

حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي

دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

الدكتور حسن خطابي

أستاذ بكلية الحقوق/جامعة الحسن الأول

مقدمة

يرى الفقيه جيدل Gidel أن المشكلة التي يعالجها القانون الدولي تتمثل في تواجد اتجاهين متعارضين، العالمية والوطنية، أو بعبارة أخرى المواجهة بين المصلحة القومية للدولة من جهة ومصالح أشخاص الجماعة الدولية الآخرين من جهة أخرى، وخصوصا ما يتعلق بالاتصالات الدولية . وحل هذه المشكلة يقتضي تسوية التعارض القائم بين القوى التي تسعى إلى تشجيع التجارة الدولية وتلك التي تدعو إلى الوقوف في وجه التدخلات في شؤون الدول، التي يرى البعض أنها تصدر أحيانا سيادة الدولة⁽¹⁾ .

ويظهر أن الفقيه جيدل Gidel يتحدث عن إشكالية عامة، تتفرع عنها إشكاليات خاصة بكل فرع من فروع القانون الدولي، فبالنسبة إلى فرع القانون الدولي للبحار، نجد أن الإشكالية الأساسية التي تتمحور حولها مختلف مواضيعه تكمن في السعي نحو إيجاد حل ملائم يأخذ بعين الاعتبار المصالح القومية للدول الساحلية، ويراعي في نفس الوقت المصالح العامة للجماعة الدولية . ومن بين هذه المواضيع نجد موضوع حق المطاردة الحثيثة، الذي يسعى إلى التوفيق بين المصالح الخاصة للدولة الساحلية، حيث يتيح لها فرصة تفعيل سيادتها الإقليمية في مجالات بحرية خارج نطاق ولايتها الإقليمية لحماية أمنها، وبين مصالح المجموعة الدولية المتمثلة في صيانة حرية الملاحة من أي شطط في استعمال الحقوق الممنوحة للدول الساحلية، عن طريق تحديد شروط التمتع بحق المطاردة الحثيثة بشكل صارم ودقيق .

السيادة الإقليمية وحق المطاردة الحثيثة

ليست الدولة وحدها هي الجماعة البشرية التي تتكون من سكان وإقليم وسلطة، فإلى جانبها توجد جماعات أخرى مستقلة، كالولايات مثلا، تتكون من نفس العناصر المذكورة . إلا أن هاته الجماعات المنافسة للدولة لا ينطبق عليها نعت شخص القانون الدولي، باعتبار أن الدولة وحدها هي التي تتميز بالفعالية على الصعيدين الداخلي والخارجي، لكونها تُسير بواسطة حكومة مستقلة وذات سيادة . ونظرا للأهمية الكبرى التي يمثلها عنصر السيادة في بنية الدولة، فقد تم تكريسها من خلال القانون الوضعي، الذي اعتبرها إحدى القواعد الأساسية التي تقوم عليها العلاقات الدولية، حيث نص ميثاق الأمم المتحدة على أن الهيئة تقوم على مبدأ المساواة في السيادة بين جميع أعضائها⁽²⁾ .

ويحتل الإقليم بدوره أهمية كبيرة في التكوين القانوني للدولة، إذ عليه تقيم الجماعة القومية، وعليه تمارس الدولة الاختصاص الإقليمي إزاء الأشخاص الذين يعيشون عليه والأشياء الموجودة فيه والأحداث التي تقع فوقه . وهو ما يعرف بالسيادة الإقليمية، التي تمارسها الدولة على الإقليم بمكوناته الثلاثة، اليابسة والبحر

¹- G.Gidel, Le droit international public de la mer le temps de paix, tome II, Les eaux intérieures, Paris, Mellottée-Chateauroux, 1932, p.36 .

²-N-Q.Dinh, P.Daillier, A.Pellet, Droit international public, 4^e Edition, Paris, L.G.D.J., 1992, pp.404-406 .

والفضاء⁽³⁾ . وتتجسد السيادة الإقليمية في الاعتراف للدولة بممارسة مجموعة من السلطات القانونية، من أجل تمكينها من ممارسة الوظائف الموكولة إليها والقيام بأعمال ذات نتائج قانونية، كالأعمال التشريعية والإدارية والقضائية، كما تتمثل أيضا في إنجاز المهام الوظيفية التي تهدف إلى ضمان أمنها وخدمة المصلحة القومية⁽⁴⁾ . وفيما يخص المجالات البحرية، فإن الدولة الساحلية تمارس سيادتها على المياه الداخلية والبحر الإقليمي، وتمارس ولايتها على المنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري . وتعتبر المياه الداخلية أكثر المجالات البحرية التي تبرز فيها بجلاء مظاهر السيادة الإقليمية، حيث لا تتمتع السفن الأجنبية بحق المرور إلا بترخيص من الدولة الساحلية⁽⁵⁾ .

وبالنسبة إلى البحر الإقليمي فإنه يشكل جزءا لا يتجزأ من إقليم الدولة، والسيادة التي تمارسها الدولة الساحلية عليه لا تختلف عن تلك التي تمارسها على إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية إلا بكونها مقيدة بشرط مقرر بموجب القانون الدولي لفائدة الجماعة الدولية، يتمثل في تحويل السفن الأجنبية حق المرور البري هناك، مراعاة منه للمصلحة العامة الدولية المتمثلة في حرية الملاحة البحرية⁽⁶⁾ .

أما المنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، فتمارس عليها الدولة الساحلية حقوقا سيادية، تهم الجوانب السياسية والمالية والاقتصادية، إلا أنها محددة بموجب قواعد القانون الدولي للبحار، حتى لا تتأثر استفادة الدول الأخرى من حرية الملاحة البحرية في البحر العالي⁽⁷⁾ .

ولضمان استفادة الدولة الساحلية من الحقوق الممنوحة لها في المجالات المذكورة، رخص لها القانون الدولي للبحار حق مطاردة السفن الأجنبية حتى البحر العالي، في حالة خرق هذه السفن القوانين الوطنية السارية المفعول في المجالات البحرية الخاضعة لسيادتها الإقليمية . وما يرر الترخيص للدولة الساحلية بالخروج عن القاعدة العامة لحصانة السفن في البحر العالي هو أن المطاردة في ظل هذه الظروف تعتبر استمرارا لممارسة الدولة لولايتها القانونية، التي بدأت - أو كان من الممكن أن تبدأ لولا فرار السفينة الأجنبية - داخل إقليمها، وهو سلوك ضروري من أجل تفعيل السيادة الإقليمية للدولة الساحلية وحماية أمنها⁽⁸⁾ .

وإعمالا للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية، فإن مدى خطورة الخروقات المرتكبة في مياهها الإقليمية، والتي تصبح معها المطاردة الحثيثة جائزة، تقدر من طرف سلطاتها المختصة، مع الأخذ بعين الاعتبار مسألة أن حرية الملاحة لا تُمنع لأسباب تافهة، تحت طائلة المسؤولية الدولية للدولة الساحلية . إلا أن طريقة تقييم هذا السلوك كانت محط خلاف بين الفقهاء القانونيين .

³ - تنص المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على أن سيادة الدولة تمتد خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي . وأن هذه السيادة تمتد إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي .

⁴ - Ch.Rousseau, Droit international public, 10^e Edition, Paris, Dalloz, pp.140-141 .

⁵ - G.Gidel, Op.Cit., tome II, p.135 .

⁶ - G.Gidel, Le droit international public de la mer le temps de paix, tome III, La mer territoriale et la zone contiguë, Paris, Mellottée-Chateauroux, Sirey, 1934, p.14 .

⁷ - L.Caflish, Les zones maritimes sous juridiction nationale, leurs limites et leur délimitation, R.G.D.I.P., tome 84/1980, pp.83-86 .

⁸ - C.J.Colombos, Le droit international de la mer, Traduction de la nouvelle édition du traité de Higgins and Colombos : " The International Law of the Sea ", Paris, Pedone, 1952, p.103.

ففرق من الفقهاء لا يقبل بحق المطاردة الحثيثة في حالة مخالفة بسيطة، مثل مغادرة مياه الدولة الساحلية نحو البحر العالي بدون ترخيص⁽⁹⁾، معتبرين خرق الأنظمة والقوانين المحلية، مثل ترك الميناء ضدا على أوامر السلطات المحلية، سلوكا لا يخول الدولة الساحلية حق المطاردة الحثيثة⁽¹⁰⁾. وأن من المفروض ألا يُسمح بممارسة حق المطاردة الحثيثة لأسباب تافهة كتلويث المياه البحرية للدولة من طرف سفينة أجنبية⁽¹¹⁾. ومنهم من اعتبر مطاردة سفينة أجنبية من أجل خرق أنظمة الشرطة مثل ترك الميناء دون التوفر على الوثائق الضرورية، تصرفا غير سليم⁽¹²⁾. وتبنى فريق آخر رأيا مخالفا، حيث يرى بأنه لا يمكن مطاردة سفينة أجنبية خاصة إلا إذا تأكد بأنها قد خرقت القوانين المحلية المتعلقة بالجمارك أو الشرطة، أثناء تواجدها داخل النطاق الوطني⁽¹³⁾. أما ماك دوغال Mc Dougal و بورك Burke فقد اختارا موقفا وسطا، حيث اعتبرا أن المسألة ليست لها أهمية من الناحية العملية، طالما أنه ليست هناك سفينة مشتبه في مخالفتها لقواعد شكلية وتجد نفسها مضطرة إلى الفرار من سفينة المراقبة، كما أنه ليست هناك دولة ستحاول فرض عقوبات صارمة، بالاعتقال أو التحفظ، على سفينة بسبب خرق شكلي لقوانينها وأنظمتها⁽¹⁴⁾.

إن استخدام المرونة في تقدير مدى خطورة السلوك المثير لحق المطاردة الحثيثة مطلوب، انسجاما مع فكرة أن سيادة الدولة ليست مطلقة، وأن وضع حدود لسيادة الدولة ينشأ عن ضرورة توفير ظروف ملائمة لتحقيق التعايش بين الدول. لأن السيادة لا تعني التحرر من قواعد القانون الدولي، بل بالعكس لا يمكن الاعتداد بها إلا إذا كانت خاضعة لهاته القواعد، التي تدعو إلى احترام مصالح الجماعة الدولية. وتعتبر حرية الملاحة إحدى تجليات هذه المصالح، لأنها تتيح الاتصال بين الشعوب وتنمية التبادل التجاري بينها، وبالتالي تحقيق فوائد للإنسانية جمعاء.

حرية الملاحة وحق المطاردة الحثيثة

يرى غروسيوس أن مبدأ حرية الملاحة في البحر العالي يعتبر دعامة لحق طبيعي أطلق عليه " الحق في تجارة دولية حرة Droit au libre commerce international"، حيث لا يُسمح لأي شخص أن يمنع أية أمة من ممارسة التجارة مع أمة أخرى، قريبة منها أو بعيدة عنها، وهكذا فإن على الأمم الشاطئية أن لا تعرقل مرور السفن التجارية الأجنبية. ولتدعيم آرائه استند غروسيوس إلى اعتبارات مصدرها القانون الطبيعي، وخصوصا تلك المتعلقة بالاعتماد الاقتصادي المتبادل بين مختلف مناطق العالم. ولهذا - يضيف غروسيوس - يجب أن تكون حرية الملاحة ثابتة ومضمونة، حتى يسهل تنقل الأشخاص والأفكار والبضائع،

⁹ - F.Piggot, Nationality including naturalization and English law on the high seas, London, 1907, p.38, in N.M.Poulantzas, The right of hot pursuit in international law, Sijthoff-Leiden, 1969, p.135.

¹⁰ - P.Cobbet, Cases and opinions on international law, 3rd Ed, London, 1909, p.169, in N.M.Poulantzas, Ibid.

¹¹ - H.V.Bose, Die nacheile im vlkerrecht, Mark-Berlin, 1935, p.43, in N.M.Poulantzas, Ibid.

¹² - H.L.Martens, Das Recht der nacheil zur see, Grmitz in Holstein, 1937, p.91, in N.M.Poulantzas, Ibid.

¹³ - P.B.Potter, The freedom of the seas in history, law and politics, New York, 1924, p.103, in N.M.Poulantzas, Ibid.

¹⁴ - M.S.Mc Dougal and W.T.Burke, The public order of the oceans, A contemporary international law of the sea, New Haven and London, Yal University press, 1962, p.895.

وأنه بموجب القانون الطبيعي والتضامن الإنساني يجب أن يتمتع الكل بحق الاتصال على قدم المساواة . فليس من حق أية دولة أو أمير أن يمنع التجارة فوق إقليميه، فالثروات في الأرض موزعة بين الأمم بطريقة غير متكافئة، ودور التجارة هو إعادة توزيعها بينها بطريقة عادلة، وتعتبر البحار والمحيطات أكثر الوسائل ملائمة لتحقيق هذا الهدف . لقد منحت الطبيعة للإنسان هذه الوسيلة حتى يتمكن من أن يتاجر مع بني جنسه، ولهذا يجب أن تكون الملاحة حرة، لأن هذه الحرية تعتبر المكمل الضروري لحرية الاتصالات والتجارة الدولية . ويذهب غروسيوس بعيدا في هذا الشأن حيث يعتبر أن الحق في تجارة دولية حرة هو تعبير عن مشيئة الله، وأن كل تصرف إنساني يسعى إلى إبطال أو تقليص هذه الحرية سيكون مخالفا للمشيئة الإلهية⁽¹⁵⁾ .

وإذا كان غروسيوس قد اعتبر عرقلة الحق في تجارة دولية حرة تعطيلًا لمشيئة الله، فإن فاتيل Vattel اعتبره سلوكا يستوجب العقاب، فقد كتب يقول أن أية أمة تدعي حقا خالصا في البحر بدون سند، وتسعى إلى الاستئثار به عن طريق القوة، ترتكب إهانة في حق الأمم الأخرى، لأنها تسلبها حقا مشتركا، وأن على هذه الأمم أن تتحالف ضدها وتردعها⁽¹⁶⁾ .

إن احترام مبدأ حرية الملاحة مضمون بواسطة الاختصاصات المخولة لكل دولة تجاه السفن التي تحمل جنسيتها، وبالتالي تحمل علمها . ولممارسة هذه الاختصاصات تحدد الدولة النظام القانوني للسفن التي تحمل علمها، وتفرض عليها احترام الواجبات المفروضة عليها، وتكلف لأجل تحقيق هذه الغاية السفن الحرية والسفن الحكومية المستعملة لأغراض أمنية في البحر العالي⁽¹⁷⁾ . ويعتبر غروسيوس بدون منازع أبرز من دافع عن حرية البحر العالي، فقد جمع أفكاره سابقه، ولم يترك للذين جاءوا بعده جديدا يأتون به . وقد برر حرية البحر العالي بمحتجين أساسيتين، الأولى تستند إلى استحالة نقل القواعد الكلاسيكية لتقرير السيادة الإقليمية في الإقليم البري إلى المجال البحري، والثانية تسعى إلى إيجاد حل لمسألة اختصاصات الدولة في البحر العالي .

