١١٧.
- ٢٤- نقلاً عن د. عبد الكريم علوان، المصدر السابق، ص ٤٨٠.
- ٢٥- راجع د. علي صادق أبو هيف، المصدر السابق، ص ٣٣٥.
- ٢٦- يذكره د. جابر الراوي، المصدر السابق، ص ١٩٥.
- ٢٧- د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ١٢٥، ويذكر أنه وفقاً للمنظمة البحرية الدولية، فقد بلغ عدد حوادث القرصنة المسلحة عام ١٩٩٧ ضد السفن (٢٥٢) حادثاً، قتل فيها (٥١) من طواقم السفن وجرح ٣٠ واختطف ٤١٢ كرهائن، ويشير إلى وثيقة الأمم المتحدة التي تذكر هذه المعلومات برقم (A/53/450) في (١٩٩٨/١٠/٥) (ص ٤٠ - ص ٤١) منها .
- ٢٨- د. عبد الكريم علوان، مصدر سابق، ص ٤٨٠، وكذلك د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، ص ٥٥٥.
- ٢٩- راجع في تفصيل ما تقدم د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، المصدر نفسه، ص ٥٥٨ ود. عبد الكريم علوان، مصدر سابق (ص ٤٨١ - ص ٤٨٢) ود. أبو هيف، مصدر سابق، (ص ٢٣٥ - ص ٢٣٦)، ود. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ١٢٥، ود. الراوي، مصدر سابق، ص ١٩٥.
- ٣٠- راجع بصدد الرأي الأخير د. طلعت الغنيمي، مصدر سابق، (ص ١٨٥ - ص ١٨٧).
- ٣١- راجع د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، (ص ١٨٥ - ص ١٨٧)، ود. أبو علي صادق أبو هيف، مصدر سابق، ص ٣٣٧.
- ٣٢- راجع د. الغنيمي، مصدر سابق، (ص ١٨٧ - ص ١٨٩).
- ٣٣- راجع بهذا الصدد كل من د. محمد طلعت الغنيمي، المصدر السابق (ص ١٩٠ - ص ١٩١)، ود. عبد الكريم علوان مصدر سابق، ص ٤٨٣، ود. علي صادق أبو هيف، مصدر سابق، ص ٣٣٦، ود. محمد الحاج

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

- حمود، مصدر سابق، ص ١٢٧، كما وإن من العدالة الاحتفاظ لطاغم السفينة المتضررة من هكذا أعمال وركابها بالحق بإقامة الدعاوي الجزائية ضد طاغم السفينة الحربية التي ارتكبتها إذا ما كانت توصف بأنها جرائم جنائية طبقاً للقانون الداخلي للدولتين .
- ٣٤- علماً إن عقوبة القرصنة قاسية قد تصل في كثير من الأحيان للإعدام، راجع د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، ص ٥٦٠.
- ٣٥- انظر د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ١٣٤، ويذكر أن رجال القانون الدولي العام من العرب قد اختلفوا في استخدامهم للتعبير حول هذا الحق، فمنهم من استخدم مصطلح ((حق المطاردة))، ومنهم من قال بـ ((المطاردة الحارة))، إلا أن واضعي قانون البحار لعام ١٩٨٢ قد استخدموا مصطلح ((المطاردة الحثيثة)) ويبدو أن الأفضل هو مصطلح ((المطاردة المستمرة))، لتطابق المصطلح الأخير مع أحكامها .
- ٣٦- راجع د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، (ص ٥٦٨ - ص ٥٦٩) .
- ٣٧- د. محمد الغنيمي، مصدر سابق، (ص ١٥٠ - ص ١٥١)، وهذا هو الحكم الذي كان قد نطق به القاضي ((ستوري)) في منازعة ماريانا فلورا))، وهو ذاته ما قضت به اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ التي ألزمت كل دولة توقف بواسطة سفنها المعنية أو تحجز خارج بحرها الإقليمي سفينة تابعة لدولة أخرى، بتعويض هذه السفينة عن أي طارئ أو ضرر إذا ما حدث ذلك في ظروف لا تبرر الإيقاف أو الحجز .
- ٣٨- راجع حول هذا الجدال والنقاش د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، (ص ١٣٦ - ص ١٣٧)، وأحكام المطاردة الأخرى راجع الصفحات (ص ١٣٨ - ص ١٣٩)، وكذلك د. جابر الراوي، مصدر سابق، (ص ١٩٤ - ص ١٩٥).
- ٣٩- د. محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، ص ١٧٩، وحقيقة الأمر أن حق الاقتراب والزيارة للتحقق من العلم قد ثبت ابتداء عن طريق العرف وقتن الحق هذا لأول مرة باتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ الخاصة بأعالي البحار و لاسيما (فقرة ١) من (المادة ٢٢) منها، انظر د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، ص ٥٧٨.
- ٤٠- راجع بصدد القضية د. محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، ص ١٨٠، وحول الاستقرار العرفي راجع د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ١٢٨.
- ٤١- راجع في تفصيل ذلك د. محمد الحاج حمود، المصدر السابق، ص ١٢٩، وراجع د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، ص ٥٧٨.
- ٤٢- وبطبيعة الحال لا يشمل هذا الحق السفن المتمتعة بالحصانة في البحر العالي، راجع تفصيلاً حول ما تقدم د. الحاج حمود، مصدر سابق، (ص ١٢٩ - ص ١٣٠) .
- ٤٣- د. محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، ص ١٨١، وراجع د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ١٢٨.
- ٤٤- راجع د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق (ص ٥٨٠ - ص ٥٨١) .

الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها

مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية والسياسية العدد الأول / السنة العاشرة ٢٠١٨

- ٤٥ - وللمزيد من التفاصيل انظر كذلك . Marshall sitting . oil spill prevention and removal . Handbook Noyes data corporation . (park Ridge-New Jersey) –London –England 1974 p.6-10.
- ٤٦ - أنظر عن اتجاهات الفقه هذه د. محمد عبد الفتاح الترك، التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٣، ص ٢٦-٢٧.
- ٤٧ - راجع عن تعريف الحادث البحري أو ((التصادم البحري))، المادة ٢٢١ الفقرة ٢ من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢، مشار لنصها لدى محمد تركي عباس العبيدي، حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط، أطروحة دكتوراه، نوقشت في كلية قانون بغداد، ٢٠٠٥، هامش (١) من ص ٥٠، وتفصيلاً عما تقدم انظر د. محمد سامي وآخرون، المصدر نفسه، (ص ٥٧٤ - ٥٧٥)، وكذلك د. عبد الكريم علوان، مصدر سابق، (ص ٤٨٨ - ٤٨٩) .
- ٤٨ - راجع تفصيلاً حول قضية اللوتس لعام ١٩٢٧، وحكم الاتفاقية المذكورة د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، المصدر السابق نفسه، (ص ٥٧٦ - ٥٧٨) .
- ٤٩ - علماً إن التعاريف هذه تكاد تكون متطابقة مع ما أورده اتفاقية عام ١٩٢٦ المعروفة ((باسم الاتفاقية الدولية الخاصة بالرق)) ولا سيما المادة ١ منها، ولا تزال الاتفاقية هذه معمول بها حتى يومنا هذا، وهي الوحيدة التي انفردت بذكر تعاريف ((الحالة الرق وتجارة الرقيق)) في حين يعزف غالبية الفقه عن إيراد تعريفات للحالتين رغم كونها مهمته الأساسية، راجع تفصيلاً د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، ص ٥٦١، وراجع حول الرق د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ١٣٠.
- ٥٠ - د. علي صادق أبو هيف، مصدر سابق، ص ٣٣٤.
- ٥١ - راجع د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، ص ٥٦٢، ود. علي صادق أبو هيف، مصدر سابق، (ص ٣٣٤ - ٤٤٥) .
- ٥٢ - راجع د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، ص ٥٦٣، وراجع بصدد الاتفاقيات السابقة عليها د. الحاج حمود، مصدر سابق، ص ١٣٠.
- ٥٣ - د. محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، (ص ١٩٢ - ١٩٣) .
- ٥٤ - د. عبد الكريم علوان، مصدر سابق، ص ٤٨٦.
- ٥٥ - د. محمد طلعت الغنيمي، مصدر سابق، (ص ١٩٣ - ١٩٤).
- ٥٦ - د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ١٣٣.
- ٥٧ - د. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مصدر سابق، ص ٥٨١.
- ٥٨ - د. محمد سامي.....، المصدر أعلاه نفسه، (ص ٥٨٢ - ٥٨٤).

