

مسؤولية السفن التجارية عن الأنشطة المحظورة في أعالي البحار Responsibility of merchant ships for prohibited activities on the high seas

الباحث

م.م طه محمد حسين

ماجستير في القانون الدولي العام

جامعة الامام جعفر الصادق (عليه السلام) / كلية القانون

Researcher

Assistant lecturer Taha Muhammad Hussein

Master's degree in Public International Law

Imam Jafar al-Sadiq University/ College of Law

الملخص:

يشكل موضوع البحار في الوقت الحاضر من المواضيع التي هي محل اهتمام المجتمع الدولي بشكل عام وللباحثين المختصين في مجال القانون الدولي بشكل خاص نظراً للتطور الصناعي والاقتصادي الذي شهده العالم وظهور التجارة الدولية وتطور النقل البحري بين بلدان العالم وتيسر اجراءاته ووسائله بموجب اتفاقيات دولية بالإضافة الى اكتشاف ثروات طبيعية في قاع البحار والمحيطات لم تكن معروفة من قبل بحيث اصبحت مورد اقتصادي مهم لعدد من البلدان وبالأخص الساحلية وحيث ان مناطق البحار تشكل ما يعادل ٧٣% من مساحة الكرة الارضية، ولأهمية تلك المناطق دفعت المجتمع الدولي الى اعتبار التنظيم القانوني للبحار فرعاً من فروع القانون الدولي ويعرف بالقانون الدولي للبحار الذي اخذ بالتنظيم لكافة مناطق البحار والمحيطات وحقوق الدول والتزاماتها وبخاصة في مجال الملاحة للسفن التجارية وممارسة نشاطاتها بشكل يضمن حقوق الدول كافة، وتماشياً مع مقتضيات السلم والامن الدوليين وانهاء الصراعات التي كانت دائرة بين البلدان حول تلك المنطقة .

الكلمات المفتاحية: والمحيطات، أعالي البحار، الاتفاقيات البحرية، القرصنة البحرية، السفن التجارية، المسؤولية والتعويض.

Abstract:

The issue of the seas at the present time is one of the topics that are of interest to the international community in general and to specialized researchers in the field of international law in particular, given the industrial and economic development that the world has witnessed, the emergence of international trade, the development of maritime transport between the

countries of the world, the facilitation of its procedures and means under international agreements, in addition to the discovery of wealth Natural seabeds and oceans that were not known before, so that they became an important economic resource for many countries, especially the coastal ones, and since the sea areas constitute the equivalent of 73% of the Earth's surface, and the importance of these areas prompted the international community to consider the legal regulation of the seas as a branch of international law and known as law The International Maritime Organization, which regulates all areas of the seas and oceans and the rights and obligations of states, especially in the field of navigation for commercial ships and the exercise of their activities in a manner that guarantees the rights of all states, and in line with the requirements of international peace and security and ending the conflicts that were raging between countries around that region.

keywords: Seas and oceans, high seas, maritime agreements, maritime piracy, merchant ships, liability and compensation.

المقدمة

أن للبحار أهمية كبيرة قد فطن الانسان اليها منذ القدم، إذ اعتمد عليها في بادئ الامر ليلبي احتياجاته الأساسية من الغذاء ومن ثم الاعتماد عليها كوسيلة للمواصلات للتنقل بين البلدان ولم يكون هنالك تصور لدى الانسان في السيطرة على مياه البحار وتملكها وانما كانت الفكرة السائدة في ذلك الوقت هو الملكية المشتركة لتلك المياه، ومع تقدم الزمن أصبح هذا المفهوم يتلاشى شيئاً تلو الآخر وحل محله فكرة السيطرة والسيادة للدول على مياه البحار والمحيطات المطلة عليها، إذ استشعرت تلك الدول مدى الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية والعسكرية لتلك المساحات البحرية وما قد تشكله من خطورة في بقائها واستمرارها، لذا فقد ادعت تملكها وقصرت حق الصيد والملاحة البحرية على رعاياها فقط، وفي بداية القرن العشرين شهد العالم تطوراً كبيراً في المجالات العلمية والاقتصادية، إذ تجلت أهمية البحار بشكل لم يسبق له مثيل سيما بعد استكشاف واستخراج الثروات الموجودة بالقرب من السواحل، فضلاً عن استخراج النفط من قاع البحار والمحيطات الذي يعد احد اهم مصادر الطاقة التي تركز عليها صناعات استراتيجية عدة بالغة الأهمية بالسنة لجميع الدولة كما تزايدت أهمية البحار في مسألة التجارة الدولية التي اعتمدت بصورة كبيرة على النقل



البحري، الامر الذي دعا الى ضرورة وضع تقنين دولي ينظم استغلال مياه البحار والمحيطات وخاصة في مجال الملاحة البحرية للسفن التجارية، إذ بدأت الجهود الدولية تتجه نحو ذلك في عهد عصبة الأمم عن طريق عقد العيد من المؤتمرات الدولية للاتفاق على جمع قواعد القانون الدولي للبحار، وقد استمرت تلك الجهود بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية وظهور منظمة الأمم المتحدة عام ١٩٤٥ بوصفها كيان دولي جديد خلفاً لعصبة الأمم، إذ اخذت على عاتقها دعوة الدول الأعضاء لاسيما الساحلية الى الاتفاق على عقد اتفاقيات دولية لتقسيم المناطق البحرية وتنظيم استغلالها، إذ شهدت تلك الفترة ابرام اتفاقيات دولية بحرية عدة تعترف للدول الساحلية بالسيادة على مساحات محددة من مياه البحار المطلة عليها، اما مناطق أعالي البحار فقد اقر لها المبدأ الحاكم بحرية استخدامها من قبل الدول كافة ولا تخضع لسيادة او سلطان دولة معينة ولجميع الدول الحق في الانتفاع من تلك المناطق في الملاحة واستخدام السفن التجارية فيها، الا ان هذا الحق ليس مطلقاً وانما مقيد ببعض القيود التي وضعتها الاتفاقيات الدولية الغاية منها ضمان استخدام تلك المنطقة للأغراض السلمية من جميع الدول وعدم الاضرار بتلك المنطقة بشكل يضر بالمنفعة المشتركة، ويترتب على الأشخاص المخالفين المسؤولية القانونية المحددة وفقاً للنظام القانون الدولي الي يحكم نشاط السفن التجارية في أعالي البحار.

أهمية البحث:

تكمن أهمية البحث والدراسة لموضوعنا ((المسؤولية القانونية على الأنشطة المحظورة للسفن التجارية في أعالي البحار)) حول معرفة الطبيعة القانونية لمنطقة أعالي البحار والحقوق المترتبة للدول الساحلية وغير الساحلية وخاصة بالنسبة للسفن التجارية في الملاحة وممارسة النشاطات التجارية في تلك المنطقة.

مشكلة البحث :

تتحدد مشكلة البحث لموضوعنا في الامور الاتية:

- ما طبيعة النشاطات المحظورة على السفن التجارية في منطقة اعالي البحار ؟
- ما هي الاثار القانونية المترتبة على المخالفات التي تقوم بها السفن التجارية ؟
- من هي السلطة او الجهة التي تتولى الرقابة وتنظيم استغلال المنطقة وكذلك الجهة التي تقوم بأجراء الملاحقة والتعقيبات القانونية بحق السفن المخالفة ؟
- اي قانون يتم تطبيقه على السفن التجارية ولأي ولاية قضائية تخضع ؟

هدف البحث :

تهدف الدراسة من خلال تسليط الضوء على الاحكام والقواعد الدولية الخاصة باستخدام مناطق اعالي البحار للسفن التجارية وبيان المسؤولية القانونية المترتبة على مخالفتها وما اذا كانت تلك القواعد ملائمة لكافة الدول الساحلية وغير الساحلية وما اذا كانت تلك القواعد ملائمة لحماية منطقة أعالي البحار من تعسف الدول في حقوقها في المنطقة.