ففيما يخص الحجة الأولى كتب غروسيوس يقول : " إن الأشياء التي لا يمكن الاستيلاء عليها، لا يمكن أن تكون ملكا لأي أحد "⁽¹⁸⁾، وبعبارة أخرى أن استحالة الاحتلال الفعلي للبحر العالي هو مصدر غياب أساس حقوق السيادة عليه . وبالنسبة إلى الحجة الثانية فقد عللها بقوله : " بأن كل الأشياء التي خلقتها الطبيعة من أجل الاستعمال المشترك حافظت، ويجب أن تحافظ دائما، على الحالة التي خلقتها بها الطبيعة، فلا الطبيعة و لا الاستعمال المشترك يسمحان باحتلال البحر "⁽¹⁹⁾ . هذه الحجة تبرر حرية البحر العالي بالغياب

¹⁵ - Grotius, " De jure praedae ", chap.XII, " Mare liberum ", The freedom of the seas or the right which belongs to the Dutch to take part in the east India trade, Trad. de R.V.Magoffin, New York, Oxford Univ. Press, 1916, pp.10, 31, 43 et 44, in M.Nassef, Le droit de passage inoffensif, Etude en droit maritime international, Thèse, Université de Rouen, 1989, p.6, note 1.

¹⁶ - Vattel, Le droit des gens, Livre I, chap.XXIII, 1863, par.283, in A.Cappe, Le principe de la liberté de la mer, Thèse, Université de Paris I, 1979, pp.37-38.

¹⁷ - Y.V.D.Mensbrugge, Le pouvoir de police des Etats en haute mer, R.B.D.I., 1975, p.57 .

¹⁸ - Grotius, Mare liberum, in Cappe, Op.Cit., p.40.

¹⁹ -Ibid., p.48

الشامل لحقوق السيادة عليه، وإعطاء الأولوية للحقوق الأساسية للأفراد على الحقوق المحتملة للدول، مادام أن الفرد سابق في وجوده على الدولة .

لقد تأسس قانون البحار منذ قرون حول فكرة حرية الملاحة، وتتجسد هذه الحرية في عدة أشكال أهمها وأقدمها الاتصالات الدولية . ذلك أن البحر يعتبر المجال المفضل والأكثر صلاحية لتسهيل الاتصالات وممارسة التجارة بين الشعوب، لأنه مجال تنعدم فيه الحدود، فبالرغم من احتوائه على عدة مجالات ذات أنظمة قانونية مختلفة، فإنه يشكل من زاوية الملاحة وحدة لا تتجزأ، واستعماله باعتباره طريقاً للمرور مقبول عموماً من أجل مصلحة الجماعة الدولية، ومن واجب كل دولة أن تعمل على تسهيل الاتصالات بينها وبين الدول الأخرى . وبالتالي فلا يمكن، مبدئياً، لأية دولة ساحلية أن ترفض سعي رعايا الدول الأخرى إلى الاتصال بها، استناداً إلى حرية الاتصال، وهذا يستوجب منها قبول المرور البريء عبر مياهها الإقليمية⁽²⁰⁾ .

لقد تم تصور ثلاثة احتمالات يمكن من خلالها أن يتم المرور البريء، الأول سُمي بالمرور الجانبي **Passage latéral** حين احتياز السفينة الأجنبية البحر الإقليمي دون الدخول إلى موانئ ومراسي الدولة الساحلية، والثاني أطلق عليه اسم مرور الدخول **Passage d'entrée** حين تقطع السفينة الأجنبية البحر الإقليمي للتوجه مباشرة نحو المياه الداخلية، والثالث مرور الخروج **Passage de sortie** حين تعبر السفينة الأجنبية البحر الإقليمي قادمة من المياه الداخلية قصد التوجه صوب البحر العالي⁽²¹⁾ .

وهنا يبدو وكأن هناك تناقض في الأمر، فالفقه والممارسة الدولية يعترفان للدولة الساحلية بالسيادة على بحرها الإقليمي، وبموجب هذه السيادة يمكن لهذه الأخيرة ممارسة سلطاتها الكاملة على هذا المجال البحري، وفي نفس الوقت يشترطان ألا تمس المظاهر السيادية للحقوق والمصالح المعترف بها دولياً للدول الأخرى هناك، والتي تتجلى أساساً في ممارسة حق المرور البريء، الذي يجب أن يتم دون إزعاج أو عرقلة من جانب الدولة الساحلية . فالأمر يتعلق إذن " بحق " بكل ما في الكلمة من معنى، تتمتع به كل السفن والدول الأجنبية، ويتعايش مع سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، باعتباره تحديداً قانونياً لهذه السيادة، وليس منحة أو تسامحاً من جانب الدولة الساحلية.

والسؤال المطروح هو ما الذي تمنحه الجماعة الدولية للدولة الساحلية كمقابل لحق المرور البريء في بحرها الإقليمي ؟ هل يمكن الاكتفاء بالقول بأن المعاملة بالمثل تبرر هذا الاستثناء على ممارسة السيادة الإقليمية ؟ إنها مقابل غير متكافئ مادامت أنها غير مضبوطة بواسطة قاعدة قانونية صريحة، وبالتالي فهي لا ترقى إلى درجة الحق، لهذا لا بد من تعويضها بمبدأ واضح وحائز على الإجماع الدولي، والمتمثل في حق المطاردة الحثيئة .

فهاذين النظامين يشكلان استثناء على حق مكتسب، حق المرور البريء استثناء على ممارسة الدولة الساحلية لسيادتها على بحرها الإقليمي، وحق المطاردة الحثيئة استثناء على حرية الملاحة وحصانة السفن في

²⁰ - M.Nassef, Op.Cit., pp.4-5 .

²¹ - G.Gidel, Op.Cit., tome III, p.204 .

البحر العالي . ومن حيث الأهداف التي يسعى الحقان إلى حمايتها، نجد الأول يسعى إلى حماية مصالح الجماعة الدولية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، والثاني يهدف إلى حماية حقوق الدولة الساحلية في البحر العالي . واستنادا إلى ما سبق يمكن اعتبار حق المطاردة الحثيثة بمثابة ضمانة في متناول الدولة الساحلية تجعلها مطمئنة على الحقوق الممنوحة لها قانونيا على مياهها الإقليمية، تمكنها من الحفاظ على أمنها ومكافحة أي خرق لقوانينها المنظمة لهذه الحقوق، وحتى في حالة الخرق، فإن حق المطاردة الحثيثة يمكنها من مطاردة الجناة حتى البحر العالي .

خطة الدراسة

إن دراسة موضوع حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي تتطلب الاعتماد بالأساس على الوثائق الرسمية، بسبب ندرة الدراسات الفقهية حوله من جهة، وبسبب طبيعته التقنية من جهة أخرى . وهذا يفرض إتباع " منهج البحث الوثائقي "، الذي يقوم على جمع البيانات والمعلومات ودراستها تمهيدا لتحليلها واستخلاص الحقائق منها والتعليق عليها، مع الاستئناس بآراء الكتاب الواردة في المراجع الفقهية، سواء التي تناولت الموضوع بشكل خاص⁽²²⁾، أو تناولته بشكل عام، أو تطرقت إلى مواضيع ذات علاقة به . مع اعتماد " المنهج التاريخي " لرصد التطور الذي عرفه حق المطاردة الحثيثة، والمراحل التي قطعها ليتحول من ممارسة خاصة بمجموعة من الدول إلى اكتساب صفة العرف الدولي، ليتوج هذا التطور بتقنيته في اتفاقيات دولية عامة ذات بعد عالمي .

وتتشكل غالبية الوثائق الرسمية المعتمدة أساسا في البحث من معاهدات دولية وتشريعات وطنية، العامل المشترك بينها هو تناولها لموضوع حق المطاردة الحثيثة . وهي وثائق صادرة باللغة الإنجليزية عن هيئة الأمم المتحدة، التي جمعتها في مجلدات حسب مواضيعها، فكان لابد من ترجمتها إلى العربية . والترجمة المطلوبة في هذه الحالة هي الترجمة البيئية *Interlanguale* ، المبنية على تأويل الدلائل اللغوية بواسطة لغة أخرى . إلا أن المشكل الذي يطرحه هذا النوع من الترجمات هو عدم وجود تكافؤ تام بين الوحدات المترجمة، مما يجعل الباحث يقوم بدور المؤول/ المترجم لهذه الوحدات⁽²³⁾ . وهو رأي يتماشى مع المقولة الإيطالية المشهورة " *Traduttori tritori* " .

إن حق المطاردة الحثيثة هو وسيلة قانونية ممنوحة للدولة الساحلية، لتمكينها من حماية الحقوق المخولة لها في المياه الخاضعة لسيادتها الإقليمية . وذلك عن طريق السماح لها بممارسته في مجالات بحرية تتميز بمبدأ بحرية الملاحة، وهكذا يظهر حق المطاردة الحثيثة كاستثناء على قاعدة عامة هي حرية الملاحة، التي تحتل

²² - بالنسبة إلى المراجع التي تناولت الموضوع بشكل خاص، لم نجد سوى مرجعين هما في الأصل أطروحتين جامعتين، إحداهما باللغة الفرنسية للأستاذ ماسان صدرت سنة 1937، وبالتالي لم تدرك مؤتمر جنيف لسنة 1958 هي :

Jacques Massin, La poursuite en droit maritime, thèse, Paris, 1937 .

والثانية باللغة الإنجليزية للأستاذ بولانتاز تناولت حق المطاردة الحثيثة في القانون الدولي العام، أي المطاردة البرية والبحرية والجوية، وصدرت سنة 1969، وهكذا لم تتناول لا المؤتمر الثالث لقانون البحار ولا اتفاقية مونتيجوي لسنة 1982 هي :

Nicholas Michael Poulantzas, The right of hot pursuit in international law, These, A.W.Sijthoff - Leiden, 1969

²³ - رومان ياكسون، المظاهر اللغوية للترجمة، ترجمة عبد المجيد جحفة، مجلة فكر ونقد، السنة الأولى، العدد 10، يونيو 1998، ص. 79-78 .

الصدارة بالنسبة إلى الحقوق المخولة للجماعة الدولية، هذه الحقوق التي اكتسبتها هذه الأخيرة بعد صراعات، في البداية مع القوى الاستعمارية التي كانت ترغب في استعمار البحار والمحيطات، ثم مع الدول الحديثة العهد بالاستقلال التي كانت تسعى نحو مد ولايتها على مناطق بحرية شاسعة مجاورة لأقاليمها . ودراستنا لموضوع حق المطاردة الحثيثة ستتم من خلال مقاصده المتمثلة في التوفيق بين مصالح الدولة الساحلية من جهة، وبين مصالح المجموعة الدولية من جهة أخرى .

وسنعمد في هذه الدراسة على تصميم ثنائي مع مبحث تمهيدي، حيث سنتناول في المبحث التمهيدي تحديد مفهوم حق المطاردة الحثيثة من خلال تطوره عبر العصور، مع تمييزه عن مفاهيم أخرى مشابهة له . وسنحاول في الباب الأول جرد مصادر هذا الحق، باعتبارها الأسس القانونية التي يستند إليها كمبدأ، مقسمين إياها إلى مصادر مادية ومصادر شكلية . وفي الباب الثاني سنحلل ظروف ممارسة حق المطاردة الحثيثة، من حيث شروط ممارسته والمجالات البحرية المعنية به .

مبحث تمهيدي : مفهوم حق المطاردة الحثيثة

إن ارتباط حق المطاردة الحثيثة بموضوع حماية الحقوق الممنوحة قانونيا للأفراد والمؤسسات جعل منه إشكالية مطروحة منذ القدم، بدأت من القانون الداخلي لتنتقل إلى القانون الدولي، وعرفت تطورا عبر القرون (الفرع الأول)؛ وإذا كان الفقهاء قد اختلفوا خلال هذه المسيرة الزمنية الطويلة في تحديد شروط و ظروف ممارسة هذا الحق، فإنهم اتفقوا على أنه يختلف عن حق الدفاع الشرعي وعن المطاردة الحثيثة البرية أيضا (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : تطور مفهوم حق المطاردة الحثيثة

الفقرة الأولى: حق المطاردة الحثيثة في العصور القديمة والوسطى

تعود الأصول التاريخية لحق المطاردة الحثيثة إلى العصور القديمة، حيث سادت ممارسة اصطيد الحيوانات البرية أو البحرية بعد مطاردتها، و تم تقنينها في القانون البيزنطي من خلال مدونة جوستنيان . وقد دار حينها نقاش حول ملكية الفريسة أثناء مطاردتها، حيث ساد رأي يقول أن الفريسة ملك للصياد مادام مستمرا في مطاردتها، وإذا توقف عن مطاردتها فإن هذا يعني نهاية لوضعيتها كمالك لها، وبالتالي تصبح الفريسة ملكا لأول من تمكن من إلقاء القبض عليها . وكان الرأي المعاكس يرى أن الفريسة لا تكون ملكا للصياد ما لم يلق القبض عليها . وقد كانت الغلبة للرأي الأخير، وهو رأي منطقي مادام أنه يعطي الأولوية للفعالية المتمثلة هنا في القبض على الفريسة، ولكونه يستند إلى قاعدة أن الفريسة مال بدون سيد .

وهناك مبدأ آخر يشبه كثيرا حق المطاردة الحثيثة، وهو القاعدة القانونية الإنجليزية القديمة المطاردة "المتقدمة" *fresh suit* أو *fresh pursuit* ، ويُعتقد أن أصل هذه القاعدة يعود إلى القانون البيزنطي، وعرفت تطورا من خلال القانون العام الإنجليزي *Common Law*، الذي تضمن عدة حالات تم تناولها بشكل فردي، العامل المشترك بينها هو فورية المطاردة، مما يجعلها قريبة من حق المطاردة الحثيثة . ومن أهم هذه الحالات حالة رد الحيوان الفار، حيث نص القانون على أن ملكية حيوان بري، أو سرب من النحل، تُفقد حين فرار الحيوان وهجر النحل لخليته الأصلية بحثا عن مكان آخر، دون أن يقوم المالك فورا باتخاذ الإجراءات اللازمة لمطارده والقبض عليه، في حالة استقراره في خلية أخرى أو مكان آخر فارغ . وبالتالي فإن القانون يميز للمالك الأصلي القيام بهذا العمل الذي يكتسي الصبغة القانونية بصفة استثنائية، شريطة أن يُصلح الضرر الذي يمكن أن ينتج عن هذا الفعل⁽²⁴⁾ .

وفي القرن الثالث عشر انتشر استعمال قانون الحجز على الأموال *The Law of distress* في معاملات الكراء، وذلك حين يقرر المالك الحجز على الماشية من أجل استيفاء واجب الكراء، فيجد أن

²⁴ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., pp.4-5 .

المستأجر قد اقتاد ماشيته خارج الأرض لتجنب الحجز عليها . في هذه الحالة يجيز القانون لصاحب الأرض القيام بالمطاردة الفورية للماشية واحتجازها حتى ولو كانت فوق أرض غير أرضه .

وقد عرفت هذه القاعد تطبيقا واسعا في إنجلترا بموجب قانون مارلبروث Marlborough الصادر

سنة 1267، والذي يمنع الإقطاعي من الحجز على الأموال من أجل الكراء خارج إقطاعيته . إلا أن هذا القانون لم يتضمن أي تحفظ صريح على حق المطاردة الفورية، حيث يمكن استنتاج موافقته الضمنية على هذا الحق من خلال نصه على أنه في حالة الاضطلاع بالمطاردة الفورية، فإن الأهمية تعطى للأرض التي بدأت فيها هذه المطاردة وليس للأرض التي تم فيها الاعتقال، مما يعني أنه يبيح المطاردة الفورية باعتبارها تكسب فعل المطاردة طابع الشرعية بصفة استثنائية . وهو ما تم الأخذ به في قضية كيركمان ليلي Kirkman v. Lelly سنة 1314 . وفي سنة 1370 صدر بيان صريح بأن الاضطلاع بالمطاردة الفورية يجب أن يحيل دائما إلى المكان الأول الذي انطلقت منه المطاردة، وهكذا تم تكريس حق المطاردة الفورية، مع إخضاعه لبعض الشروط، التي منها أن يرى صاحب الأرض الماشية داخل أرضه قبل أن يتم اقتيادها من طرف صاحبها إلى خارجها .