المصادر

أولاً - الكتب /

- ١ - د. محمد سامي عبد الحميد و د. محمد السعيد الدقاق ود. إبراهيم احمد خليفة، القانون الدولي العام، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٤.
- ٢ - د. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف بالإسكندرية، بدون سنة طبع.
- ٣ - د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار ((البحر العالي))، بغداد، ٢٠٠٠.
- ٤ - د. إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٨.
- ٥ - د. جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، مطبعة التعليم العالي، بغداد، ١٩٧٩.
- ٦ - د. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف بالإسكندرية، ١٩٧٥.
- ٧ - د. مصطفى الحنفاوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، الجزء الاول، مكتبة الانجلو مصرية، بدون سنة طبع.
- ٨ - د. عصام العطية، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة المنقحة، مطبعة جامعة بغداد.
- ٩ - د. عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام (المبادئ العامة)، الجزء الاول، منشأة المعارف بالإسكندرية، ٢٠٠٧.
- ١٠ - د. محمد عبد الفتاح الترك، التصادم البحري و دور العنصر البشري في وقوعه، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٣.

ثانياً - الرسائل العلمية:

- ١ - محمد تركي عباس العبيدي، حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط، أطروحة دكتوراه، نوقشت في كلية القانون / جامعة بغداد، ٢٠٠٥.
- ٢ - محمد حمود أمين، قواعد الحرب البحرية وتطبيقاتها في النزاع العراقي - الايراني المسلح، رسالة ماجستير، كلية القانون، جامعة بغداد، ١٩٨٨.

المصادر الأجنبية:

- 1-Anshuman Chakraborty, Dispute Settlement Under The United Nations Conventions on the Law of Sea and its role in Oceans Governance, LLm Thesis, Faculty of Law, Victoria University of Wellington, 2006.
- 2- The International Court of Justice, UFRGS Model United Nations 2006, By Distinguished Members of the court.
- 3- Marshall sitting, oil spill prevention and removal, Handbook Noyes data corporation, (park Ridge-New Jersey) –London –England 1974.

Abstract

In the next pages of this paper, we will attempt to address an important principle that the international community is determined to maintain in the high seas and to be open to all coastal and landlocked States.

On the basis of this, the principle of sovereignty of the ship-owner State to which the ship belongs is determined by its nationality on board the ship and all that happens to it when sailing on the high sea. However, following a subsequent development, international custom and agreement have produced a range of exceptions to this principle of sovereignty, It was concluded in the twentieth century, and some of them still retain their original and customary nature.

There are many exceptions to the jurisdiction and polity of the flag of the ship, but here we will focus on the most important and dangerous exceptions, and since the international custom preceded the conventions to appear, so we focused on the first talk about the customary exceptions, which we limited to the fight against piracy, He followed the chase and the chase.

We have followed this by talking about the most important exceptions to the Convention, which we defined as the right to approach, inspect, visit and the case of maritime collision, and the right to fight slave trade and the right to fight unauthorized broadcasting, knowing that all of this will be preceded by an introduction to the definition of the High Sea, The use of the high sea, all of this in order to clarify what we are talking about topics in the body of research, and will be preceded by all of the introduction to the subject.

The customary and the Convention exceptions on the jurisdiction of the flag State in the high seas and the aim of them

Dr. Sinan Talib Al-qasimy