منهجية البحث :

أن المنهج الذي اعتمدناه في دراستنا هو (المنهج الوصفي) بالرجوع الى التطور الذي شهدته القواعد الدولية المنظمة لاستخدام منطقة اعالي البحار ووصف النشاطات التي تمارس من قبل السفن في تلك المنطقة وصولا الى القواعد التي تحكم تلك النشاطات.

خطة الدراسة :

- المبحث الاول: الطبيعة القانونية لمنطقة اعالي البحار والحقوق الدولية المترتبة عليها..
- المطلب الاول: الطبيعة القانونية لأعالي البحار .
- المطلب الثاني: الحقوق الدولية للسفن التجارية .
- المبحث الثاني: المسؤولية القانونية عن ممارسة الأنشطة المحظورة.
- المطلب الاول: النشاطات المحظورة على السفن التجارية .
- المطلب الثاني: المسؤولية القانونية على الأنشطة المحظورة .

المبحث الاول

الطبيعة القانونية لمنطقة اعالي البحار والحقوق الدولية المترتبة عليها

سنقسم دراستنا في هذا المبحث الى مطلبين المطلب الاول يتناول الطبيعة القانونية لمنطقة اعالي البحار ، والمطلب الثاني يتطرق الى الحقوق الدولية المترتبة للسفن التجارية في المنطقة.

المطلب الاول

الطبيعة القانونية لمنطقة اعالي البحار

عرفت اتفاقية جنيف للبحار العام لعام ١٩٥٨ أعالي البحار بأنها (كل اجزاء البحر التي لا تدخل ضمن البحر الاقليمي او المياه الداخلية لدولة ما او لا تمثلها المياه الارخبيلية لدولة ارخبيلية)^(١)، اما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فقد عرفت أعالي البحار بأنها (جميع اجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة او البحر الاقليمي او المياه الداخلية لدولة ما

(١) ينظر المادة (١) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨.

او لا تشملها المياه الارخبيلية لدولة ارخبيلية)^(١) ويلاحظ ان التعريف الثاني الذي اوردته اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ما هو الا تأكيداً او تصويراً لما اوردته اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ حول تحديد مفهوم وحدود اعالي البحار والفرق بينهما هو فيما يتعلق باستحداث المنطقة الاقتصادية الخالصة^(٢)، لذا سنقوم بتقسيم دراستنا بشأن الطبيعة القانونية لمنطقة اعالي البحار الى فرعين الاول يتطرق الى مبدأ حرية اعالي البحار والفرع الثاني القيود التي ترد على حرية اعالي البحار وكما يأتي :

الفرع الاول

مبدأ حرية اعالي البحار

تعد اعالي البحار او البحر العالي هي مناطق البحار التي لا تقع ضمن اجزاء المياه الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية اي لا تشمل المياه الداخلية والبحر الاقليمي والمياه الارخبيلية لدولة ارخبيلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة ، فأن تلك المناطق من البحار تكون حرة مفتوحة امام جميع الدول لاستخدامها ساحلية كانت ام غير ساحلية والانتفاع بها على قدم المساواة بدون اي تمييز بين الدول ويترتب على مبدأ حرية اعالي البحار النتائج الاتية^(٣) :

١. من حق الدول كافة ساحلية وغير ساحلية الملاحة وتسيير سفنها في منطقة اعالي البحار دون اي قيد او رخصة من قبل اي دولة اخرى .
٢. لكافة الدول الانتفاع من الثروات الموجودة في المنطقة على قدم المساواة بينهم .
٣. لا يجوز لاي دولة ادعاء السيادة او تملك اي جزء من تلك المنطقة تحت اي مبرر^(٤) والا عد عملها مخالفاً لاحكام القانون الدولي العام وليس له اي اثر قانوني .
٤. التزام جميع الدول بتخصيص تلك المنطقة للأغراض السلمية فقط^(٥) وذلك التزاماً بالمبادئ الدولية التي كرسها ميثاق الامم المتحدة واعتبرها من مقاصد الامم المتحدة التي يجب على كافة الدول الاعضاء الالتزام بها في علاقاتهم الدولية^(٦) .

(١) ينظر، المادة (٨٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

(٢) ينظر، د. ابراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار ،المؤتمر الثالث واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار ، القاهرة عام ١٩٩٨ ص ٣٠٤ .

(٣) المادة (٨٦) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ .

(٤) المادة (٨٩) من الاتفاقية .

(٥) المادة (٨٨) من الاتفاقية .

(٦) الفقرة (٤) من المادة (٢) من ميثاق الامم المتحدة لعام ١٩٤٥

٥. يخضع استخدام مناطق اعالي البحار لبعض الشروط التنظيمية والتي سنبحث عنها لاحقاً بشيء من التفصيل وهي لا تعد قيود بقدر ما هي ضوابط لسلامة الانتفاع بها من قبل كافة الدول وللحيلولة دون التعسف في استعمالها من قبل بعض الدول على حساب الدول الاخرى. ويعود الفضل في اقرار مبدأ حرية اعالي البحار للدول النامية ممثلة في عدة محاولات ومطالبات منها لغرض مساواتها وحمايتها من تعسف الدول الساحلية المتقدمة في الوقت الذي كانت فيه الاخيرة تدعي السيادة والسلطان على اجزاء غير محددة من مناطق واجزاء البحار المجاورة لشواطئها، حيث كانت تلك الدول لا تسمح بمرور اي سفينة في مناطق البحار التابعة لها الا وفقاً لاتفاقات خاصة مع تلك الدول وبرسوم كمركية تفرض على المرور وتكون مرتفعة جداً، وكانت مطالبات الدول النامية حول اقرار تلك الحقوق ممثلة بمندوب (مالطا) الدائم لدى الامم المتحدة السيد (ديفيد باردو) الذي نادى امام الجمعية العامة في المؤتمر الذي عقد عام ١٩٦٧ بتخصيص اعالي البحار والمحيطات والثروات الموجودة فيها والواقعة خارج حدود الولاية الاقليمية او الوطنية للدول للمصلحة الانسانية وللأغراض السلمية^(١)، وبعد عدة ادوار لاجتماعات الامم المتحدة في ضوء اعتراضات ومطالبات من الدول الاعضاء تم التوصل الى اتفاق حول تخصيص تلك المنطقة واعطائها الصفة الدولية في الدورة الثالثة للأمم المتحدة بشأن اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ (بأن اعالي البحار هي منطقة حرة لكل الدول)^(٢)، لذا فإن لسفن الدول ومنها التجارية حرية الملاحة في تلك المنطقة دون اي اذن او ترخيص من قبل اي جهة ويحق لها ممارسة نشاطاتها الملاحية والتجارية وفقاً للشروط التي نظمتها الاتفاقية بالإضافة الى ان الدول تتمتع بحرية التحليق فوق تلك المنطقة ، اما بصدد ما موجود من ثروات في قاع البحار وباطن ارضها فقد كان الاتفاق في بادئ الامر عند انعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار لعام ١٩٨٢ باعتبار قاع البحار والمحيطات تراثاً مشتركاً للإنسانية وانها تكون حرة لاستخدام واستغلال كافة الدول الا ان اعتراض الولايات المتحدة الامريكية في ذلك الوقت على توقيع الاتفاقية بذريعة ان في ذلك تأثير على اقتصادها وامنها^(٣)، فضلاً عن ادعاءها بأن التراث المشترك للإنسانية لا يعني ما موجود في قاع البحار والمحيطات وانما يشمل الانجازات الانسانية الاخرى (كالمسرح والرياضة)^(٤) وبجهود حثيثة من قبل الامين العام لمنظمة الامم المتحدة ولخوف

(١) د. حيدر ادهم الطائي ، محاضرات في تطبيقات قانون البحار في التنمية القيت في جامعة النهدين ،كلية الحقوق، طلبة الماجستير في قسم القانون الدولي للعام الدراسي ٢٠١٧-٢٠١٨.