ثم حصل تطور في تطبيق قاعدة المطاردة في القانون الإنجليزي، حيث نص هذا الأخير على أنه إذا فر مجرم بسبب إهمال المسئول عن حراسته، فإن الخرق يعتبر و كأنه ارتكب من طرف المجرم والمسئول معا . لكن إذا قام المسئول بمطاردة فورية للمجرم وتمكن من اعتقاله، فإن هذا لا يعتبر فرارا على الإطلاق في نظر هذا القانون . ويطبق نفس الشيء في الحالة التي يقوم فيها المفلس بتحرير ماشيته حتى لا يقع عليها الحجز، فإذا قام صاحب الحق بحجزها خارج أرضه من خلال المطاردة الفورية، يُنظر إلى الماشية كما لو أنها لم تكن أبدا خارج موقع الحجز الأصلي⁽²⁵⁾ .

إن هناك عاملا مشتركا بين المطاردة الفورية كما جاءت في القوانين المذكورة، وبين المطاردة الحثيثة في القانون الدولي، يتمثل في فورية المطاردة التي تجعل بعض التصرفات شرعية بالرغم من أنها في الأصل غير قانونية . إلا أن الاختلاف الرئيسي بين المطاردة الفورية والمطاردة الحثيثة، هو أن الأولى لا يقوم بها بالضرورة موظف مسئول أو شخص ذو سلطة، بحيث يمكن أن يضطلع بها أي شخص عادي، في حين أن المطاردة الحثيثة لا يقوم بها إلا شخص مسئول أو شخص مرخص له من طرف الجهات المختصة قانونيا للقيام بها . على أن هذا اللبس في تحديد مفهوم حق المطاردة الحثيثة سيرفع في العصر الحديث من خلال التعريفات التي وضعها فقهاء قانونيين كبار .

الفقرة الثانية: حق المطاردة الحثيثة في العصر الحديث

يُعرف الفقيه جيدل Gidel المطاردة الحثيثة بأنها التعقب المنطلق من المياه الخاضعة للسلطة العمومية للدولة الساحلية والمستمر في البحر العالي، وتقوم بالمطاردة السفن المخولة من لدن الدولة الساحلية للقيام بهذه

²⁵ - W.Glanville, The juridical basis of hot pursuit, B.Y.I.L.,1939, p.85-86 .

المهمة تجاه سفينة أجنبية خرقت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية داخل هذه المياه⁽²⁶⁾. ويرى أن حق المطاردة الحثيثة لا يمارس في زمن الحرب، وبأن عمليات تفتيش السفن التي يمارسها المتنازعون على السفن أثناء الحرب لا علاقة لها بحق المطاردة الحثيثة .

ويختلف معه بعض الفقه حول هذه النقطة، حيث يرى أن حق المطاردة يمارس أيضا في زمن الحرب، مع بعض الاختلاف عن القواعد الكلاسيكية للمطاردة الحثيثة في زمن السلم⁽²⁷⁾، ويعطي مثالا على ذلك المادة الأولى من معاهدة الحياد البحري المبرمة خلال المؤتمر الدولي السادس للدول الأمريكية بمافانا في 20 فبراير 1928، التي تنص على أن من حق السفن الحربية التابعة للمتنازعين بأن توقف وتفتش في البحر العالي وفي المياه الإقليمية للدول غير المحايدة أية سفينة تجارية، وذلك بهدف التحقق من مظهرها وجنسياتها، والتأكد من أنها لا تنقل مواد محظورة، ومن أنها لا تخرق الحصار . وإذا تجاهلت السفينة الإشعار بالتوقف، فإن من الممكن مطاردتها من طرف السفينة الحربية وإيقافها بالقوة⁽²⁸⁾ .

وبالفعل فإن هناك أوجه تشابه كبيرة بين ممارسة حق المطاردة الحثيثة في زمن السلم وممارسته في زمن الحرب، فهناك أولا الإشعار بالتوقف والصعود إلى ظهر السفينة، إذا تم الامتثال للإشعار، للتأكد من أنها لا تخالف القوانين الخاصة بزمن الحرب والمتمثلة بموجب المعاهدة في حمل الأسلحة إلى أحد أطراف النزاع وخرق الحصار، وهناك ثانيا المطاردة في حالة عدم الامتثال للإشعار بالتوقف الموجه إلى السفينة التجارية من طرف السفينة الحربية، علاوة على أن هذه المطاردة يمكن أن تستمر فوق البحر العالي.

لقد كان الفقيه بينكرشوك Bynkershoek أول من ناقش مسألة قانونية المطاردة في إقليم محايد زمن الحرب، وأعلن منذ البداية عن عدم قانونية مهاجمة العدو في الإقليم المحايد، وتساءل حول ما إذا كان للمطاردة في مياه الدولة المحايدة نفس وضعية الهجوم الذي يبدأ من هذه المياه، وتوصل إلى نتيجة أن الأمرين مختلفين، ذلك أنه حين يُعثر على العدو في البحر العالي، في ذروة المعركة، فإن من الممكن مطاردته في مياه الدولة المحايدة واعتقاله هناك، في حين لا يمكن مهاجمة العدو في هذه المياه . وثار جدل فقهي حول مدى اعتبار الاعتقال داخل مياه إقليمية لدولة محايدة، بعد مطاردة بدأت خارج هذه المياه، خرقا لسيادة الدولة المحايدة، وقد برر مؤيدو قانونية هذه المطاردة بكون أن زمن الاعتقال يجب أن يحسب منذ وقت انطلاق المطاردة .

²⁶ - G.Gidel, Op.Cit., tome III, pp.339-340 .

²⁷ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.42 .

²⁸-Section I. Freedom of commerce in time of war . Article 1. The following rules shall govern commerce of war : (1) Warships of the belligerents have the right to stop and visit on the high seas and in territorial waters that are not neutral any merchant ship with the object of ascertaining its character and nationality and verifying whether it conveys cargo prohibited by international law committed any violation of blockade, if the merchant ship does not heed the signal to stop, it may be pursued by the warship and stopped by force; outside of such a case the ship cannot be attacked unless, after being hailed, it fails to observe the instructions given it .> Convention on maritime neutrality, adopted by the VIth International Conference of American States and signed at Havana, 20 February 1928, in United Nations Legislative Series, Laws and Regulations on the regime of the territorial sea, United Nations, New York, 1957, p.711.

إلا أن بعض الفقهاء مثل هال Hall، وهالك Halleck، ودويوي Dupuis رفضوا القاعدة التي نادى بها بينكرشوك Bynkershoek. وهو نفس الموقف الذي اتخذته المحكمة العليا بالولايات المتحدة في قضية أدبلا The Adela سنة 1867 حين أعطت أهمية بالغة للمكان الذي تم فيه الاعتقال وليس للمكان الذي طُلب فيه من السفينة أن تتوقف. ونفس الموقف اتخذته المجلس الاستشاري البريطاني في قضية بيلوورم The Pellworm سنة 1922، والتي تلتخص وقائعها في أن سفنا ألمانية شوهدت من طرف مدمرات إنجليزية خارج المياه الإقليمية الألمانية، وتم إشعارها بالتوقف لكنها اندفعت نحو المياه الهولندية، حيث تم اعتقالها هناك من طرف المدمرات الإنجليزية، وقد اعتبر المجلس الاستشاري البريطاني أن ذلك الاعتقال خرقا لحياة الإقليم الهولندي⁽²⁹⁾.

إن ما يمكن استنتاجه هو أن اعتقال سفينة فوق مياه إقليمية لدولة محايدة يعتبر خرقا لسيادة إقليم هذه الدولة، ولا يمكن تبرير ذلك بأن المطاردة قد بدأت في مكان المعركة التي يكون فيه الاعتقال قانونيا. فالفقيه بينكرشوك Bynkershoek يتحدث عن مطاردة تنطلق من البحر العالي، في حين أن المطاردة الحثيثة التي نحن بصددتها تنطلق من مجال بحري خاضع لولاية الدولة الساحلية. كما أن السلوك المتسبب في المطاردة -حسب نفس الفقيه- هو الدخول في معركة بحرية مع العدو في البحر العالي، وهو سلوك لا يمكن اعتباره خرقا لقوانين الدولة العدو مادامت هذه الأخيرة تقوم بنفس السلوك. وهو ما يجعلنا نؤيد التعريف الذي جاء به جيدل Gidel والمتمثل في كون أن المطاردة الحثيثة تتم في زمن السلم فقط.

إلا أن ما يعاب على التعريف الذي جاء به هذا الأخير هو تغييبه لميزتين أساسيتين للمطاردة الحثيثة، وهما عدم الانقطاع وفورية الانطلاقة، وهو أمر حصل حوله إجماع بين الفقهاء، وقد كتب عن ذلك كولومبوس Colombos قائلا بأن المطاردة يجب أن تكون فورية وحثيثة ومستمرة⁽³⁰⁾. ورأى بيكوت Piggot أنه يجب أن يُشرع في المطاردة في أقرب وقت ممكن، فور التوصل بخبر حرق السفينة الأجنبية للقوانين الوطنية في المياه الإقليمية، وإلا سنكون أمام مجرد مطاردة وليست مطاردة حثيثة⁽³¹⁾. وهكذا يمكن أن نستنتج أن هناك عنصرين أساسيين لممارسة حق المطاردة الحثيثة، وهما فورية الانطلاق في المطاردة والاستمرار وعدم الانقطاع عند تنفيذها، وحول هذه النقطة فإننا نختلف مع الأستاذ بولانتزاس Poulantzas، الذي يرى بأن هاذين العنصرين ليست لهما نفس المكانة، حيث يرجح مكانة عنصر فورية الانطلاقة على عنصر الاستمرار فيها⁽³²⁾، ونرى على أن لهما نفس المكانة، لأن غياب عنصر الاستمرار في المطاردة يلغي النتائج القانونية للمطاردة حتى ولو يتوفر عنصر الفورية، وبالتالي فإنهما عنصران متلازمان

²⁹ - W.Glanville, Op.Cit., p.88 .

³⁰ - C.J.Colombos, Op.Cit.,p.103 .

³¹ - he must start on the pursuit as immediately as it is possible on receipt of the information, for what is allowed is not pursuit merely, but hot pursuit. > Piggot, Op.Cit., pp.79-81; in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.45 .

³² -N.M.Poulantzas, The right of hot pursuit especially under the Geneva Convention on the high seas, R.H.D.I.,1961,14ème année, p.201

بالضرورة، لكي تكون المطاردة حثيثة بكل ما في الكلمة من معنى . بل إن هاذين الشرطين يعتبران من الخصائص الأساسية لحق المطاردة الحثيثة التي تميزه عن بعض المفاهيم الأخرى القريبة الشبه به .

الفرع الثاني : تمييز حق المطاردة الحثيثة عن مفاهيم أخرى مشابهة

الفقرة الأولى: تمييز حق المطاردة الحثيثة عن حق الدفاع الشرعي

لقد تم تناول مفهوم حق الدفاع الشرعي في الكثير من الكتابات خلال القرن التاسع عشر، حيث نجد الفقيه كليبر Klüber قد اعتبر حق الحماية الذاتية أحد الحقوق المطلقة التي يجب أن تتمتع بها الدول، وساوى الفقيه ويتون Wheaton بين حق الحماية الذاتية وبين مبرر الوجود بالنسبة إلى الدولة، في حين رأى الفقيه سير Sibert بأن حق الدفاع الشرعي وحق الحماية الذاتية يستندان إلى مصدر واحد هو حق المحافظة على الوجود . وهناك فقهاء مثل أوبنهايم Oppenheim وستويل Stowell وريفير Rivier اعتبروا الحماية الذاتية حقاً موازياً لمبدأ الضرورة⁽³³⁾، بل إن بعض الكتابات الفقهية تناولتهما وكأنهما مترادفان ولا فرق بينهما، على اعتبار أنه في الكثير من الحالات تبدو " الضرورة " قابلة للتطبيق، حين يتم اللجوء إلى بعض التدابير من أجل توفير سلامة وأمن الدولة⁽³⁴⁾ . غير أن هناك من الفقهاء من اعتبر حق الدفاع الشرعي مشتقاً من حق الحماية الذاتية، فالأستاذ كوبيت Cobbet رأى أن حق الدفاع الشرعي معترف به من طرف القانون الدولي، لأنه يمنح الدولة المهددة سلامتها إمكانية حماية نفسها، عن طريق تفتيش السفن الأجنبية في حالة الاشتباه فيها في البحر العالي، حتى تتأكد من وجهتها الحقيقية والهدف من رحلتها، كما يمنحها سلطة توقيف السفينة المعنية، إذا أبانت نتائج التفتيش أن لهذه السفينة فعلاً نية إلحاق الضرر بسلامتها وأمنها . ونجد تطبيقاً لهذا الرأي في المطاردة البرية، من خلال الحجة الذي تقدم بها كاتب الدولة الأمريكي فورسيث Forsyth لتبرير ممارسة الولايات المتحدة الأمريكية لحق المطاردة داخل التراب المكسيكي⁽³⁵⁾، حيث رأى بأن على المكسيك واجباً عرفياً واتفاقياً لمراقبة الهنود الموجودين على ترابها، حتى لا يقوموا بهجمات على التراب الأمريكي، وأنه إذا أحلت بهذا الالتزام فإن من حق الولايات المتحدة الأمريكية أن تطلب منها إصلاح الضرر الذي ينتج عن هذه الهجمات فوق التراب الأمريكي، وفي حالة رفض هذه المطالب يمكن اللجوء إلى الحرب . وحتى لا تصل الأمور إلى هذا الحد، فإن من الأفضل مطاردة المذنبين حتى ملاحقتهم داخل التراب المكسيكي . ومثل هذا السلوك - يضيف المسئول الأمريكي - يستند إلى قواعد القانون الدولي، وعلى مبدأ الدفاع الشرعي⁽³⁶⁾ .

³³ - كانت هناك محاولات لتقديم حجة الضرورة كمبدأ قانوني يتضمن استثناء يحول دون إثارة المسؤولية الدولية، حول هذا الموضوع أنظر : K.Strupp, Règles générales du droit de la paix, R.C.A.D.I., vol. 47, 1934-I, p.567 .
إلا أن هذه المسألة ظلت موضوع آراء متعارضة، فهناك من رفض هذا الطرح على اعتبار أنها قد تُعتبر كذلك بالنسبة إلى القانون الداخلي، وخاصة في القانون الجنائي حيث يمكن أن يتدخل القاضي، أما بالنسبة إلى العلاقات بين الدول فليس هناك أولاً قانون جنائي دولي بمعنى الكلمة، كما أن تدخل القاضي استثنائي جداً، أنظر :

J.Basdevant, Règles du droit de la paix, R.C.A.D.I., vol.58, 1936, p.553 .

³⁴ - I.Brownlie, The use of force in self-defense, B.Y.I.L., 1961, p.185 .

³⁵ - مناسبة هذا الإعلان هي مشاكل الحدود بين المكسيك والولايات المتحدة الأمريكية.

³⁶ - J.Charpentier, Existe-t-il un droit de suite? Extrait de la R.G.D.I.P., avril-juin 1961, n° 2, p.1 .

إن حق الدفاع الشرعي مبدأ معترف به من طرف القوانين الداخلية، القديمة منها والحديثة، كترخيص استثنائي لتحقيق العدالة الخاصة، حيث أنه يتيح الخروج عن القاعدة القانونية التي تمنع الأفراد من ممارسة العنف ضد غيرهم من الأفراد، وتسمح لهم بالرد على العنف غير المشروع بعنف آخر من أجل تفادي خطر داهم لا يمكن إصلاحه، والدفاع في هذه الحالة يجب أن يتم للرد على تهديد حال، ويكون ذي علاقة وثيقة بالخطر الداهم، وأن يتوقف حالما ينتهي هذا الخطر⁽³⁷⁾.

ويطبق هذا المبدأ على المستوى الداخلي من طرف القاضي، حيث يُحد نسبيا من القاعدة التي تجعل من العنف الممارس بين الأفراد مسألة غير قانونية، لكون أن الدولة هي التي تحتكر سلطة الزجر. أما على المستوى الدولي فإن قاعدة الدفاع الشرعي تحد من قاعدة الامتناع عن استعمال القوة أو التهديد باستعمالها في العلاقات الدولية، وكذا من قاعدة احترام سلامة واستقلال إقليم الدولة الأجنبية، المنصوص عليهما في ميثاق هيئة الأمم المتحدة والتوصيات الصادرة عن جمعيتها العامة. على أن هذه القاعدة تبدو مضبوطة أكثر، من حيث موضوعها ومدتها، في القوانين الداخلية، في حين جاءت فضفاضة وغامضة في القانون الدولي.

لقد نتج عن عدم ضبط قاعدة الدفاع الشرعي في القانون الدولي تضارب في الآراء حين تطبيقها، كما حدث في قضية فيرجينيوس **Virginus**، وهي سفينة أمريكية كانت تقدم مساعدة لوجستية للشوار الكوبيين، فألقي عليها القبض في البحر العالي من طرف السفينة الحربية الإسبانية تورنادو **Tornado** في 31 أكتوبر 1873. هذا الاحتجاز لسفينة أجنبية في البحر العالي في وقت السلم يعاكس القاعدة المتعارف عليها في القانون الدولي، التي تنص على أن السفينة في البحر العالي تكون خاضعة لولاية دولة العلم. وقد احتجت بريطانيا على الإعدام بدون محاكمة الذي تعرض له مواطنون بريطانيون والذي تلا الاحتجاز، إلا أنها اعتبرت ذلك خطأ مغتفرا. بمبرر الدفاع الشرعي⁽³⁸⁾. وقد كان للحكومة الأمريكية رأي مخالف حيث احتجت على تصرف إسبانيا ولم تعترف بحق الدفاع الشرعي⁽³⁹⁾. واستعمل نفس المبدأ لتبرير المطاردة الحثيثة في البحر العالي في قضية بحر هرينغ بين بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية سنة 1893، إلا أنه في هذه القضية كانت الولايات المتحدة الأمريكية هي التي أثارت حق الدفاع الشرعي، حيث جاء في تدخل ممثلها فيليبس **Pheleps** أمام محكمة التحكيم، على أن للدولة الحق في أن تضع قوانين تمكنها من ممارسة الولاية في البحر العالي بهدف حماية أملاكها، وأيضا من أجل حماية نفسها من أية تصرفات تشكل تهديدا لمصالحها. وقد تم الاعتراض على هذه الإشارة إلى مبدأ الدفاع الشرعي من طرف ممثل بريطانيا أمام نفس المحكمة سير شارل روسيل **Sir Charles Russel**.

³⁷ - E.Giraud, La théorie de la légitime défense, R.C.A.D.I., vol.49, 1934-III, pp.712-720.

³⁸ - not take the ground on complaining of the seizure of the Virginus nor of the detention of the passengers and crew...mach may be excused in acts done under the expectation of instant damage in self defense by a nation as well as an individual. But after the capture of Virginus and the detention of the crew was effected, no pretense of imminent necessity of self defense could be alleged. > Hall, 6th ed. p.271; in G.Gidel, Op.Cit., tome I p.349.

³⁹ - J.Basdevant, Op.Cit., p.543.

وفي قضية نورث The North سنة 1905 لجأ القاضي إدينغتون Idington أيضا إلى مبدأ الدفاع الشرعي لتبرير المطاردة الحثيثة، وقد أيد بعض الفقهاء هذا الرأي، وهكذا فإن روديك Rodick رأى أن ممارسة الولاية الوطنية لحماية المصايد باستعمال المطاردة الحثيثة يستند بدون شك إلى مبدأ الدفاع الشرعي، حيث يظهر كممارسة لحق قانوني وليس سلوكا استثنائيا يستوجب تبريرا كئينة على حالة الضرورة . في حين رأى بوكر Boger على أن حق المطاردة الحثيثة لا يجب أن يقارن بمبدأ الدفاع الشرعي، إلا في حالة وجود هجوم غير قانوني على الدولة الساحلية⁽⁴⁰⁾ .

إن تطبيق الدفاع الشرعي على المستوى الدولي يسمح باعتباره أحد المبادئ العامة للقانون الدولي المعترف بها ضمينا من طرف القانون الأساسي لمحكمة العدل الدولية (C.I.J.) من خلال المادة 38، التي تجيز للمحكمة تطبيق مبادئ القانون العامة التي أقرتها الأمم المتحدة أثناء الفصل في المنازعات المعروضة عليها . وصراحة من طرف ميثاق الأمم المتحدة من خلال المادة 51، التي تقر بأن ليس في الميثاق ما يضعف أو ينتقص الحق الطبيعي للدول، فرادى أو جماعات، في الدفاع عن أنفسهم .

إن هناك عدة نقط اختلاف بين حق المطاردة وحق الدفاع الشرعي، فمن حيث الأهداف نجد أن هدف الدفاع الشرعي هو رد العدوان أو الهجوم المسلح وحماية الوحدة الترابية واستقلال الدولة . في حين أن هدف حق المطاردة الحثيثة هو تفعيل الولاية القضائية للدولة المتضررة ومحاكمة ومعاقبة المذنبين . بالإضافة إلى أن ظروف الدفاع الشرعي، وعلى رأسها شرط الضرورة، نادرا ما تتجلى في حق المطاردة الحثيثة، الذي يعتبر حقا بمعنى الكلمة، وليس سلوكا استثنائيا يتطلب التبرير عليه بحجة الضرورة . وإذا كان الاختلاف كبيرا بين حق المطاردة الحثيثة وحق الدفاع الشرعي، فإن هذا الاختلاف يقلص نسبيا بين المطاردة الحثيثة في البحر والمطاردة الحثيثة في البر .

الفقرة الثانية: تمييز المطاردة الحثيثة البحرية عن المطاردة الحثيثة البرية

المطاردة الحثيثة على اليابسة هي استمرارية التعقب دون انقطاع داخل إقليم دولة أخرى، شريطة وجود اتفاق صريح بين الدولتين المعنيتين يسمح بممارسة حق المطاردة الحثيثة تجاه المذنبين، وأن تكون هذه المطاردة قد بدأت من طرف السلطات المعنية مباشرة بعد اقتراف الفعل المخالف للقانون . ونظرا للحساسية التي تأخذ بها الدول هذا السلوك باعتباره خرقا لسيادتها، لكونه عبور غير مرخص به لإقليمها، لم تنجح المطاردة فوق اليابسة في اكتساب مظهر الحق في العرف الدولي، كما هو الحال بالنسبة إلى المطاردة الحثيثة في القانون الدولي للبحار⁽⁴¹⁾، وهو أمر جعل من الضروري إبرام معاهدات بين الدول تجيز المطاردة البرية حين تتوفر ظروف خاصة تتمثل بالأساس في انطلاقها مباشرة بعد وقوع الخرق، واستمراريتها حتى داخل إقليم الدولة المجاورة⁽⁴²⁾ .

⁴⁰ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., pp.122-123 .

⁴¹ - J.Charpentier, Op.Cit., p.1 .

⁴² - P.de.La Pradelle, La frontière, 1928, p.272 et s, in J.Charpentier, p.5 .

وتعتبر الاتفاقية المبرمة بين بولونيا ومنطقة دانزيغ الحرة في 9 نونبر 1920 نموذجا مثاليا لمثل هذه المعاهدات، حيث نصت الفقرة الأولى من المادة 106 منها على أن أفراد الشرطة ورجال الأمن مسموح لهم، في حالة الخطر الوشيك، أن يتعقبوا المذنب الفار فورا بعد اقترافه للذنب المعاقب عليه، أو مباشرة بعد مباغتته، انطلاقا من حدود إقليم الدولة المتضررة، حتى عمق ثمانية كيلومترات داخل إقليم الدولة الأخرى، حيث بإمكانهم إلقاء القبض عليه هناك . كما يسمح لهم أيضا بأخذ الوسائل المستعملة في الجريمة، وكذا وسائل النقل التي استعملها المذنبون⁽⁴³⁾ .

إن ما يلاحظ على حالات المطاردة على اليابسة المسموح بها بموجب اتفاقيات خاصة، أن لها مظاهر خاصة تتجلى في كون المذنبين المعتقلين يجب أن يسلموا إلى سلطات الدولة التي اعتقلوا فوق أرضها، ويمكن استعادة المجرمين الفارين من طرف الدولة التي اقترُف فوق أرضها الحرق بموجب مسطرة تسليم المتهمين . ووجود هذه المسطرة يبدو وكأنه تطور قد يفضي إلى جعل حق المطاردة الحثيثة على اليابسة جزءا من نظام يعمل على تفعيل العدالة بالنسبة إلى الدولة المتضررة، وتطبيق ولايتها الجنائية على المذنبين المعتقلين خارج إقليمها، إلا أنه تطور مشروط بوجود اتفاق مسبق بين الدولتين المعنيتين . إن السائد هو ممارسة المطاردة البرية الحثيثة دون وجود أي اتفاق بين الدولتين المعنيتين بها، الممارسة والممارس عليها، مع ما يصاحب ذلك من منازعات تهدد السلم والأمن العالميين في الكثير من المناطق . وحتى تتمكن من أخذ صورة واضحة عن المطاردة الحثيثة فوق اليابسة سنعمد إلى دراسة حالتين اكتستا أهمية بالغة على الصعيدين العالمي والعربي .

الحالة الأولى تهم أحداث الحدود بين الولايات المتحدة الأمريكية والمكسيك ، فقد أولى الأمريكيون عناية خاصة لمسألة المطاردة الحثيثة على اليابسة، بسبب اهتمامهم بموضوع حماية حدودهم الجنوبية مع المكسيك، وخاصة على نهر ريو كراندي Rio Grande، حيث عرفت المطاردة على اليابسة تطورا مهما حين قبلت كل من الولايات المتحدة الأمريكية والمكسيك بأن يشكل عبور قواهما الحدود المشتركة بينهما لمطاردة العصابات الهندية حقا يتمتع به كلا البلدين، فبموجب الاتفاقيات الثنائية الموقعة بينهما منذ 1882 يمكن ممارسة المطاردة الحثيثة فوق اليابسة⁽⁴⁴⁾ .

وقد تلت هذه المعاهدات سلسلة من البروتوكولات بين البلدين حول نفس الموضوع، خلال الفترة الفاصلة ما بين 1882 و 1896 . و طرأت في فترة موالية، ما بين 1911 و 1914، عدة أحداث قرب الحدود الفاصلة بينهما، يعود سببها إلى إطلاق النار من الإقليم المكسيكي على الوحدات الأمريكية أو على

⁴³- The police officers and the member of the security service are permitted in case of imminent danger to pursue fugitive offenders immediately after the commission of a crime, or immediately after the offenders have been surprised from their territory and up to eight kilometers within the other territory and apprehend them . They are also permitted to take the instruments used for the crime as well as the means of the offenders.>
N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.13 .

⁴⁴ - J.Charpentier, Op.Cit., p.7 .

مواطنين أمريكيين . وقد اتخذت الولايات المتحدة بعض التدابير الوقائية، تمثلت في إرسال وحدات عبر الحدود إلى داخل التراب المكسيكي، واصفة هذا السلوك بأنه إجراء للدفاع الشرعي⁽⁴⁵⁾ .

وخلال الحرب الأهلية المكسيكية ما بين 1916 و 1919، أصبحت الحدود المكسيكية/الأمريكية مرة أخرى مسرحاً للعديد من الأحداث، نشأت عن التصرفات غير القانونية للثوار المكسيكين، الذين أثناء فرارهم من وجه القوات الحكومية كانوا يلجئون التراب الأمريكي ويقومون بأعمال النهب . ففي سنة 1916 قامت القوات التابعة للقائد فرانسيסקو بانشو فيلا Francisco Pancho Villa، المكونة من 1500 فرد، بمهاجمة مدينة كولومبوس Colombus الأمريكية . فتم تكليف الجنرال برشينغ Pershing بمطاردة هذه العصابات حتى داخل التراب المكسيكي، بل أدى الأمر إلى احتلال جزء من شمال المكسيك . وقد ورد لأول مرة مصطلح حق المطاردة الحثيثة على اليابسة، في المراسلة التي بعث بها كاتب الدولة الأمريكي لانسينغ Lansing في 20 يونيو 1916، إلى وزير الشؤون الخارجية المكسيكي، يقول فيها إن القوات الأمريكية قد اخترقت الحدود الدولية التي تربطها مع المكسيك، في مطاردة حثيثة للذين هبوا مدينة كولومبوس Colombus، وذلك بدون إخبار أو أخذ موافقة الحكومة المكسيكية⁽⁴⁶⁾ .

إلا أن هذا لا يدعو إلى القول بأن قاعدة عرفية لحق المطاردة الحثيثة على اليابسة قد تأكد قيامها قانونياً، فقد صرح الرئيس ويلسون الأمريكي، في الثاني من دجنبر 1916، معلقاً على هذه الأحداث بالقول أن سبب دخول القوات الأمريكية إلى التراب المكسيكي، هو عدم وجود قوات مسلحة في المكسيك لحماية الحدود المشتركة بين البلدين ضد الهجمات المعادية لسيادة الولايات المتحدة الأمريكية، وأنه لا يمكن لهذه الأخيرة أن تبقى مكتوفة الأيدي أمام هذا الوضع⁽⁴⁷⁾ . وهكذا يظهر أن الرئيس الأمريكي قد لجأ إلى مبدأ الدفاع الشرعي وليس إلى حق المطاردة الحثيثة على اليابسة، لتبرير توغل القوات الأمريكية إلى داخل التراب المكسيكي .

وقد انطلقت فيما بعد مفاوضات جديدة بمبادرة من حكومة الواقع المكسيكية، لحسم مشكلة المطاردة الحثيثة بموجب اتفاق بين الدولتين على أساس المعاملة بالمثل . وخلال هذه المفاوضات لم يتم التأكيد على انسحاب القوات الأمريكية التي بقيت متمركزة فوق التراب المكسيكي لمراقبة أي تسلل نحو التراب الأمريكي . وبالفعل تم التوقيع على بروتوكول بين المتفاوضين في يونيو 1919 ينص على انسحاب القوات الأمريكية، إلا أن المصادقة على الاتفاق لم تتم من طرف المكسيك بسبب تعنت أحد أعضاء الأمريكيين في اللجنة المشتركة، حين أعلن أن حكومته تحتفظ لنفسها بحق مطاردة اللصوص القادمين من المكسيك نحو

⁴⁵ - N.M.Poulantzas, Op.Cit.,13 .

⁴⁶ - It is admitted that American troops have crossed the international boundary in hot pursuit of the Colombus raiders and without notice to or the consent of your Government.> J.Charpentier, Op.Cit.,p.8.