(٢) ابراهيم محمد الدغمة ، مصدر سابق ص٣٠٧-٣٠٨ .

(٣) الموقع الرسمي للأمم المتحدة ، قضايا عالمية www.un.org اخر زيارة بتاريخ ٢٠٢٣/٨/١٨

(٤) د. حيدر ادهم الطائي، مصدر سابق ص ٣٠ .



البلدان النامية على مصير الاتفاقية ككل ولضمان مساهمة اكبر عدد من الدول وانهاء الخلافات التي كانت تسود العالم حول هذه القضية تم ابرام ما يعرف بالصفقة الشاملة وهي تعديل ملحق الاتفاقية بموجب الجزء الحادي عشر منها لعام ١٩٩٤^(١) وحيث وقعت الولايات المتحدة الامريكية على الاتفاقية مقابل تنازلات قدمت لها منها :

- ١- وضع نظام قانوني خاص يحكم الثروات الموجودة في قاع البحار والمحيطات واخراجها من مبدأ (الحرية) في استغلال اعالي البحار واصبحت تعرف (بالمنطقة)^(٢).
 - ٢- تشكيل لجنة دولية تتولى الاشراف على الموارد الموجودة في قاع البحار والمحيطات^(٣).
 - ٣- منح الولايات المتحدة الامريكية مقعداً في اللجنة الدولية لاستغلال قاع البحار والمحيطات.
 - ٤- تنظيم ملحق اتفاق على الجزء الحادي عشر عام ١٩٩٤ ويتضمن منح حقوق للولايات المتحدة الامريكية وفي حالة اي خلاف بين احكام الاتفاقية والملحق يكون العبرة بالملحق^(٤).
- لذا يتضح لنا مما تقدم ان حرية البحار وممارسة النشاطات للدول في منطقة اعالي البحار لا يشمل قاع البحار والمحيطات وانما يشمل فقط المياه التي فوقها لكون ما موجود في قاع البحار محكوماً بالجزء الحادي عشر من الاتفاقية الذي وضع ضوابط استغلال تلك المنطقة عن طريق لجنة دولية انشأتها الاتفاقية تكون ممثلة من الاطراف في الاتفاقية وتتولى وظائفها ومهامها في تنظيم الانتفاع في تلك المنطقة عن طريق الهيئات التنفيذية المكونة لها^(٥) ويتضح مما سبق ان مناطق البحار لم تحرر بشكل نهائي من القيود الاستعمارية التي كانت الدول المتقدمة تمارسها عليها وانما تم صياغة غطاء قانوني للسيطرة على اهم الموارد في تلك المنطقة من معادن و ثروات تحت مسمى السلطة الدولية والتي كما بينا بانها قد تم تشكيلها بموجب التعديل لأحكام الجزء الحادي عشر من الاتفاقية لعام ١٩٩٤ والذي كان بمثابة الترضية والصفقة بين الدول والولايات المتحدة الامريكية مقابل التوقيع على الاتفاقية ونفاذها هذا فضلاً عن ما تم بيانه من طبيعة قانونية لمنطقة اعالي البحار والتي كانت نتيجة لجهود دولية مستمرة ودوار انعقاد مؤتمرات على مدى عقود من السنين وصولاً الى اقرارها بشكلها النهائي بإقرار مبدأ اعالي البحار في الاجزاء الواسعة من البحار، وإذ ان تلك الجهود والمبادئ التي تم الاتفاق عليها ماهي الا تأكيداً لأحكام

(١) د. احمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٤٠.

(٢) الفقرة الاولى من المادة (١) من اتفاقية قانون البحار.

(٣) المادة (١٥٦) من اتفاقية قانون البحار.

(٤) تم اقرار الملحق في دورة انعقاد الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٤٨ لعام ١٩٩٤.

(٥) المادة (١٦٠) من اتفاقية قانون البحار.

الشريعة الإسلامية الغراء التي اقرت تلك المبادئ قبل ما يقارب (١٤) قرن في كتاب الله والسنة النبوية الشريفة، إذ ورد في ذكر الله الكريم آيات قرآنية عدة بشأن حرية البحار واستخدامها المشترك للانفتاح بها من قبل الانسانية جمعاء والتي منها قوله تعالى ((اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ))^(١). وقوله تعالى ((وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبْلًا ثَلَبُوسًا وَتَرَى الْفُلَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ))^(٢).

ونستنتج من هذه الآيات الكريمة الى إقرار حق البشرية في استخدام البحار للملاحة وتسيير السفن واستخراج ما موجود من ثروات فيها وعلى قدم المساواة وان ذلك الحق لا يقتصر على منطقة معينة من البحار وانما يشمل كل اجزاء البحار.

الفرع الثاني

ضمانات الدول الساحلية في أعالي البحار

ان حق الدول الساحلية وغير الساحلية في منطقة أعالي البحار بتسيير سفنها وخاصة التجارية ليس مطلقاً وانما يرد عليه استثناء منحتة الاتفاقية الى الدولة الساحلية التي تكون مناطقها البحرية الاقليمية قريبة لأعالي البحار فلها ان تمارس حق المطاردة الحثيثة لمطاردة اي سفينة اجنبية انتهكت قوانين وانظمة الدولة الساحلية وكانت لها اسباب وجيهة للاعتقاد بالمخالفة يكون للدول الساحلية حق مطاردتها خارج حدود الولاية الاقليمية للدولة الساحلية اذا كانت المطاردة مستمرة وبدون توقف^٣ وان فكرة حق المطاردة الحثيثة كانت محل خلاف بين الفقهاء سابقاً بين معارض ومؤيداً لها، إذ يرى ان فيها مساس لمصالح الآخرين وحياتهم وكذلك مساس لسيادة دولة العلم وبين من يؤيد ذلك وفقاً لمبدأ فعالية الولاية الاقليمية للدولة الساحلية ولضمان وحماية حقوق الدولة الساحلية وعدم خرق قوانينها^٤، وان حق المطاردة الحثيثة تم النص عليه باتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ في المادة (٢٣) من الاتفاقية وتضمنته وكما نصت عليه اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ ومن خلال استقراءنا لما نصت عليه الاتفاقية حول المطاردة الحثيثة يمكن الوصول الى تعريفها وشروطها كما يلي^(٥):

(١) سورة الجاثية الآية (١٢) .

(٢) سورة النحل الآية (١٤) .

(٣) الفقرة (١) من المادة (١١١) من اتفاقية قانون البحار .

(٤) لعامري عصاد ، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ ، جامعة مولود معمري ، كلية الحقوق والعلوم السياسية الجزائر، ص ٢٧٦.

(٥) ينظر، الفقرة (٨) من المادة (١١١) من اتفاقية قانون البحار .