⁴⁷ - We ventured to enter Mexican territory only because there was no military force in Mexico that could protect our border from hostile attack and our own people from violence...It was a plain case of the violation of our own sovereignty which could not wait to be vindicated by damages and for which there was no other remedy...>U.S., Foreign relations,1919,vol.II,pp.557-561, in N.M.Poulantzas, Op.Cit., note 21, p.15 .

الولايات المتحدة الأمريكية، مادامت المكسيك تعيش ظروفًا شاذة، وهو أمر لم تقبل به الحكومة المكسيكية واعتبرته حقًا ممارسًا بطريقة انفرادية⁽⁴⁸⁾. وهكذا فشل الطرفان في تأسيس حق المطاردة الحثيثة على أساس اتفاقي.

الحالة الثانية تبرز من خلال الظروف المصاحبة لحرب التحرير الجزائرية، ذلك أن تونس والمغرب، بعد حصولهما على الاستقلال، قد سمحتا لجبهة التحرير الجزائرية بإقامة قواعد لثوارها فوق أراضيها، فشهدت الحدود الجزائرية/المغربية والحدود الجزائرية/التونسية، أثناء حرب التحرير الجزائرية عدة أحداث، حيث أن فرنسا كانت تعتبر الجزائر جزءًا من ترابها وحرب التحرير الجزائرية حربًا أهلية، في حين كان الثوار الجزائريون يرون في هذه الحرب وسيلة لطرد الاستعمار الأجنبي⁽⁴⁹⁾. وحسب مصادر فرنسية فإن هذه الحدود كانت تُستعمل كقواعد تموينية وعسكرية لقوات جبهة التحرير الجزائرية. وقد كانت هذه الأخيرة تقوم بمهاجمة القوات العسكرية الفرنسية، ثم تنسحب حين مطاردها نحو هذه القواعد، وسجلت خلالها حالات إطلاق النار عبر الحدود.

وقد حدث خلاف حول موضوع المطاردة الحثيثة بين كل من القيادة العسكرية للقوات الفرنسية والإدارة السياسية الفرنسية في الجزائر من جهة، وبين الحكومة الفرنسية في باريس من جهة أخرى، حيث كانت القيادة العسكرية ترغب في مطاردة أعضاء جبهة التحرير الجزائرية عبر الحدود المغربية والتونسية. وقد برز هذا الاتجاه جليًا من خلال المذكرة التوجيهية، التي صدرت في 23 غشت 1957 عن الوزير المقيم في الجزائر روبر لاكوست **Robert Lacoste**، والتي أثّرت فيها لأول مرة وبشكل علني مسألة الممارسة الضرورية والمشروعة لحق المطاردة⁽⁵⁰⁾. وفي نفس الفترة صرح وزير الدفاع أوندري مورييس **André Morice**، خلال ندوة صحفية، على أن فرنسا سترد بكل صرامة على الهجمات التي تتعرض لها قواتها انطلاقًا من الدول المجاورة للجزائر، لكن دون أن يشير صراحة إلى حق المطاردة⁽⁵¹⁾.

ونتيجة لحدوث مناوشات بين القوات الفرنسية والثوار الجزائريين على الحدود التونسية، توغلت القوات الفرنسية داخل التراب التونسي لمطاردة الثوار الجزائريين، وقد صرح على إثرها الجنرال سالان **Salan**، قائد القوات الفرنسية في الجزائر، أن حق المطاردة سيمارس كلما هاجمت "عصابات المتمردين" القوات الفرنسية انطلاقًا من الأراضي التونسية⁽⁵²⁾.

إلا أنه صدر فيما بعد بيان صحفي من طرف مكتب وزارة الدفاع الفرنسية، تنفي فيه هذه الأخيرة الأخبار المنشورة في الصحافة الفرنسية في 3 يونيو 1959، والتي تقول بأن وزير الدفاع صرح أمام البرلمان بأن

⁴⁸ - Ibid., p.13-16.

⁴⁹ - M.Flory, Algérie et droit international, A.F.D.I., 1959, p.817-818; Même auteur, Algérie algérienne et droit international, A.F.D.I., 1960, p.973.

⁵⁰ - Le Monde, 24 août 1957, in J.Charpentier, Op.Cit.,p.2.

⁵¹ - Le Monde, 27 août 1957, in J.Charpentier, Ibid.

⁵² - Le Monde, 3 Septembre 1957, in J.Charpentier, p.3

مجموعات من القوات الفرنسية المرابطة بالقرب من الحدود المغربية والتونسية، مرخص لها بممارسة حق المطاردة الحثيثة ضد قوات جبهة التحرير الجزائرية عبر الحدود، و أوضح البيان أن وزير الدفاع قال في معرض حديثه عن حق المطاردة، إن هذا الحق لا يمكن ممارسته إلا إذا كان هناك اتفاق بين دولتين مجاورتين يتطرق بتفصيل لهذه المهمة⁽⁵³⁾ .

وفي بلاغ آخر صدر في 25 أبريل 1960، كرر وزير الخارجية الفرنسي على أن الحكومة الفرنسية سبق لها أن نفت أن تكون قد أثارت مسألة حق المطاردة الحثيثة، خلال الأحداث مع تونس والمغرب⁽⁵⁴⁾ . و بذلك يكون البلاغ قد أعطى الجواب النهائي حول ما إذا كان من الممكن استخدام حق المطاردة الحثيثة في مثل الحالات المذكورة، وبالتالي أصبحت مسألة اللجوء إلى حق المطاردة الحثيثة أمراً مستبعداً تماماً، وكان مبرر رد القوات الفرنسية على الهجمات التي تقوم بها جبهة التحرير الجزائرية انطلاقاً من الحدود المجاورة للجزائر، يستند إلى مبدأ الدفاع الشرعي⁽⁵⁵⁾ .

من خلال ما سبق يظهر أنه لا يمكن الحديث عن حق المطاردة الحثيثة في البر، إلا إذا تم تطبيقه بموجب اتفاقية دولية بين الدول المعنية، وقد رأينا من خلال المثالين المذكورين أننا صعبوبة التوصل إلى اتفاق في هذا الشأن . ويبقى أن ممارسة هذا الحق على اليابسة يستوجب عدم التكافؤ بين الدولتين المعنيتين، حيث تكون الدولة التي تمارسه أكثر قوة من الدولة التي يمارس عليها، وأن تكون لها الجرأة الكافية لمواجهة تنديد الرأي العام العالمي، كما هو الحال بالنسبة إلى الأحداث التي تجري على الحدود بين تركيا والعراق، حين تتعقب الأولى أكراد حزب العمال الكردستاني فوق التراب العراقي، مستغلة الوضعية الحرجة التي يمر بها العراق، وهي ممارسة ندد بها العراق مراراً، كما نددت بها عدة دول أخرى معتبرة إياها خرقاً لسافراً لقواعد القانون الدولي . وإذا كان حق المطاردة البرية الحثيثة لم يرق إلى مستوى المبدأ القانوني الدولي، فإن الأمر يختلف بالنسبة إلى حق المطاردة الحثيثة البحرية، الذي تطور من خلال الممارسة الدولية، مما أهله لكي يصبح أحد مبادئ القانون الدولي للبحار، كما سنرى من خلال دراستنا لمصادره القانونية .

⁵³ - Le Monde 5 juin 1959, in J.Charpentier, Ibid .

⁵⁴ - Le Monde 27 Avril 1960, in J.Charpentier,p.4 .

⁵⁵ - J.Toscoze, Etude de jurisprudence international sur les aspects internationaux de l'affaire algerienne , A.F.D.I., 1963, p.953 .

الباب الأول : مصادر حق المطاردة الحثيثة

تُعرف مصادر القانون الدولي العام بأنها الوقائع أو الطرق التي يعترف لها هذا القانون بقوة إنشاء وتعديل وإلغاء قواعده⁽⁵⁶⁾، وهو تعريف ينصرف إلى المصادر الشكلية والمصادر المادية . وقد وردت هذه المصادر مرتبة من حيث الأهمية في المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، التي نصت على أن المحكمة حين تقوم بالفصل في المنازعات التي تعرض عليها، وفقا لأحكام القانون الدولي، تطبق الاتفاقيات الدولية العامة والخاصة التي تضع قواعد معترف بها صراحة من طرف الدول المتنازعة، والعادات الدولية المرعية المعتبرة بمثابة قانون دل عليه تواتر الاستعمال، ومبادئ القانون العامة التي أقرتها الأمم المتحدة . واعتبرت المادة المذكورة أحكام المحاكم ومذاهب كبار المؤلفين في القانون العام في مختلف الأمم مصدرا احتياطيا لقواعد القانون الدولي .

وتختلف وجهات النظر الفقهية فيما يتعلق بتصنيف مصادر القانون الدولي، وهو اختلاف ناتج عن تباين في تحديد أساس القانون الدولي ومصدر القوة الملزمة لقواعده . فأنصار المذهب الوضعي يرون بأن المصادر الشكلية وحدها التي تعتبر مصدرا للقانون الدولي لأنها تعبر عن اتفاق الإرادات، وهذا الاتفاق يتم التعبير عنه بطرق مختلفة، فثارة يكون صريحا عندما يتعلق الأمر بإبرام معاهدة، وثارة أخرى يكون ضميا في حالة العرف الدولي . أما أنصار المذهب الموضوعي فيميزون بين المصادر المادية المنشئة للقانون الدولي وبين مصادره الشكلية، ويرون أن المصادر المادية هي المصادر الحقيقية، أما المصادر الشكلية فهي لا تنشئ القانون وإنما يقتصر دورها على صياغته، أو بعبارة أخرى هي ليست شكلا من أشكال إنشاء القانون بل طريقة لإثباته⁽⁵⁷⁾ . وقد كان للنظرية الموضوعية الفضل في لفت الانتباه إلى العناصر الخارجة عن الإطار القانوني في إعداد القانون الدولي، وقد عبر عن ذلك الفقيه الإيطالي كافاليري Cavalieri بقوله : " هذه عناصر من باطن الأرض لا قيمة لها من الناحية القانونية إلا عندما تظهر على السطح "، أي عندما تكون هذه العناصر موضوع اتفاق إرادات بين الدول⁽⁵⁸⁾ . واستنادا إلى هذا التمييز سنقسم مصادر حق المطاردة الحثيثة إلى مصادر مادية (الفصل الأول)، ومصادر شكلية (الفصل الثاني) .

الفصل الأول : المصادر المادية لحق المطاردة الحثيثة

تشكل المصادر المادية للقانون الدولي الأسس الاجتماعية والسياسية والاقتصادية للقواعد الدولية المعبر عنها من طرف الفقه وأشخاص القانون الدولي، وهي باعتبارها تترجم البنيات الدولية والإيديولوجيات

⁵⁶ - عبد العزيز محمد سرحان، مبادئ القانون الدولي العام، القاهرة، دار النهضة، 1980، ص. 117 .

⁵⁷ - L.Delbez, Manuel de droit international, droit général et droit particulier des Nations Unies, Paris, L.G.D.J., 1951, pp.20-21 ; L.Cavaré, Le droit international public positif, tome II, 5ème édit., Paris, Pedone, 1969, p. 214.

⁵⁸ - Ch.Rousseau, Op.Cit., pp.17-18 .

المهيمنة، تتميز بحيوية لا تتمتع بها المصادر الشكلية . وإذا كانت المصادر الشكلية للقانون الدولي هي القناة التي من خلالها تصل القواعد إلى القانون الوضعي، فإن المصادر المادية تعد أكثر أهمية لأنها تساهم مساهمة فعالة في تدوين وتطوير قواعد القانون الدولي⁽⁵⁹⁾ . ويدخل ضمن المصادر المادية الفقه والقضاء (المبحث الأول)، والتشريعات الوطنية (المبحث الثاني) .

المبحث الأول : مواقف الفقه والقضاء من حق المطاردة الحثيثة

هناك من الكتاب من لا يعتبر الفقه والقضاء ضمن مصادر القانون الدولي، اعتبارا لكون الفقهاء والقضاة لا يضعون قواعد القانون الدولي، بل يفسرون أو يطبقون القوانين التي توفرها المعاهدات والأعراف الدولية ومبادئ القانون العامة، ومادام ليست لديهم السلطة التي تخول لهم وضع قواعد القانون الدولي، فليس لآرائهم سوى سلطة معنوية⁽⁶⁰⁾ . إلا أن المحكمة العليا في الولايات المتحدة كان لها رأي مخالف فيما يتعلق بالكتابات الفقهية، وذلك بمناسبة تداولها لقضية باكيت هابانا The Paquete Habana سنة 1900، حيث أعلنت أن هذه الكتابات يتم اللجوء إليها من طرف المحاكم من أجل التوضيح الجدير بالثقة حول حقيقة القانون، مؤيدة بذلك الرأي الذي يقول بأنه إذا كانت المصادر الشكلية للقانون الدولي تحول القواعد إلى قانون وضعي، فإن المصادر الموضوعية - التي من بينها الفقه والقضاء - تساهم في عملية بلورة القانون الوضعي⁽⁶¹⁾ . وهذا الرأي يجد سنداً له في مضمون الفقرة (د) من المادة 38 من القانون الأساسي لحكمة العدل الدولية، التي تشير إلى أن مذاهب كبار المؤلفين في القانون العام (الفرع الأول)، وأحكام المحاكم (الفرع الثاني)، تعتبر مصدراً احتياطياً لقواعد القانون الدولي .

الفرع الأول : موقف الفقه الدولي من حق المطاردة الحثيثة

إن الدلالة الكبرى للاجتهادات الفقهية، ليست فقط توضيح المصادر الأساسية للقانون الدولي، بل السعي أيضاً إلى وضع قانون دولي جدير بالاحترام، خصوصاً في الظروف التي تظهر فيها هذه الاجتهادات، والتي تعرف بمرور مجالات جديدة للأنشطة القانونية مثل الفضاء والبيئة... تعتمد كثيراً على دراسات علمية متخصصة، مما يجعل تطور العرف يعتمد، هو أيضاً وبشكل واسع، على آراء الفقهاء . وبالنسبة إلى الموضوع الذي نحن بصددده، فإن آراء الفقهاء لها أهمية خاصة، مادام أن له ارتباطات بالمجالات البحرية وسيادة الدول الساحلية ومصالح الجماعة الدولية، علاوة على أن العديد من فقهاء القانون الدولي قد عالجوا موضوع حق المطاردة الحثيثة في أعمالهم، باعتباره أحد مواضيع القانون الدولي التي أصبحت مثار نقاشات منذ أواخر القرن 19، بارتباط مع الجدل الذي كان يدور حول مسألة البحر الإقليمي . وتجدر الإشارة إلى أننا سنكتفي في هذا الفرع بالفقه الفردي، على أن نبحث الفقه الجماعي المتمثل في المعاهد والجمعيات المهتمة بالقانون الدولي في مكان لاحق من هذا الباب حين دراسة أعمال التقنين غير الرسمي فيما يتعلق بموضوع حق المطاردة الحثيثة .

⁵⁹ - N.Q.Dinh, Op.Cit., pp.109-110 .

⁶⁰ - L.Delbez, Op.Cit., p.21 .

⁶¹ - N.Q.Dinh, Op.Cit., p.110 .

وبالنسبة إلى الفقه الفردي يمكن تقسيمه حسب موقف الفقهاء من حق المطاردة الحثيثة إلى قسمين، اتجاه معارض لمبدأ حق المطاردة الحثيثة (الفقرة الأولى)، واتجاه مؤيد لهذا المبدأ (الفقرة الثانية) .

الفقرة الأولى: الفقه المعارض لحق المطاردة الحثيثة

يوجد على رأس مجموعة الفقهاء المعارضين بصفة مطلقة لمبدأ حق المطاردة الحثيثة الفقيه الإيطالي فدوزي Fedozzi، الذي يرفض قانونية حق المطاردة الحثيثة استنادا إلى التوافق الدولي، ويرى بأن اعتبار هذا الحق المزعوم نتيجة طبيعية وضمانة لا بد منها لحقوق الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي هو اعتقاد ليست له أية قيمة إيجابية . لكن يمكن اعتبار مصدر الفكرة هو إرادة الدولة، على أن هذا ليس دليلا على وجود القاعدة مستقلة بنفسها . ويرى بأنه حتى في حالة القبول بأن حق المطاردة الحثيثة يشكل حقا مكملا لحق السيادة الإقليمية المخول للدولة على مياهها الإقليمية، فإن هذا لا يعني بأن الدول باعترافها بحق السيادة الإقليمية تكون مجبرة على الاعتراف بحق المطاردة الحثيثة . ويضيف أنه لا يريد الاعتراف بحق يمكن أن يتحول بسهولة إلى شطط، هذا بالإضافة إلى كونه يحمل في طياته تحديدا لمبدأ الحرية الذي تتشبث به كل الدول .

ولتعزيز رأيه استشهد فدوزي Fedozzi بالأعمال التحضيرية لمعهد القانون الدولي، خلال دورة باريس سنة 1894، حيث كانت للأستاذ مور Moor تحفظات على إعطاء المطاردة الحثيثة صفة المشروعية، وقد لخص سير توماس باركلي Sir Thomas Barclay رأي هذا الأخير بقوله، إن مور Moor مستعد لقبول مبدأ حق المطاردة الحثيثة، لكنه لا يعتقد بأنه يشكل الممارسة الحالية لمطاردة السفن فوق البحر العالي من أجل خرق السفن للقوانين الجمركية، وأن هذا الحق غير مستعمل لا من طرف الولايات المتحدة الأمريكية ولا من طرف كندا، حين مطاردة واحتجاز سفن الصيد في البحر العالي، بسبب خرقها للقوانين المتعلقة بالصيد⁶² . ويخلص إلى أنه إذا كان إنهاء المطاردة في حدود ثلاثة أميال سيؤدي إلى إفلات المخالفين من العقوبة، فإن هذا على كل حال سيكون أحسن من ادعاء حق متنازع حوله من حيث المبدأ والتطبيق .

وقد استشهد الفقيه فيدوزي Fedozzi بسكوت الاتفاقيات التي أبرمتها الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1924 مع العديد من الدول الأوربية، من أجل تنظيم تجارة المشروبات الكحولية، عن موضوع المطاردة الحثيثة، واعتبره سكوتا ذا دلالة، حيث كانت هذه الاتفاقيات - حسب رأيه - فرصة جيدة لتكريس حق المطاردة الحثيثة، الذي يدعي البعض على أن أصله يرجع إلى ممارسته من لدن الولايات المتحدة الأمريكية⁶³ .

⁶² - هنا يظهر Moor وكأنه يرد على الفكرة التي طرحها Rivier ، والتي مفادها أن الأصل في تطور حق المطاردة الحثيثة هو ممارسته من طرف الدول الأنجلوسكسونية وقبوله من طرف الدول الأخرى :

(La juridiction territoriale des eaux littorales est susceptible d'une extension jusque dans la pleine mer en vertu d'un droit de poursuite pratiqué des longtemps par la Grande-Bretagne et les Etats-Unies et que l'on peut considérer comme accepté par le consentement des nations.) G.Gidel, Op.Cit., tome.III, pp.343-344 .

⁶³ - ينفرد الفقيه فيدوزي بهذا الرأي الذي يرى بأن الاتفاقيات المانعة للتهريب التي أبرمتها الولايات المتحدة في العشرينات من هذا القرن لا تتضمن حق المطاردة الحثيثة، لأن كل الفقهاء الذين تناولوا هذه الاتفاقيات بالدراسة أجمعوا على أنها تتضمن هذا الحق، أنظر لاحقا.

ويعزو الفقيه الإيطالي عدم اعترافه بارتقاء ممارسة المطاردة الحثيثة إلى مستوى العرف الدولي إلى افتقارها للعناصر الأساسية للعرف، وغياب الاتفاقيات الخاصة والقوانين الداخلية المتفقة مع حق المطاردة الحثيثة، وكذا ممارسات الدول وقرارات التحكيم⁽⁶⁴⁾. ويعتبر أن استحالة إعطاء الدليل على وجود عرف دولي مسألة عادية إذا أخذ بعين الاعتبار حق آخر يقابل ادعاءات الدولة الساحلية، والمتمثل في حق كل الدول الأخرى في الحفاظ على مبدأ حرية البحر العالي برمته، ليخلص إلى أن ليست لدى المجتمع الدولي رغبة في الاعتراف بحق يؤدي تطبيقه إلى التعسف والحد من مبدأ الحرية⁽⁶⁵⁾.

ومن بين الفقهاء الأوائل الذين أنكروا قانونية حق المطاردة الحثيثة، هناك نكروبولنتس **Negropontes** مستندا في ذلك إلى قياسه مع حق المطاردة الحثيثة على اليابسة، حيث يرى أن استمرارية المطاردة الحثيثة فوق البحر العالي لسفينة تحمل علم دولة أجنبية وتوقيفها يشكل سلوكا يتعارض وحقوق دولة العلم، ويضيف بأنه لا يرى في استمرارية المطاردة الحثيثة فوق البحر العالي مساهمة في تفعيل القوانين الجنائية للدولة الساحلية⁽⁶⁶⁾.

و تبنى لورنس **Lawrence** آراء قريبة من آراء فيدوزي **Fedozzi**، ولو أنه سابق عليه، حيث كتب يقول سنة 1915 على أنه بالرغم من أن حق المطاردة الحثيثة مقبول من طرف بعض الفقه، فإنه لا توجد قاعدة عرفية ولا أحكام قضائية في هذا الموضوع، ويعتقد بأن على الدول ألا تباشر تنفيذ قوانينها وأحكامها الأمنية إلا داخل المياه الخاضعة لولايتها⁽⁶⁷⁾.

وهناك أيضا الفقيه الهولندي آسر **Asser** الذي عبر عن وجهة نظره في حق المطاردة الحثيثة، من خلال قرار التحكيم الذي أصدره في النزاع بين روسيا والولايات المتحدة سنة 1902، والذي اعتبر فيه أن النظام القانوني الذي يسمح لسفينة حربية بمطاردة سفينة أجنبية خارج البحر الإقليمي غير متوافق مع القانون الدولي، لأن سيادة الدولة لا تمتد فيما وراء حدود البحر الإقليمي، إلا إذا تم التنصيص على ذلك صراحة في معاهدة دولية⁽⁶⁸⁾.

على أنه يمكن أن نميز من بين الفقهاء الرافضين لمبدأ حق المطاردة الحثيثة مجموعة معتدلة ذات آراء متحفظة فيما يتعلق بحق المطاردة الحثيثة، ويررون تحفظهم إزاءه بالطابع الاستثنائي لهذا الحق، ولكون أن حرية

⁶⁴ - إن ما يثير الغرابة في هذا الرأي المتطرف هو تجاهله للتشريعات الوطنية وممارسات الدول وقرارات التحكيم المؤيدة لحق المطاردة الحثيثة التي صدرت في القرن التاسع عشر، والتي اعتبرت من طرف الفقهاء كافية لتأسيس عرف دولي سيتم الاعتماد عليه في القرن العشرين لتقنين مبدأ حق المطاردة الحثيثة، كما سيتبين من خلال الفقرات اللاحقة من البحث.

⁶⁵ - P.Fedozzi, La condition juridique des navires de commerce, R.C.A.D.I., 1925-V, p.79-81.

⁶⁶ - M.Negropontes, Zuständigkeit der Staaten für die auf dem Meere begangenen Delikte, Berlin, 1894, p.62, in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.126.

⁶⁷ - T.J.Lawrence, The principles of international law, 6th ed, London, 1915, p.635; in N.M.Poulantzas, Ibid.

⁶⁸ - (Le système d'après lequel les navires de guerre d'un Etat ont le droit de poursuivre, même au delà de la mer territoriale, un navire dont l'équipage a commis un acte illégal dans les eaux territoriales ou sur le territoire de cet Etat, ne peut être reconnu comme conforme au droit international, parce que la juridiction d'un Etat ne s'étend pas au delà des limites de la mer territoriale, à moins qu'une exception n'ait été faite à cette règle par convention expresse.) P.Fedozzi, Op.Cit., p.80.

البحر العالي يجب أن لا تُمس إلا وفق شروط صارمة جدا، إلا أن هذه الشروط تختلف من كاتب إلى آخر . وهكذا فإن بايتي **Baty** يقبل بحق المطاردة الحثيثة فقط في بعض الحالات الخاصة، التي يكون فيها حرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية أكثر جدية، ويهدد السلامة الوطنية⁽⁶⁹⁾ . ويرى نيلسن **Nielsen** بأنه يجب أن لا يُسمح بالمطاردة الحثيثة إلا في حالات القرصنة وتجارة الرقيق⁽⁷⁰⁾ . وهناك أخيرا لوموان **Le Moine** الذي يقر هو أيضا بحق المطاردة الحثيثة، لكن فقط في حالي القرصنة وتجارة الرقيق⁽⁷¹⁾ . إلا أن الفقه المعارض لحق لمطاردة الحثيثة يعتبر أقلية بالمقارنة مع الفقه المؤيد لهذا الحق .

الفقرة الثانية: الفقه المؤيد لحق المطاردة الحثيثة

لقد حاول جانب من هذا الفقه تأسيس حق المطاردة الحثيثة على أساس فكرة تفعيل الولاية القضائية للدولة الساحلية، ويعتبر الفقيه بلانتشلي **Bluntschli** أول من قال بهذا التعليل القانوني لتبرير حق المطاردة الحثيثة، حيث اعتبره مسألة ضرورية بالنسبة إلى الدولة الساحلية قصد تفعيل قوانينها الجنائية⁽⁷²⁾ . وتبنى كل من ويستليك **Westlake** وهاييد **Hyde** هذا التبرير، حيث رأى هذا الأخير بأن حق المطاردة الحثيثة ليس ضروريا خلال زمن الحرب، في حين يعتبر ضروريا لتفعيل الولاية القضائية وضمان التمتع بحق الصيد في وقت السلم⁽⁷³⁾ . وقد سار الفقيه جيدل **Gidel** في نفس الاتجاه حين أسند حق المطاردة الحثيثة إلى فكرة الممارسة الفعلية للولاية القضائية للدولة، ففي نظره كل الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية على المجالات البحرية المجاورة لها يجب أن تكون مقرونة بحق المطاردة الحثيثة⁽⁷⁴⁾ .

وبسلم الفقيه الإنجليزي هال **Hall** بحق الدولة الساحلية في ممارسة المطاردة الحثيثة، لكونها تشكل استمرارا للولاية التي بدأت داخل الإقليم نفسه في حالة الفرار الفوري للسفينة، وبالتالي فمن الضروري أن تخول الدولة الساحلية إمكانية تطبيق ولايتها القضائية بفعالية، و يعتبر أن المطاردة الحثيثة هي الحالة الوحيدة التي من خلالها تنتج قوانين الدولة الساحلية أثرها في مواجهة السفن الأجنبية في البحر العالي دون موافقة دولة العلم⁽⁷⁵⁾ . ويرى كولمبوس **Colombos** أن السبب الذي من أجله لا تُحترم قاعدة الاختصاص الشخصي التي بموجبها تخضع السفينة في البحر العالي للاختصاص الخالص لدولة العلم، هو اعتبار المطاردة الحثيثة استمرارا

⁶⁹-T.Batty, The canons of international law, 1930, London, pp.61 ff., 156-158. in N.M.Poulantzas, Op.Cit.,p.126.

⁷⁰ - F.K.Nielsen, Is the jurisdiction of the United States exclusive?, in Proceedings of the American Society of International Law, 17 Annual Meeting, Washington, 1923, p.36. in N.M.Poulantzas, Ibid

⁷¹ -A.Le Moine, Précis de droit maritime international, Paris, 1888, p.36; in N.M.Poulantzas, Ibid.

⁷² - Bluntschli, Das moderne völkerrecht der zivilisierten staaten, Nrdligen, 1878, p.201, in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p. 120.

⁷³- The right of pursuit is not necessary during war as it is for the effective administration of justice and for the assurance of the enjoyment of the rights of fishing during peace time.) J.Westlake, International law, Oxford, 1904, p.436, in N.M.Poulantzas, Ibid ; Ch.Ch.Hyde, International law, Boston, 1951, vol.I. , p.794, in N.M.Poulantzas, Ibid., p.120.

⁷⁴ - (Le droit de poursuite a été institué à raison de la nécessité pour l'Etat d'assurer une "administration effective de la justice"; tout droit que l'Etat riverain possède sur les espaces maritimes adjacents doit être assorti du droit de poursuite .) G.Gidel, Op.Cit., tome III, p.348; Voire aussi H.Accioly, La zone contiguë et le droit de poursuite en haute mer. Mélange en l'honneur de Gidel, Paris, Sirey,1961, p.9-10.

⁷⁵ - W.E.Hall, A treatise on international law, Oxford, 1924, p. 309, in N.M.Poulantzas, (l'article), Op.Cit., p.201.

لممارسة الولاية التي بدأت - أو كان من المفروض أن تبدأ لولا فرار السفينة هدف المطاردة - من داخل الإقليم نفسه . وبذلك يعتبر حق المطاردة الحثيثة مسألة ضرورية لضمان ممارسة الدولة الساحلية لولايتها القضائية بطريقة فعالة⁽⁷⁶⁾ .

وهو نفس ما قال به ماك دو كال Mc Dougal و بيرك Burke ، اللذان يقبلان بمسألة مطاردة السفينة الفارة واحتجازها في البحر العالي، والتي تعتبر في بعض المراحل مطلوبة لتطبيق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية بفعالية⁽⁷⁷⁾ . ويعتقد الفقيهان أنه طالما أن مسطرة المطاردة الحثيثة نادرا ما يتم اللجوء إليها، فإن الاعتراف بسلطة الدولة الساحلية يجب أن ينظر إليه بأنه لا يشكل تهديدا لحرية الملاحة في البحر العالي . وهكذا فهما يجذبان إجماعا دوليا للاعتراف بحق المطاردة الحثيثة، مع التركيز على احترام الشروط الضرورية لممارسته بطرق قانونية⁽⁷⁸⁾ .

ويرى منون Menon أن المجال الطبيعي والمثالي لوجود حق المطاردة الحثيثة هو الحدود البحرية، ذلك أنه إذا دخل أجنبي إلى دولة من خلال الحدود البرية فإنه سيخضع لولاية هذه الدولة، حيث يجب عليه أن يحترم قوانين هذه الدولة خلال تواجده في إقليمها، وإذا ارتكب أية خروقات خلال مدة تواجده فوق ذلك الإقليم فإن بإمكان السلطات المحلية أن تقدمه للقضاء . وإذا تمكن من الفرار إلى دولة أخرى عبر الحدود البرية، فإنه لا يمكن مطاردته إذا لم تكن بين الدولتين المعنيتين اتفاقية تسمح بذلك . أما في حالة سفينة خرقت القوانين المحلية للدولة الأجنبية داخل مياهها الإقليمية، فإن بإمكان هذه الأخيرة مطاردتها في البحر العالي، لأن الأساس الذي تقوم عليه المطاردة الحثيثة يكمن في أنها تشكل استمرارا لممارسة سلطات الدولة، لضمان فعالية الولاية الإقليمية⁽⁷⁹⁾ . على أن هناك آراء أخرى تبني حق المطاردة الحثيثة على أسس أخرى غير فعالية الولاية الإقليمية .