المطاردة الحثيثة: هو الملاحقة التي تقوم بها احدى السفن او الطائرات الرسمية التابعة للدولة الساحلية بحق اي سفينة اجنبية قامت بخرق قوانينها وانظمتها في المناطق التابعة لولايتها اذا اجتازت تلك المناطق ووصلت الى اعالي البحار بشرط ان تكون المطاردة مستمرة ومتواصلة. ومن خلال ما اوردها من تعريف فان من شروط المطاردة الحثيثة هو :

١- قيام اي سفينة اجنبية بخرق قوانين وانظمة الدولة الساحلية في احدى المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها وهي المياه الداخلية والبحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة^١.

٢- استمرارية المطاردة او الملاحقة للسفن الاجنبية المخالفة اذا غادرت السفينة البحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة ومتوجهة الى اعالي البحار، اي يجب ان تكون المطاردة متواصلة وبدون توقف^٢.

٣- ان تقوم بالمطاردة السفن والطائرات الحربية التابعة للدولة الساحلية او التي تحمل علامات مميزة تدل على انها في خدمة حكومية ومصرح لها بذلك .

٤- لا يتم اجراء المطاردة الحثيثة الا بعد اعطاء اشارات ضوئية او صوتية للسفينة المخالفة من مسافة تستطيع معها السفينة المخالفة رؤيتها بوضوح وفي حالة عدم الاستجابة يتم اجراء المطاردة الحثيثة .

٥- يتوقف حق المطاردة الحثيثة في حالة دخول السفينة التي يتم مطاردتها في البحر الاقليمي لدولة اخرى^٣.

لذا فان حق المطاردة الحثيثة يعد من الضمانات المهمة للدول الساحلية لغرض ضمان عدم خرق قوانينها وانظمتها وللحيلولة دون هروب السفن المخالفة عن دخولها لمنطقة اعالي البحار بذريعة ان تلك المنطقة غير خاضعة لسيادة اي دولة لاسيما ان تلك المنطقة لا توجد فيها قوة دولية تتولى حمايتها وانما ترك امر الحفاظ على النظام فيها على عاتق الدول وبالأخص الدول الساحلية .

(١) ينظر، مبارك وسيلة، الإطار القانوني لحق المطاردة الحثيثة بأعالي البحار وحقيقية تطبيقه، بحث منشور في المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، لسنة ٢٠١٥، ص ١٥.

(٢) ينظر، سهيل حسين الفتلاوي وغالب عوادة حوامة، موسوعة القانون الدولي - حقوق الدول وواجباتها (الإقليم)، ج٢، دار الثقافة للنشر والتوزيع، مصر، ط١، ٢٠٠٧، ص ١٢٠.

(٣) مبارك وسيلة، مصدر سابق، ص ١٨.

اما في حالة قيام الدولة الساحلية بإيقاف او احتجاز اي سفينة خارج حدود ولايتها الوطنية بعد اجراء المطاردة الحثيثة عليها وتبين ان اجراء الضبط كان لا مبرر او ثبت بعد ذلك بان السفينة لم تقم بأي مخالفة ففي هذه الحالة تلزم الدولة الساحلية بتعويض السفينة عن اي خسارة او ضرر يلحق بها نتيجة لذلك^(١)، ويشمل التعويض ما لحقها من ضرر وما فاتها من كسب وبما ان اطراف العلاقة في هذه الحالة هم هيئة رسمية تابعة لأحدى الدول وسفينة تابعة لرعايا دولة اخرى فيتم تسوية الامور الخاصة بدفع التعويضات في حالة امتناع الدولة الساحلية عن دفع التعويض مباشرة بوسائل تقرير الجزاءات المالية على الدولة المخالفة اما بالطرق الدبلوماسية او التحكيم او القضاء الدولي^(٢).

المطلب الثاني

الحقوق الدولية للسفن التجارية

حددت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ حقوقاً لجميع الدول في استعمال منطقة اعالي البحار بالنسبة للملاحة البحرية لسفن الدول ساحلية كانت ام غير ساحلية وكذلك بالنسبة للملاحة الجوية لطائرات تلك الدول فوق تلك المنطقة، لذا فإن الحقوق المترتبة للدول في منطقة اعالي البحار وكما حددتها اتفاقية قانون البحار تتضمن:

- ١- حرية الملاحة البحرية للسفن .
 - ٢- حرية التحليق او الملاحة الجوية فوق اعالي البحار .
 - ٣- حرية وضع الكابلات وخطوط الانابيب المغمورة .
 - ٤- حرية اقامة الجزر الاصطناعية .
 - ٥- حرية صيد الاسماك .
 - ٦- حرية البحث العلمي .
- لذا سنتطرق في مطلبنا هذا الى الحقوق الدولية للسفن التجارية، في الفروع الاتية:

الفرع الاول

حرية الملاحة البحرية

لجميع الدول ساحلية كانت ام غير ساحلية الحق في تسيير سفنها التجارية والملاحة في منطقة اعالي البحار بشروط حددتها اتفاقية قانون البحار^(٣). وتعد الملاحة في البحار من اقدم

(١) ينظر، حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر العربي، المنصورة، ٢٠١٣، ص ١٦٢.

(٢) د. عصام العطية، القانون الدولي العام، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠١٥، ص ٣٤.

(٣) المادة (٩٠) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

وسائل النقل التي كانت تستخدمها الدول لأغراض التبادل التجاري والثقافي فيما بينها باعتبارها، وقد تعاضمت اهمية النقل البحري خلال السبعينات والثمانينات من القرن الماضي نظراً للتقدم التكنولوجي وعولمة الاسواق من حيث الانتاج والاستهلاك وازدياد المنافسة بين القطاعات الاقتصادية لخفض تكاليفها من خلال البحث عن وسائل نقل متطورة واقل كلفة، الامر الذي ادى الى ظهور مبدأ عولمة النقل البحري وتوجه الشركات الملاحية العالمية الى اعتماد وسائل نقل ضخمة ومتطورة وهي سفينة الحاويات التي تصل سعتها ٦٠٠٠ حاوية تقريباً^(١)، الا ان حق سفن الدول في تسيير سفنها في اعالي البحار غير مطلق وانما هو مقيد ببعض الاجراءات والامور التنظيمية والتدابير التي يجب على كل الدول ان تلتزم بها عند تسيير سفنها في اعالي البحار لضمان ممارسة ولايتها ورقابتها عليها من جهة ومن جهة اخرى لتأمين سلامة الملاحة في البحار وتتمثل تلك المتطلبات بما يأتي^(٢):

- ١- التزام السفن التجارية برفع العلم الخاص بالدولة التابعة لها: تلتزم سفن الدول عند الملاحة في اعالي البحار برفع علم الدولة التي تحمل جنسيتها ولا يجوز لها ان تغير علمها او ان تحمل علم دولة اخرى الا اذا كان هنالك تغيير حقيقي للملكية والغاية من رفع علم الدولة هو خضوعها لولاية وسيادة الدولة التابعة لها واما في حالة رفع السفينة لأكثر من علم فأنها تعتبر عديمة الجنسية وعلى السفن التي تبحر في اعالي البحار ان تحمل الوثائق الدالة على ملكيتها والصادرة من دولة العلم .
- ٢- قيام دولة العلم بمسك سجل خاص يتضمن اسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة.
- ٣- للدولة الساحلية حق الولاية على كل سفينة ترفع علمها وعلى ربانها وضباطها وافراد طاقمها في المسائل الادارية والتقنية والاجتماعية المتعلقة بالسفينة .

الفرع الثاني

حق صيد الاسماك

يعد موضوع ممارسة سفن الدول لصيد الاسماك في مناطق البحر من المواضيع المهمة لكونها تعد مصدراً مهماً لاقتصاد بعض الدول في تلبية احتياجات شعوبها من الاسماك من ناحية ولكون هذا الموضوع فيه جانب من الخطورة فيما يتعلق بالتنوع الاحيائي للموارد الحية في البحار

(١) د. ايمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية ، الاسكندرية ٢٠٠٩ ص(٩٦-٩٧) .

(٢) ينظر، المواد (٩٠، ٩١، ٩٢، ٩٤) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ .

والحفاظ على الانواع من الأسماك وخاصة المهددة بالانقراض، إذ عقدت اتفاقيات دولية عدة لغرض تنظيم مصائد الاسماك قبل اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ ومنها اتفاقية تنظيم مصائد الاسماك في بحر الشمال خارج المياه الإقليمية عام ١٨٨٢ بين بريطانيا وبلجيكا والدنمارك وهولندا وفرنسا والمانيا واتفاقية مصائد الاسماك في شمال غربي المحيط الاطلسي لعام ١٩٤٩ واتفاقية تنظيم صيد الحيتان لعام ١٩٣٢ وغيرها من الاتفاقيات^(١) وصولاً الى اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ التي اعطت الحق لسفن جميع الدول في ممارسة الصيد في منطقة اعالي البحار ساحلية كانت ام غير ساحلية مع مراعاة^(٢):

١- التزاماتها الناجمة عن المعاهدات: يجب على الدول الالتزام بالاتفاقيات الخاصة بتنظيم صيد الاسماك في اجزاء من اعالي البحار وتقييد الصيد وتنظيم المصائد في تلك المناطق و اثناء قيام سفنها بالصيد .

٢- مراعاة حقوق الدول الساحلية وواجباتها ومصالحها فيما يخص صيد الاحياء الكثيرة الارتحال والانواع البحرية .

٣- تعاون جميع الدول في اتخاذ التدابير اللازمة من اجل حفظ الموارد الحية لاعالي البحار .
٤- تتعاون الدول فيما بينها من اجل حفظ وادارة الموارد الحية في منطقة اعالي البحار وتتدخل الدول التي يستغل رعاياها موارد حية متماثلة والدول الاخرى التي يستغل رعاياها موارد حية مختلفة في نفس المنطقة مفاوضات بغية الوصول الى تدابير وحلول لحفظ الموارد الحية في تلك المنطقة اقليمية كانت ام غير اقليمية لمصائد الاسماك .

٥- على الدول عند تحديدها لكمية الصيد المسموح بها في اعالي البحار والتدابير الاخرى المتعلقة بحفظ الموارد الحية ان تعمل وفق التدابير والاليات التي حددتها المادة ١١٩ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ .

صفوة القول ان حرية الملاحة وصيد الاسماك تعد من اهم الحقوق الدولية المترتبة للسفن التجارية في منطقة اعالي البحار، بالإضافة الى انه توجد هناك حقوق اخرى تترتب للدول في منطقة اعالي البحار والتي حددتها اتفاقية قانون البحار ب^(٣):

- ١- حرية وضع الكابلات وخطوط الانابيب المغمورة .
- ٢- حرية الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي .
- ٣- حرية البحث العلمي وفقاً للضوابط التي حددتها الاتفاقية .

(١) ينظر، د. اكرم الوتري ، الوجيز في القانون الدولي للبحار، الطبعة الاولى ٢٠٠٨ ص ١٢٩-١٣٠ .

(٢) المادة ١١٦ من اتفاقية عام ١٩٨٢ لقانون البحار .

(٣) ينظر، المادة ٨٧ من الاتفاقية .

المبحث الثاني

المسؤولية القانونية عن ممارسة النشاطات المحظورة

سنتطرق في مبحثنا هذا الى ثلاث مسائل جوهرية فيما يخص النشاطات المحظورة التي تقوم بها السفن التجارية في منطقة اعالي البحار، إذ سوف نقوم بتقسم دراستنا الى مطلبين، يتضمن المطلب الأول طبيعة النشاطات المحظورة للسفن التجارية في المنطقة ، اما المطلب الثاني سوف نتطرق فيه الى بيان المسؤولية القانونية للمخالفات التي تقوم بها السفن التجارية عند ممارسة احد الانشطة المحظورة .

المطلب الاول

طبيعة النشاطات المحظورة على السفن التجارية

سنتطرق في مطلبنا هذا الى النشاطات المحظورة للسفن التجارية في منطقة أعالي البحار والتي يترتب على ممارستها تبعات ومسؤولية قانونية على السفن والدول التابعة لها وتشمل هذه النشاطات ما يأتي :

الفرع الاول

القرصنة البحرية

تعد القرصنة جريمة بحرية دولية، إذ جرى العرف الدولي منذ القدم على تعاون الدول فيما بينها لمحاربتها نظراً لخطورة الاعمال التي يقوم بها القرصان ضد الانسانية وتهديده للأمن والاستقرار وخاصة في منطقة اعالي البحار^(١)، وفيما يتعلق بتعريف القرصنة، فقد اختلف الفقهاء بشأن تعريفها هذا فضلاً عن ان اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ لم تعرف القرصنة وانما اشارت للأعمال التي تعد مكونة لها^(٢)، وكذلك الحال بالنسبة لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ والتي حددت الافعال التي تعد من قبيل القرصنة بما يأتي^(٣):

(١) محمد سلامة مسلم الدويك ، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الاحمر ، منشورات الحلبي، الطبعة

الاولى ٢٠١١ ، ص ٣٤-٣٥

(٢) المادة (١٥) من اتفاقية عام جنيف لعام ١٩٥٨ .

(٣) المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ .

١- اي عمل غير قانوني من اعمال العنف او الاحتجاز او السلب يرتكب من قبل طاقم او ركاب سفينة خاصة او طائرة خاصة ويكون موجهاً ضد شخص او سفينة او طائرة في اعالي البحار او ضد شخص او ممتلكات في اي مكان خارج حدود الولاية الوطنية للدولة واعتبرت السفينة والطائرة قرصنة اذا كان

افراد طاقمها ينوون استخدامها لغرض ارتكاب احد الاعمال المشار اليها اعلاه^(١) .

٢- اي عمل من اعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة او طائرة مع العلم بوقائع تضفي عليها صفة القرصنة .

٣- التحريض على اي عمل من الاعمال المشار اليها اعلاه .

ويلاحظ من خلال تحليلنا لمفهوم القرصنة والعناصر او الافعال المكونة لها النتائج الاتية :

أ- ان اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ قد تناولت الاعمال المكونة للقرصنة بشكل مشابه لما تناولته اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ وان الاختلاف من حيث الصياغة او بعض المسائل الشكلية. ب- ان نطاق جريمة القرصنة هو في اعالي البحار وذلك لكونها غير خاضعة لسيادة اي دولة ولكونها منطقة حرة.

ج- القرصنة تكون على السفن والطائرات التجارية وكما يمكن ان تكون السفن والطائرات الحربية محلاً لجريمة القرصنة اذا تمرد طاقمها واستولى على زمام الامور فيها^(٢) .

الفرع الثاني

عدم الالتزام برفع علم دولة السفينة

أكدت اتفاقية قانون البحار ان على سفن جميع الدول، الابحار تحت علم الدولة التابعة لها^(٣) ولا يجوز لها ان ترفع علم اكثر من دولة وفقاً لاعتبارات الملائمة وان الاتفاقية بهذا النص ارادت تحقيق امرين في غاية الاهمية هما:

١- التعريف بهوية السفينة في اعالي البحار وبالتالي تحديد الدول التابعة لها السفينة من حيث تحديد الولاية القضائية ومسؤولية الدولة في حالة صدور اي مخالفة منها بالإضافة الى رفع شبهة القرصنة عنها، وعليه فأن السفينة التي لا تحمل علماً لا تتمتع بأي حماية^(٤) .