فهناك من الفقهاء من يعتبر الدفاع الشرعي أساسا لحق المطاردة الحثيثة، كالأمريكي فيلبس Pheleps الذي يرى أن للدولة الحق في أن تضع قوانين تمكنها من ممارسة الولاية في البحر العالي بهدف حماية أملاكها، ومن أجل حماية نفسها من أية تصرفات تشكل تهديدا لمصالحها، كما يذهب روديك Rodick إلى أن ممارسة الولاية الوطنية لحماية المصايد باستعمال المطاردة الحثيثة يستند إلى مبدأ الدفاع

⁷⁶- C.J.Colombos, Op.Cit., p.103 .

لقد وردت لدى جيدل Gidel قولة تفسر في هذا الاتجاه يرى فيها أن السفن التي يطبق عليها حق المطاردة الحثيثة، ليست جديرة بالحماية من طرف دولة العلم، إذا كانت قد ارتكبت مخالفات في المياه الإقليمية لدولة أجنبية .

(les navires à l'encontre desquels est admise cette exception au principe, sont assez peu dignes de l'intérêt de leur gouvernement, si, du moins, ils sont réellement coupables de l'infraction à raison de laquelle ils ont été poursuivis .) G.Gidel, Op.Cit., tome III. pp.346-347.

لقد عبر ردسلوب Redslob عن رأي مماثل، حيث رأى أن الدولة الشاطئية تتمتع بحق عام لممارسة الولاية القضائية والأمنية داخل مياهها الإقليمية، وأن الحق العام يتضمن استمرار المطاردة التي بدأت في المياه الساحلية إلى البحر العالي .

A.Redslob, Traité de droit des gens, Paris, 1950, p.156.

⁷⁷- The pursuit of a fleeing vessel and its seizure upon the high seas in some instances practically required if coastal regulations are effectively to be applied .) M.S.Mc Dougal and W.T.Burke, Op.Cit., p.894 .

⁷⁸ - Ibid .

⁷⁹- P.K.Menon, The right of hot pursuit, I.L.R., Jan.Mars 1977, 55ème année, p.50.

الشرعي، ويظهر كممارسة لحق قانوني وليس سلوكا استثنائيا يستوجب تبريرا كينة على حالة الضرورة⁽⁸⁰⁾ . وهناك تيار فقهي آخر يؤسس حق المطاردة الحثيثة على فكرة حماية المصالح المشتركة للمجتمع الدولي، ويرى بأنه إذا كانت هناك مصالح خالصة للدول في تطبيق قوانينها في المياه المجاورة لها، فإن هناك من جهة أخرى مصلحة عامة للجماعة الدولية في استعمال البحار والمحيطات في مجال النقل والمواصلات والتجارة الدولية⁽⁸¹⁾ . وهو رأي يُنسب إلى المدرسة السوسيولوجية في القانون الدولي، التي تحاول تأسيس حق المطاردة الحثيثة على مفهوم المصلحة المشتركة⁽⁸²⁾ .

وحاول فقهاء آخرون تأسيس حق المطاردة الحثيثة على الافتراض القانوني، الذي يستند إلى افتراض أن سلوكا قد حدث في مكان معين، بالرغم من أنه في الواقع حدث في مكان آخر، فإذا اقترفت سفينة مخالفة في البحر الإقليمي لدولة أجنبية ونجحت في الوصول إلى البحر العالي وتمت مطاردتها بشكل قانوني، فإنها تخضع لنفس التدابير العقابية كما لو أنها احتجزت في البحر الإقليمي⁽⁸³⁾ .

وهناك أخيرا تأييد عام لمبدأ حق المطاردة الحثيثة، تم تقديمه من طرف عدد من الكتاب بدون تحديد أسباب تبريره مثل أوبنهايم Oppenheim ولوتر Louter وبرلس Pereles⁽⁸⁴⁾ .

إن ما يمكن استنتاجه من خلال الآراء الفقهية السابقة المتعلقة بتبرير حق المطاردة الحثيثة، هو وجود اختلافات بين الفقهاء حول أساس التبرير، إلا أن فكرة تأسيس هذا الحق على أساس تفعيل الولاية القضائية للدولة الساحلية تبدو أقرب إلى المنطق القانوني، لأن ضمان وجود وسلامة الدولة يوجب على هذه الأخيرة تطبيق قوانينها بفعالية . فمبدئيا لكل دولة حدود تطبق داخلها قوانينها الوطنية، إلا أن الدول الساحلية تكون عرضة لأخطار إضافية بالمقارنة مع الدول المغلقة، تجعلها أحيانا تمد تطبيق ولايتها خارج حدودها المعترف بها دوليا، بهدف الوقاية من الأخطار القادمة من البحر . وإذا كان من المفروض ألا يؤدي تطبيق حق المطاردة

⁸⁰-(Action of the national jurisdiction in defending its marginal fisheries by means of hot pursuit, while undoubtedly based upon the right of self-defense, would appear to be the exercise of a lawful right, and not an exceptional action for which a special plea of necessity must be made in excuse .) B.C.Rodick, The doctrine of necessity in international law, New York, 1928, p.29.

بوكر Boger ومارتنز Martens كان لهما رأي مخالف فحق المطاردة الحثيثة حسب رأيهم لا يشبه مبدأ الدفاع الشرعي إلا في حالة الهجوم غير القانوني على الدولة الساحلية .

M.Bger, Die immunität der staatschiffe, Kiel, 1928, p.60, in N.M.Poulantzas, Ibid.; H.L.Martens, Op.Cit., p.75 et 82, in N.M.Poulantzas, Ibid.

⁸¹ - (The two major interests at stake for policy in regard to the problem of hot pursuit are the exclusive, but common, interest of states in the effective application of their laws in adjacent waters, sometimes in agreement with another state or states, and the community-wide, inclusive interest in the continued free and efficient use of the ocean for transportation .) M.S.McDougal and W.T.Burke, Op.Cit.,p.894.

⁸² - لقد عبر ترافرس Travers عن رأي مماثل حيث عزا المطاردة الحثيثة إلى الحق المشترك في تنظيم وضبط استعمال البحر العالي في حالة القرصنة، لأن هذا المجال في نظره يجب أن لا يكون ملاذا للمخالفين للقانون .

M.Travers, Le droit pénal international, vol.III, Paris, 1921, p.248, in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.124.

⁸³ - W.Glanville, Op.Cit., p.83 .

يرى رولان Rolin أن القاعدة العامة هي حرية البحر، إلا أن هناك استثناءات ترد على هذا المبدأ، ويتعلق الأمر بقمع المخالفات المرتكبة من طرف سفينة أجنبية في المياه الداخلية أو الإقليمية عن طريق ممارسة حق المطاردة الحثيثة .

H.Rolin, Les principes de droit international public, R.C.A.D.I., vol.77, 1950-II, p.369.

⁸⁴ - F.Pereles, Manuel de droit maritime international, trad. Arendt, 1884, p.71 ; J.de. Louter, Le droit international public positif, 1920, I, p.410 ; L.Oppenheim, International law, 7th edition, I, p.554 ; in Rapport sur la haute mer, C.D.I., 2ème session, 7 mars 1950, p22.

الحيثية إلى المساس بقاعدة حرية البحر العالي، ويفضي بها إلى الانحراف عن هدفها الأساسي في خدمة المصلحة المشتركة للدول، فإنه بالمقابل يجب ألا يُترك البحر العالي ملاذاً لخارقي القانون، و ملجأً للفارين من تطبيق الجزاء على المخالفات التي يرتكبوها في أقاليم الدول الساحلية . لذا يجب أن يفضي تطبيق حق المطاردة الحثيئة إلى خلق توازن بين المصلحة المشتركة المنبثقة عن حرية البحر العالي، وبين المصالح الخاصة للدول الساحلية بتمكينها من تطبيق قوانينها وأنظمتها بفعالية.

لقد كان لهذا الاختلاف الحاصل بين الفقهاء حول حق المطاردة الحثيئة أثر على أحكام القضاة والحكام الذين كانت لهم فرصة النظر في قضايا تتعلق بالموضوع .

الفرع الثاني : موقف الاجتهاد القضائي من حق المطاردة الحثيئة

تعتبر أحكام المحاكم سوابق يمكن الاستفادة منها في إثبات وجود قاعدة قانونية معينة، ويعطيها النظام القانوني الأنجلوسكسوني قيمة أكبر حين يلزم القاضي بالتزام ذات المبدأ القانوني الذي سبق أن قرره حكم سابق⁸⁵ . على أن بعض الفقه كان يرى أن الاجتهاد القضائي ليس سوى وسيلة لتأويل وبلورة القواعد التي تضعها المعاهدات الدولية والعرف الدولي ومبادئ القانون العامة⁸⁶ . وقد طُرحت مسألة المطاردة الحثيئة أمام المحاكم في القرن التاسع عشر، حيث لوحظ اتجاه — يمكن اعتباره أولى حالات المطاردة الحثيئة ولو أنه لا يتضمن كل عناصر هذا الحق — يستند على التمييز بين المطاردة الحثيئة المشروعة والمطاردة الحثيئة غير المشروعة، وهي نقطة كانت مثار اختلاف بين فقهاء القانون الدولي — كما رأينا سابقاً — لهذا اختلفت طبيعة الأحكام ذات العلاقة بالموضوع بين تلك التي صدرت عن المحاكم الوطنية (الفقرة الأولى)، وتلك الصادرة عن هيئات التحكيم الدولي (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى: موقف القضاء الوطني من حق المطاردة الحثيئة

يتفق حل فقهاء القانون الدولي على أن الممارسة الأنجلوسكسونية قد لعبت دوراً أساسياً في تكريس مبدأ حق المطاردة الحثيئة، لذا فقد كان من الطبيعي أن يكون للقضاء الأنجلوسكسوني دور مهم في هذا التكريس (أولاً)، بالمقارنة مع دور للقضاء في الأنظمة الأخرى (ثانياً) .

أولاً: حق المطاردة الحثيئة في أحكام القضاء الأنجلوسكسوني

1- القضاء الوطني الأمريكي

يحتل القضاء الوطني الأمريكي مكانة الريادة من حيث معالجة القضايا المتعلقة بحق المطاردة الحثيئة، والسبب في ذلك يعود إلى الظروف التاريخية الخاصة التي مرت بها الولايات المتحدة الأمريكية، وحساسيتها بالنسبة إلى تجارة التهريب، وخاصة ما يتعلق منها بتهريب المشروبات الكحولية . ويمكن استنباط الموقف المؤيد لحق المطاردة الحثيئة الذي تبناه القضاء الأمريكي، من خلال استعراض بعض القضايا التي عرضت عليه، وإن

⁸⁵ - عبد العزيز محمد سرحان، مرجع سابق، ص. 315 .

⁸⁶ - L.Delbez, Op.Cit., p.21 .

كان هذا القضاء قد مد هذا الحق إلى حالة الوجود الحكمي للسفينة(أ)⁽⁸⁷⁾، هذا بالإضافة إلى تطبيقه للحق في مجالات بحرية خارج ثلاثة أميال، منشأة إما بموجب اتفاقيات أو قوانين خاصة(ب) .

(أ) القضايا المرتبطة بنظرية الوجود الحكمي

تعتبر قضية تانيو مارو The Tenyu Maru أقدم هذه القضايا، ويتعلق الأمر بسفينة يابانية تم احتجازها من طرف قوات خفر السواحل الأمريكية سنة 1910، حين كانت راسية على بعد 5,11 ميلا من ألاسكا، بتهمة أنها كانت تصطاد حيوان الفقمة Phoque بواسطة زوارق صغيرة بطريقة غير قانونية، على مسافة ميلين ونصف من الشاطئ، أي داخل حدود المياه الإقليمية الأمريكية . وقد حكمت المحكمة بمصادرة السفينة على أساس نظرية الوجود الحكمي واعتبرتها متورطة في قتل الفقمة بواسطة الزورق التابع لها، داخل حدود ثلاثة أميال، بالرغم من أنها كانت راسية حينئذ في المياه الدولية⁽⁸⁸⁾ .

إن إعمال حق المطاردة الحثيثة في هذه القضية، يدل على وجود تيار يسعى إلى توسيع تطبيق هذا الحق، ليشمل حتى السفن التي ترتكب بطريقة غير مباشرة خرقا لقوانين الدولة الساحلية في مياهها الإقليمية . ورغم هذا التمديد فقد اعتبره البعض غير كاف، وأنه يجب أن يشمل أيضا حتى الحالات التي تستخدم فيها السفن المذنبة زوارق غير تابعة لها، وهو ما عرف بالوجود الحكمي بمفهومه الواسع، مقابل الوجود الحكمي بمفهومه الضيق⁽⁸⁹⁾ .

وهناك قضية كراس أند روبي The Grace and Ruby وهو إسم مركب شرعي بريطاني، كان في شهر فبراير من سنة 1922 ينقل حمولة من المشروبات الكحولية، نحو سانت جون St. John في نيو برانسويك New Brunswick بكندا، إلا أنه توقف على بعد ستة أميال من كلوسيستر ماساتشوستس Gloucester, Massachusetts بالولايات المتحدة الأمريكية، وهناك سلم مواطنا أمريكيا جزءا من الحمولة، الذي عمد إلى نقلها على متن زورقين، أحدهما مسجل في كلوسيستر Gloucester والآخر تابع للمركب البريطاني، وساعده ثلاثة رجال من الطاقم في إفراغ حمولة المشروبات الكحولية . مما حدا بقوات خفر السواحل الأمريكية إلى إيقاف المركب البريطاني بعد يومين من المطاردة على بعد أربعة أميال من الساحل.

وقد أدانت محكمة مقاطعة ماساتشوستس سفينة كراس أند روبي The Grace and Ruby، وبررت حكمها بأن المركب، وإن كان قد أفرغ الحمولة خارج المياه الإقليمية، فإنه ساهم عن طريق الزورق

⁸⁷ - حول الوجود الحكمي أنظر لاحقا.

⁸⁸ - The schooner was therefore just as much "engaged in" killing the seals, under the statutes, when the small boat was captured within the three-mile limit on July 9th as though she had been standing within the zone at the time , in the absence of any evidence showing extenuating circumstance...)Alaska Report, p.136,(1910)4, in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.72.

⁸⁹ - أنظر لاحقا.

التابع له وثلاثة من أفراد طاقمه في إنزال هذه المشروبات على الشاطئ الأمريكي⁽⁹⁰⁾ . وأضافت أن البحر العالي وإن كان يعتبر مجالا غير تابع لأية دولة، ومفتوح في وجه سفن كل الدول، فإن هذا لا يعني إمكانية استعماله من طرف السفن الأجنبية في انتهاك قوانين الدول الساحلية⁽⁹¹⁾ .

وهكذا استند القضاء الأمريكي مرة أخرى على نظرية الوجود الحكمي، لإدانة المركب البريطاني بحرق القوانين الأمريكية التي تمنع استيراد المشروبات الكحولية، إلى أقاليم الولايات المتحدة الأمريكية وممتلكاتها.