(١) ينظر، المادة (١٠٣) من الاتفاقية .

(٢) المادة (١٠٢) من اتفاقية قانون البحار .

(٣) المادة (٩٢) من اتفاقية قانون البحار .

(٤) د. اكرم الوتري، مرجع سابق ص ١٠٧..

٢- محاولة القضاء قدر الامكان على الاثار السلبية المترتبة على استخدام اعلام الملائمة من قبل السفن التابعة لأحدى الدول باعتمادها لعلم اكثر من دولة لغرض التهرب من الضرائب او لأغراض اكثر خطورة لكون هذه الدول تقوم بتسجيل سفنها في دول لا تكون طرف في الاتفاقية (١) .

الفرع الثالث

الانشطة المخالفة للقواعد الدولية الملزمة

وتتمثل هذه الأنشطة بما تقوم به السفن التجارية اثناء ممارسة نشاطها التجاري بمخالفات حظرتها اتفاقيات البحار واتفاقيات اخرى ذات الصلة والتي يمكن بيانها بالاتي:

١- المصادمات المقصودة مع السفن الاخرى وتخريب الاسلاك دون الالتزام بالقواعد التي تضعها الدولة الساحلية لتنظيم ذلك (٢) .

٢- مخالفة القواعد والاتفاقيات الخاصة بصيد الاسماك واستغلال الثروات في اعالي البحار (٣).

٣- رمي المخلفات التي تسبب ضرراً بالبيئة البحرية ويكون ذلك اما عن طريق الناقلات النفطية او المخلفات الصناعية او النووية او الاغراق (٤) .

٤- حظر نقل الرقيق على السفن التجارية ويعد اي عبد يلجا الى ظهر السفينة يعتبر حراً ايّاً كان علمها وذلك تماشياً مع قواعد القانون الدولي العام بتحريم الرق والاتجار بهم (٥) .

٥- الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل (٦).

٦- البث الاذاعي غير المصرح به (٧) .

(١) د. صبا نعمان رشيد الويسي، (العمل على السفن التي ترفع غير اعلام دولتها)، مجلة الحقوق، العددان

(٢٣-٢٤) ، المجلد الرابع ٢٠١٤ ص ٥٥ .

(٢) ينظر، المادة ١١٣ من اتفاقية قانون البحار .

(٣) المادة ١١٦ من الاتفاقية .

(٤) جيلدا زخيا واخرون، مشكلة التلوث في البحر الابيض المتوسط، بيروت ، الطبعة الاولى ، ١٩٧٨ ، ص ٥٠.

(٥) المادة ٩٩ من الاتفاقية .

(٦) المادة ١٠٨ من الاتفاقية

(٧) المادة ١٠٩ من الاتفاقية

المطلب الثاني

المسؤولية القانونية على الأنشطة المحظورة

سنتناول في هذا المطلب التبعات والمسؤولية القانونية المترتبة على أي سفينة تجارية نتيجة لقيامها بأي فعل من الأفعال المحظورة التي بينها في المطلب الثاني وحسب نوع كل مخالفة وكذلك الضرر المترتب عليها نظراً لطبيعة تلك المنطقة التي لا تخضع لسيادة أي دولة ولا يمكن لأي دولة أن تقوم بأعمال البوليس والقضاء لوحدها في تلك المنطقة^(١)، سوف نتطرق إلى مسألة الولاية القضائية بشقيها الجنائي والمدني والمسؤولية الدولية واختصاصات المحكمة الدولية للبحار وخصصنا لكل موضوع فرع مستقل وكالاتي:

الفرع الأول

الولاية القضائية الوطنية على السفن التجارية

الأصل أن دولة العلم هي التي تتولى اتخاذ الإجراءات القانونية بالنسبة للسفن التابعة لها في حالة صدور أي مخالفات عنها وفقاً لقانونها الوطني باعتبار هذه السفن جزءاً من سيادتها وخاصة فيما يتعلق بحوادث المصادمات أو أي حادثة ملاحية أخرى^(٢) وإن هذه القاعدة ليست مطلقة وإنما يرد فيها بعض الاستثناءات إذا ارتكبت السفن التجارية لأحد الأفعال الآتية:

أ- أي عمل من أعمال القرصنة.

ب- نقل وتجارة الرقيق.

ج- البث الإذاعي غير المصرح به.

د- الاتجار الغير مشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية.

وقد أوجبت اتفاقية قانون البحار على كافة الدول أن تتعاون فيما بينها وتتخذ التدابير اللازمة لمنع وقمع تلك المخالفات ولها في سبيل إجراء كافة تدابير الضبط والحجز على تلك السفن والمخالفين فيحق لكل دولة وخاصة الساحلية من إجراء الملاحقة القانونية لتلك السفن وضبطها ويطبق على تلك السفن القانون الوطني للدولة التي قامت بضبطها^(٣)، أما المسؤولية المدنية فأنها

(١) ينظر، د. عبد المعز عبد الغفار نجم، مرجع سابق ص ١٥٦.

(٢) المادة (٩٧) من اتفاقية قانون البحار .

(٣) ينظر المادة (٩٧) من اتفاقية قانون البحار التي حددت الاختصاصات الجزائية في مسائل المصادمات واية حوادث ملاحية أخرى.



تترتب على السفينة في حالة تعمدتها بكسر او اصابة احد الكابلات المغمورة او بإهمال منها^(١) اما في حالة تعرض سفينة الدولة للضرر بعد قيامه باتخاذ التدابير اللازمة لحماية الكابلات او خطوط الانابيب المغمورة فيجب تعويضها تعويض مناسب من قبل الدولة صاحبة الانابيب او الكابلات^(٢).

الفرع الثاني

المسؤولية الدولية

ان اجراءات التقاضي التي تم الاشارة اليها فيما يتعلق بالولاية القضائية لدولة علم السفينة في حالات معينة وولاية احدى الدول الساحلية في حالات اخرى لا تخل بالقواعد المتعلقة بالمسؤولية الدولية المنصوص عليها في القانون الدولي العام^(٣)، إذ بالإمكان ان تثار المسؤولية الدولية لدولة علم السفينة وفقاً لقواعد المسؤولية الدولية في الحالات الاتية :

١- ان يكون الفعل غير مشروع دولياً اي ان يتضمن الفعل الصادر عن السفينة خرقاً لالتزام دولي او معاهدة دولية تكون دولة العلم طرفاً فيها حتى وان كانت التصرفات والنشاطات التي قامت بها السفينة تعد افعالاً مشروعة بمقتضى قوانينها الوطنية^(٤).

٢- ان يكون الفعل صادراً من احدى اجهزة الدولة او هيئاتها الرسمية مثلاً ان تقوم دولة علم السفينة بإصدار اجازة او ترخيص بممارسة نشاط معين في منطقة اعالي البحار وهو في الحقيقة مخالف لقواعد القانون الدولي واحكام الاتفاقية مع علمها بذلك او ان الدولة لم تقم باتخاذ اي اجراءات قانونية بحق سفينة مخالفة تابعة لها بعد اشعارها بتلك المخالفات^٥.

٣- ان يترتب على الفعل غير المشروع ضرراً واقعاً اي ان يترتب على الفعل غير المشروع ضرراً مؤكداً وليس محتمل الوقوع^(٦)، إذ يكون الضرر في هذه الحالة نتيجة للنشاطات المحظورة التي تقوم بها السفن التجارية سواء قد لحق بمصالح احدى الدول الساحلية او بالمنطقة البحرية مثل اعمال الصيد غير المشروعة ومخالفة قواعد استخراج المعادن والموارد الموجودة في قاع البحار

(١) المادة ١١٤ من اتفاقية قانون البحار .

(٢) المادة ١١٥ من اتفاقية قانون البحار .

(٣) المادة (٣٠٤) من اتفاقية قانون البحار .

(٤) تقرير لجنة القانون عن اعمال دورتها الثالثة والخمسين مسؤولية الدولة عن الافعال غير المشروعة دولياً،

الباب الاول، الموقع الرسمي للأمم المتحدة، مكتب الشؤون القانونية.. .

(٥) ينظر، د. عصام العطية، مصدر سابق، ص ٣٠٧ .

(٦) د. عصام العطية، مصدر سابق، ص ٣٠٧.

والمحيطات وتخريب الاسلاك والانابيب المغمورة والنشاطات الملوثة للبيئة البحرية والتي تعد من اخطر النشاطات التي تهدد سلامة وامن مناطق البحار وكذلك الدول الساحلية .

ان الاحكام التي جرى ذكرها تتعلق بالمسؤولية الدولية ضد دولة علم السفينة اذا تحققت الشروط الخاصة بالمسؤولية والتي يمكن ان تثار من قبل احدى الدول اذا ثبت ان ضرراً قد لحق بها نتيجة لنشاط السفينة غير المشروع التي قامت به ولكن تبقى هنالك مسألة يمكن ان تكون محل خلاف هو ما اذا قامت السفينة بأحد النشاطات المحظورة ولم يترتب عليه ضرر لاحدى الدول وانما الضرر كان في منطقة البحار خارج حدود الولاية الوطنية للدول، فمن الجهة التي لها الحق بأثارة دعوى المسؤولية؟ من وجهة نظرنا في هذه الحالة يمكن اثارة هذا الامر من قبل اي دولة تعتقد بأن تلك الافعال قد تلحق بها ضرراً اثناء استخدامها للمنطقة الدولية انطلاقاً من مبدأ حرية أعالي البحار وانه من حق اي دولة استخدامها والانتفاع بها ولا يجوز لأي دولة ان تمنع ذلك او ممارسة السيادة على اي جزء منها وتخصيصها للأغراض السلمية ويجوز لأي دولة ان تثير المسؤولية الدولية ضد اي دولة قامت بأي فعل يهدد انتفاعها واستخدامها لتلك المنطقة طالما ان الحفاظ على تلك المنطقة هو مسؤولية جماعية تقع على عاتق كافة الدول .

اما في حالة اذا كانت اجراءات الضبط والحجز التي قامت بها الدولة الساحلية بحق اي سفينة تجارية لا مبرر لها او عدم ثبوت قيام السفينة بأي مخالفة فأن الدولة الساحلية تلتزم بتعويض تلك السفن تعويضاً مناسباً لما لحقها من اضرار نتيجة لتلك الاجراءات^(١) ويشمل التعويض عن ما لحقها من ضرر وما فاتها من كسب .

الفرع الثالث

المحكمة الدولية لقانون للبحار

تشكلت المحكمة الدولية لقانون البحار بموجب المرفق السادس الوارد باتفاقية عام ١٩٨٢ حيث تختص بالفصل في المنازعات القضائية المتعلقة بتطبيق قانون البحار التي ترفع لها من قبل الدول والكيانات الاخرى الاطراف في الاتفاقية^(٢) ويكون اللجوء اليها اختيارياً للفصل في المنازعات بين الدول الاطراف في الاتفاقية عند توقيعها او تصديقها المعاهدة او انضمامها اليها او في اي وقت تختار^٣، وتختص المحكمة في النظر في اتخاذ التدابير المؤقتة والنظر في طلبات الافراج السريع عن السفن المحتجزة علماً بأنه لا يجوز احالة اي قضية بين الدول الاطراف فيما يتعلق بتفسير الاتفاقية او تطبيقها او اي نزاع الا بعد استنفاد الاجراءات القضائية للقوانين الداخلية

(١) المادة (١٠٦) من اتفاقية قانون البحار .

(٢) المادة ١١٤ من اتفاقية قانون البحار .

(٣) المادة ١١٥ من الاتفاقية.



لتنك الدول^١، وتشير السوابق القضائية الى ان المحكمة الدولية لقانون البحار قد حسمت العديد من القضايا الدولية ذات الصلة ومن السوابق القضائية في المنازعات التي فصلت بها هو الحكم في قضية السفينة (كامكو) في عام ١٩٩٩ وتتخلص وقائع هذه القضية ((بأن السفينة المذكورة تحمل علم دولة بنما ومسجلة مؤقتاً في بنما ومملوكة لشركة مسجلة من جنوب افريقيا وتمارس نشاطها بصيد الاسماك في المياه الدولية في المحيط الاطلنطي وبعد ان غادرت هذه السفينة من ميناء اولفرز باي في ناميبيا للصيد في اعالي البحار اقتربت من منطقة المياه المحيطة لاحدى الجزر التي من ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة لفرنسا في المحيط الاطلنطي ، وبعد قيام سفينة حربية فرنسية بتوجيه النداءات لها بالتوقف من قبل الجانب الفرنسي لم تستجيب السفينة لذلك وقامت بألقاء حمولتها في البحر والتي هي عبارة عن اسماك وتم ايقاف السفينة وضبط ستة اطنان فيها من السمك وتم احتجازها وصدر حكم اولي من محكمة فرنسية بعدم اطلاق سراح السفينة الا بعد دفع كفالة مالية لا تقل عن (١٥) مليون فرنك وبعد استنفاد الشركة المالكة ودولة بنما كافة اجراءات التقاضي امام المحاكم الفرنسية قدمت الاخيرة طلباً الى المحكمة الدولية لقانون البحار للنظر في طلبها وبعد سير اجراءات التقاضي في الدعوى وسماع اقوال وطلبات ممثلي الطرفين والاطلاع على اسانيد الدعوى اصدرت المحكمة قرارها في ٧ شباط عام ٢٠٠٠ بالتزام فرنسا بالافراج العاجل عن السفينة وطاقمها مع وضع كفالة مالية قدرها (٨) مليون فرنك على شكل ضمان بنك الا اذا اتفق الاطراف على خلاف ذلك))^٢ .

الخاتمة

بعد ان انهينا دراستنا في ضوء ما ورد باتفاقيات وقواعد دولية تحكم استخدام منطقة اعالي البحار ولاسيما تنظيم نشاطات السفن التجارية فيها، فقد تولدت لدينا جملة من النتائج والمقترحات حول الموضوع لذا سنتعرض للنتائج أولاً ومن ثم المقترحات.

اولاً: النتائج

١- ان مسألة تخصيص اعالي البحار كانت محل خلاف من قبل الدول الساحلية وغير الساحلية فكانت الاولى تطالب بأتساع سيطرتها وسيادتها على مناطق واجزاء واسعة من البحار القريبة على شواطئها بينما الدول غير الساحلية والبحرية كانت تطالب بحرية كل اجزاء البحار وكان كل من الطرفين يدافع عن مصالحه الخاصة، لذا فان التنظيم القانوني الدولي

(١) د. عبد المعز عبد الغفار نجم، مرجع سابق ص ٢٣٠.

(٢) ينظر، احمد شاكر سلمان، النظام القضائي للمحكمة الدولية لقانون البحار ، أطروحة دكتوراه، جامعة النهدين، كلية الحقوق، ٢٠٠٨ ص ٢٨٨-٢٨٩ .

- لمناطق البحار مر بعدة مراحل متمثلة بسلسلة من الاتفاقيات الدولية وصولاً الى اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ والتي تعتبر بمثابة دستور البحار والمحيطات.
- ٢- ان منطقة اعالي البحار هي منطقة حرة مفتوحة امام الملاحة لسفن جميع الدول ساحلية كانت ام غير ساحلية ولا تخضع لسيادة اي دولة او تملكها من قبل اي دولة .
- ٣- على كافة الدول الالتزام باستخدام المنطقة للاغراض السلمية فقط ولا يجوز لاي دولة مخالفة ذلك المبدأ وان ذلك يسري على كل مناطق البحار .
- ٤- تسري قواعد القانون الدولي والاتفاقيات الدولية الاخرى ذات الصلة في المسائل التي لم تنظمها اتفاقية عام ١٩٨٢ وفقاً لما ورد بديباجة الاتفاقية المذكورة .
- ٥- فرضت اتفاقية قانون البحار على جميع الدول التعاون واتخاذ التدابير اللازمة لمكافحة بعض الافعال المحظورة في اعالي البحار (كالقرصنة ، تجارة الرقيق، الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد المؤثرة على العقل) بالإضافة الى خضوع مرتكبي تلك الجرائم للولاية القضائية للدولة التي تقوم بضبط السفينة المخالفة اي تطبيق مبدأ الاختصاص الجنائي العالمي على تلك السفن .
- ٦- لم تضع اتفاقية عام ١٩٨٢ احكاماً قانونية بالنسبة للالتزام الدول غير الموقعة عليها الامر الذي دفع بعض الدول للتحايل على نص الاتفاقية لغرض التهرب من احكامها ولعل ظاهرة استخدام (اعلام الملائمة) لبعض السفن التجارية هي خير دليل على ذلك .
- ٧- عدم وجود جهة دولية مستقلة تضطلع بمهمة الرقابة على الملاحة والانشطة التجارية في اعالي البحار وانما الامر متروك للتعاون المشترك بين الدول وبخاصة الدول الساحلية التي تكون مناطقها البحرية الاقليمية متصلة بها وحسب تقديرات كل دولة ومصالحها بالدرجة الاساس .

ثانياً: المقترحات

- لما ورد من ملاحظات عن موضوع البحث تم ايرادها في نتائج البحث لذا فاننا نقترح ان يتم تنظيم قواعد دولية جديدة بشكل ملحق لاتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ او اتفاقيات مستقلة تتضمن الاخذ بعين الاعتبار المسائل التالية :
- ١- ايراد نص في الاتفاقية لترتيب الاوضاع القانونية بالنسبة للدول التي لم تصادق على الاتفاقية للحيلولة دون هروب هذه الدول من التزاماتها بحجة انها ليس طرفاً ولاسيما ان افعال هذه الدول في تلك المنطقة قد تكون على نسبة من الخطورة نظراً لعدم تقييدها باي التزام دولي .

- ٢- تشكيل وكالة دولية مستقلة تابعة للأمم المتحدة تتولى مهمة الرقابة على الملاحة للسفن في اعالي البحار على غرار السلطة الدولية لاستغلال اعالي البحار والمحيطات المشار اليها في المادة ١٥٦ من الاتفاقية واعتمادها الوسائل التكنولوجية الحديثة في مراقبة الملاحة .
- ٣- أبرام اتفاقية مستقلة لحماية البيئة البحرية في اعالي البحار واعتماد (مبدأ الملوث يدفع) بنص صريح من الاتفاقية بالزام الدول التي تقوم سفنها بممارسات ملوثة للبيئة البحرية بتكاليف ازالة الضرر البيئي واثاره الآنية والمستقبلية .
- ٤- تشديد الاجراءات العقابية بالنسبة للسفن التي تقوم بأجراء التجارب والنشاطات النووية في منطقة اعالي البحار لما هذا الموضوع من خطورة كبيرة على البيئة البحرية وتحميل الدولة التابعة لها تلك السفن المسؤولية الدولية في حالة ما اذا ثبت ان تلك النشاطات قد تمت بتوجيه منها او بعلمها .
- ٥- منع المناورات العسكرية التي تقوم بها الدول في منطقة اعالي البحار لما في ذلك من خرق لمبادئ ميثاق الامم المتحدة المتعلق بالمحافظة على السلم والامن الدوليين .

المصادر والمراجع:

أولاً: الكتب

- ١- ابراهيم محمد الدغمة ، القانون الدولي الجديد للبحار ، المؤتمر الثالث واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٨ .
- ٢- اكرم الوتري ، الوجيز في القانون الدولي للبحار، الطبعة الاولى ،بغداد، ٢٠٠٨ .
- ٣- ايمن النحراوي ، لوجستيات التجارة الدولية ، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية ، ٢٠٠٩ .
- ٤ - جيلا زخيا، مشكلة التلوث في البحر الابيض المتوسط، بيروت ، الطبعة الاولى ، ١٩٧٨ .
- ٥ - حسني موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون المنصورة، ٢٠١٣ .
- ٦- عصام العطية، القانون الدولي العام ، بيروت ، ٢٠١٥ .
- ٧- عبد المعز عبد الغفار نجم، الاتجاهات الحديثة من القانون الدولي الجديد للبحار، المنصورة ، ٢٠٠٦ .
- ٨- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، بغداد، ٢٠٠٩ .
- ٩- محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الاحمر، بيروت، الطبعة الاولى، ٢٠١١ .

ثانياً: محاضرات قانونية

- ١- د. حيدر ادهم الطائي، تطبيقات قانون البحار في مجال التنمية ، محاضرات القيت على طلبة الدراسات العليا، قسم القانون الدولي ، جامعة النهرين ، كلية الحقوق للعام الدراسي ٢٠١٧-٢٠١٨ .

ثالثاً: البحوث والمقالات

- ١- د. صبا نعمان رشيد ،مجلة الحقوق المجلد الرابع العددان ٢٣-٢٤ ، ٢٠١٤ .

رابعاً: الرسائل الجامعية

- ١- احمد شاکر سلمان، النظام القانوني للمحكمة الدولية لقانون البحار ، اطروحة دكتوراة، كلية الحقوق في جامعة النهرين ، ٢٠٠٨ .
- ٢- لعمامري كصاد، الاحكام التوفيقية لاتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ ، اطروحة دكتوراه جامعة مولود معمري في كلية الحقوق والعلوم السياسية ، الجزائر ٢٠١٤ .

خامساً: التشريعات

- ١- ميثاق الامم المتحدة للامم المتحدة لعام ١٩٤٨ .
- ٢- اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ .
- ٣- اتفاقية برشلونة لحماية البيئة البحرية لعام ١٩٧٦ .
- ٤- اتفاقية حماية البيئة البحرية من التلوث (ROPME) لعام ١٩٧٨ .
- ٥- اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .
- ٦- مدونة جيبوتي للسلوك البحري ومكافحة القرصنة لعام ٢٠٠٩ .

سادساً: المصادر من الشبكة الدولية (الانترنت)

- ١- الموقع الرسمي للامم المتحدة ، قضايا عالمية ، البحار والمحيطات www.un.org
- ٢- الموقع الرسمي لوزارة الزراعة واستصلاح الاراضي بمصر / الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية www.gafrd.org
- ٣- موسوعة ومجلة المعرفة العربية / <http://marefa.org>
- ٤- افاق البيئة والتنمية / دراسة في ضوء الجهود للمباديء البيئية www.maan.ctr.org/magazine/article/1084
- ٥- موقع الالوكة الشرعية www.alukh.net