وتعتبر قضية هنري مارشال **The Henry I. Marshall** إحدى حالات الوجود الحكمي بشكله الموسع، إذ كانت السفينة المعنية راسية خارج المياه الإقليمية الأمريكية، وأفرغت حمولتها في زورق صغير غير تابع لها قادم من الساحل . ففي هذه العملية أبحرت سفينة هنري مارشال **The Henry I. Marshall** سنة 1921 نحو الولايات المتحدة الأمريكية بحمولة من المشروبات الكحولية، وكان بحوزتها ترخيصان، أحدهما للتوجه نحو كندا، وآخر للتوجه نحو الولايات المتحدة الأمريكية، إلا أن نية طاقم السفينة كانت هي تهريب كل المشروبات الكحولية نحو الولايات المتحدة الأمريكية . فتوقفت السفينة في عدة محطات على مسافة عشرة أميال من السواحل الأمريكية، وأفرغت حمولتها من المشروبات بواسطة زوارق صغيرة جاءت إلى الشاطئ بناء على اتفاق سابق بين طاقم السفينة وأرباب الزوارق . وقد تم احتجاز السفينة واقتيادها إلى ميناء نيويورك .

لقد حكمت محكمة مقاطعة نيويورك بمصادرة السفينة معللة ذلك أن عملية الإفراغ وإن كانت قد بدأت خارج المياه الإقليمية الأمريكية فإن إنزال المشروبات الكحولية قد تم على اليابسة . وأضافت أن السفينة في هذه القضية، كما في قضية كراس أند روبي **The Grace and Ruby**، قد ساهمت في عملية الإنزال على اليابسة بواسطة زوارق تابعة لها لإدخال سلع ممنوعة إلى التراب الأمريكي⁽⁹²⁾ .

أما محكمة الدرجة الثانية التي رفعت إليها القضية فقد ميزت بين هذه القضية وقضية كراس أند روبي **The Grace and Ruby** ، حيث أنه عوض أن يتم الإنزال إلى اليابسة وتسليم حمولة السفينة بواسطة، أو بمساعدة، طاقم أو تجهيزات السفينة في القضية المذكورة آنفا، فإن العمل كله أُنجز بواسطة ترتيب سابق، تحت إشراف سفينة هنري مارشال **The Henry L. Marshall**، وكانت مساهمة أفراد الطاقم ثانوية، وخلصت إلى تأكيد شرعية احتجاز السفينة الأجنبية⁽⁹³⁾ .

⁹⁰- The act of unloading although beginning beyond the three-mile limit, continued until the liquor was landed, and the schooner was actively assisting in it by means of the small boat and three of her crew, who were on the motorboat for that purpose .) District Judge Morton, 1922, 283 Fed. 475, District Court, District of Massachusetts, in Poulantzas, pp.73-74.

⁹¹ - C.J.Colombos, Op.Cit., p.107 .

⁹² - Even though the act of unloading began beyond the three-mile limit, it continued until the liquor was landed (...) the vessel here, as in the Grace and Ruby, actively assisted in the unloading, and by use of motorboats or other craft caused the fraudulent introduction of the merchandise into the commerce of the United States .) (1922) 286 Fed. 260. in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.75.

⁹³ - the difference between the facts there presented and those at bar is that, instead of arranging to unload and deliver the cargo of the schooner by, through, or with some assistance from the schooner's crew or equipment (as in the case cited) , the whole matter was performed by previous arrangement with those controlling The Marshall but with small boats that did not belong to the schooner, and were not even partially manned by men from her crew...But it is just as true in this case, as it was in that of The Grace and Ruby, that

وقد انتقد كولومبوس Colombos حكم محكمة الاستئناف لكونه أكد احتجاز السفينة، وذكر على أن تهاون الحكومة البريطانية في الاحتجاج على تمديد تطبيق مفهوم الوجود الحكمي، وعدم تقديم الحماية الكافية لدعم سفينة هنري مارشال Henry L.Marshall ، لا يعزى إلى اقتناعها بنظرية الوجود الحكمي الموسع، وإنما لأن التحقيق أبان على أن السفينة المعنية قد حصلت على الجنسية البريطانية بطريقة غير قانونية، وبالتالي تبقى في نظر الحكومة البريطانية سفينة أمريكية . هذا بالإضافة إلى أن هذا الحكم يعارض التوجه الذي كان سائداً، والذي ترجمه قانون American Treasury Order، الصادر في 9 نونبر 1922، والذي ينص على أن كل السفن الأجنبية التي يتم احتجازها بسبب إفراغها حمولة فيما وراء حد ثلاثة أميال، يجب إطلاق سراحها إذا لم يتوفر الدليل على أنها قد استعملت في اتصالها بالشاطئ زوارقها وأدواتها الخاصة⁽⁹⁴⁾.

وفي قضية ماريون موشر The Marion L.Mosher أوكلت إلى هذه السفينة البريطانية مهمة نقل البضائع من ميناء ناسو Nassau بالباهاماس إلى ميناء مونتوك بوينت Monthauk Point بكندا على مراحل. إلا أنه بتاريخ 27 يوليوز 1923 أُلقي عليها القبض، على مسافة تتراوح ما بين سبعة وثمانية أميال من سواحل الولايات المتحدة الأمريكية . وقد وُجهت إليها تهمة التواجد داخل حدود 12 ميلا لمدة 23 يوما بدون إخبار السلطات الجمركية الأمريكية، بالإضافة إلى تهمة إفراغ حمولة من المشروبات الكحولية داخل هذه الحدود، خارقة بذلك القوانين الأمريكية التي كانت سارية المفعول آنئذ . وقد احتجت الحكومة البريطانية على احتجاز السفينة، لكونه تم فيما وراء ثلاثة أميال، واعتبرته مخالفا لقواعد القانون الدولي، في حين قررت الإدارة الأمريكية عدم إطلاق سراح السفينة إلا بعد أن يؤدي مالكوها كفالة، ورفعت دعوى على مالكي السفينة على أساس أن المسؤولين الأمريكيين لم يتسلموا أي إشعار بأن الحمولة قد أفرغت في المكان المرخص لها به . وقد اعتبرت شركة التأمين التي أمنت لديها السفينة أن ليس للمحكمة ولاية على السفينة، مادام أن هذه الأخيرة قد تم احتجازها فيما وراء ثلاثة أميال، وهو عمل مخالف لقواعد القانون الدولي . إلا أن محكمة المقاطعة الشرقية لنيويورك أيدت موقف الإدارة الأمريكية مستندة في ذلك إلى سابقة كراس أند روبي The Grace and Ruby، وحكمت على مالكي السفينة بأداء مبلغ 15.000 دولار⁽⁹⁵⁾ .

إن الحكم الصادر في هذه القضية يتفق إلى حد كبير مع مقتضيات الحكم الصادر في قضية كراس أند روبي The Grace and Ruby، بالرغم من التمييز الذي تبنته المحكمة بين النقط القانونية والسياسية، حيث اعتبرت أن ممارسة الاختصاص خارج ثلاثة أميال من طرف المسؤولين الحكوميين مسألة سياسية وليست

(. the act of unloading, although beginning beyond the three-mile limit, continued until the liquor was landed.) (1923) 292 Fed. 486. in N.M.Poulantzas, Op.Cit., pp.75-76.

⁹⁴ - C.J.Colombos, Op.Cit., p.108.

⁹⁵ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.76 .

قانونية، طالما أن الولاية التنفيذية للمسؤولين الأمريكيين داخل منطقة 12 ميلا لحماية المصالح المحلية، تم إقرارها بموجب قانون Tariff Act الصادر في 21 شتبر 1923 (96).

وبالاحظ أن هذا الحكم قد ناقش مسألة شرعية تصرف السلطات الأمريكية بشأن استعمال القوة في مواجهة السفينة المطاردة خارج المنطقة الخاضعة للولاية الإقليمية للدولة استنادا إلى القانون الدولي، حيث اعتبرت استعمال القوة في هذه المنطقة خرقا لقواعد القانون الدولي، بل يُعد من قبيل القرصنة. حيث أن استعمال القوة في هذه المنطقة لا يُعد تعسفا في استعمال القوة فحسب، ولكن يعتبر خرقا قانونيا قد يتسبب في خلافات بين الدول من شأنها أن تفسد العلاقات الدولية وتهدد السلم والأمن العالميين. وهكذا أقرت المحكمة مسؤولية الإدارة الأمريكية على استعمال القوة في هذه النازلة، وأمرت بإطلاق سراح السفينة المحتجزة (97).

وفي قضية مارجوري باشمن The Marjorie E. Bachman تم احتجاز هذه السفينة الكندية سنة 1924 من طرف إدارة الجمارك الأمريكية، حين كانت راسية على بعد 12,1 ميلا من الشواطئ الأمريكية، بتهمة الاتجار غير القانوني في المشروبات الكحولية. وهو وضع يشبه، نوعا ما، وقائع قضية هنري مارشال The Henry L. Marshal (98). وقد صرحت المحكمة بأنها تعتبر غير كاف تقديم سفينة أجنبية للمحاكمة اعتمادا على الاستنتاج بأنها كانت داخل الإقليم الأمريكي، في حين أنها كانت في البحر العالي أثناء تعاملها مع زوارق مستقلة أبحرت نحوها من الشاطئ، وأن مبدأ الوجود الحكمي هو مجرد افتراض قانوني يجب تطبيقه بكامل الحذر (99).

ب) قضايا مرتبطة بمجالات بحرية أنشأت بموجب قواعد قانونية خاصة

في قضية فانسر The Vincens غادرت هذه السفينة البريطانية في 15 فبراير 1927 ميناء هاليفكس Halifax في كندا، وهي محملة بالمشروبات الكحولية باتجاه ميناء ناسو Nassau بألباهماس، لكن نية القائد كانت هي تهريب المشروبات الكحولية نحو الولايات المتحدة. وفي 14 مارس 1927 تم اكتشافها من طرف سفينة المراقبة الأمريكية ماسكوتان The Mascoutin وهي تتجه نحو اليابسة على مسافة 5,7 أميال من شاطئ جزيرة سيبروك Seabrook. وكانت السفينة في هذه اللحظة داخل حدود 12 ميلا

96 - تجدر الإشارة إلى أن قانون Tariff Act قد سن منطقة جمركية تمتد على مسافة 12 ميلا لحماية المصالح المحلية، في حين أن العرف الدولي الذي كان سائدا آنذاك لم يكن يجيز للدولة الشاطئية أن تمت سيادتها إلا على مسافة ثلاثة أميال.

97 - علق جيسوب Jessup على هذا الحكم حيث انتقد هذا التمييز بين المسائل القانونية والمسائل السياسية، معتبرا أن إطلاق سراح السفينة المعتقلة كان بسبب عدم وقوف المحكمة على الدليل على وجود ارتباط بين السفينة و الشاطئ من خلال الزوارق التابعة لها.

N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.77.

98 - أنظر سابقا.

99 - It was not sufficient to bring a foreign vessel constructively within American territory that, while on the high seas, she trades with independent small boats which put out to her from shore. The doctrine of constructive presence, being a mere fiction of the law, should be applied with caution. (1925) 4Fed.(ed)405 (D.C.D. Mass., Morton, District Judge), in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.78 ; C.J.Colombos, Op.Cit., p.108.

نفس الموقف تم اتخاذه في قضية السفينة بانما The Panama، التي تم إيقافها سنة 1925 حين كانت وقتئذ على بعد 12,1 ميلا من الشواطئ الأمريكية، بتهمة أنها كانت قد أنزلت على اليابسة قبل خمسة أيام حمولة من المشروبات الكحولية، بواسطة زوارق صغيرة أبحرت في اتجاهها من الشاطئ. وقد تقرر في هذه القضية إطلاق سراح السفينة لانعدام الدليل على أن الزوارق التي تم استعمالها في النقل كانت تابعة للسفينة المحتجزة. N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.78.

المنصوص عليها في الفرع 581 من القانون الأمريكي **Tariff Act** الصادر سنة 1922، كما كانت أيضا داخل حدود ساعة من الإبحار المعترف بها من طرف بريطانيا، بموجب معاهدة المشروبات الكحولية المبرمة بينها وبين الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1924 **Convention for the prevention of smuggling of intoxicating liquors**⁽¹⁰⁰⁾. مع العلم أن السفينة المعنية تسير بسرعة 8,5 أميال في الساعة. وقد أمر قائد سفينة الحراسة سفينة فانسر **The Vincennes** بالتوقف، إلا أنها لم تمتثل لهذا الأمر، فتمت مطاردتها وإجبارها على التوقف خارج مسافة 12 ميلا. واتضح بعد تفتيشها أنها تنقل بالفعل مشروبات كحولية بطريقة غير قانونية، فتم اقتيادها إلى ميناء شارلستون **Charleston** لمقاضاتها هناك. وفي تدخل دفاع السفينة فانسر **The Vincennes** جاء أن من المسلم به إمكانية مطاردة سفينة تكون داخل حد 12 ميلا إلى ما وراء هذه المسافة بموجب قانون الضرورة، إلا أن هذا المبدأ غير قابل للتطبيق بموجب الاتفاقية البريطانية/الأمريكية لسنة 1924، لأنها تقر بأن الحقوق الممنوحة لا يمكن ممارستها على مسافة من الساحل تزيد عن تلك التي تقطعها السفينة المطاردة في ساعة⁽¹⁰¹⁾. وقد أقرت المحكمة بشرعية المطاردة الحثيئة طالما أنها بدأت من داخل حد 12 ميلا، أو من داخل حدود محدثة بموجب اتفاقية ثنائية. وأعلنت أن المطاردة من داخل 12 ميلا حتى البحر العالي كانت مبررة، مادام أن قانون **Tariff Act**، الذي يمنح الدولة الساحلية حق الصعود إلى ظهر السفينة الأجنبية وتفتيشها واحتجازها، يتضمن أيضا حق اعتقال السفن الأجنبية في البحر العالي إذا حاولت الفرار بعد مطاردتها. وحكمت على السفينة بأداء غرامة 500 دولار، مع مصادرة الحمولة⁽¹⁰²⁾. في قضية نيوتن باي **The Newton Bay** عُثر على هذه السفينة البريطانية في الثاني من دجنبر 1927، من طرف سفينة خفر السواحل الأمريكية كريشمان **The Gresham**، وهي راسية على مسافة تقدر بحوالي ثمانية أميال من جزيرة فاير **Fire** في المحيط الأطلسي وهي في طريقها من هاليفكس **Halifax** إلى شاطئ جزيرة لونغ **Long**، وقد عمدت إلى الفرار نحو البحر العالي قبل أن يصدر إليها الأمر بالتوقف وبدون أن تستعمل الأضواء. فبدأت مطاردتها لمدة ثلاثة أرباع الساعة، وبعد أن اشتعلت فيها النيران بفعل قذيفة فارغة توقفت على مسافة 13 ميلا من الشاطئ، فتم فحص أوراقها وحمولتها، ووجد المراقبون على

¹⁰⁰ - أنظر لاحقا.

¹⁰¹ - W.Dennis, The sinking of l'm Alone, A.J.I.L., 1960, pp.355-356.

¹⁰² - لقد عُرضت القضية على محكمة الاستئناف في يونيو 1928، وأقرت هذه الأخيرة حق المطاردة الحثيئة، حيث أعلنت أن ليس في القضية ما يدل على أن التفتيش والاحتجاز قد وقعا خارج مسافة ساعة من الإبحار وفيما وراء حد 12 ميلا. وعللت قرارها بأنه إذا كان الاعتقال قد تم داخل هذه الحدود وبعد إصدار الأمر بالتوقف وإشعار السفينة بذلك فإن حق المطاردة لا يفقد شرعيته بسبب تمكن السفينة المذنبة من الابتعاد عن الشاطئ ومحاولتها الفرار.

(No point is made that the vessel was actually over-hauled and the seize actually made beyond the hour's sailing distance and beyond the 12-mile limit, if she was within these limits when signaled; and we think it is clear, under the "hot pursuit" doctrine, that if the right of seizure existed at the time the vessel signaled, the right was not lost because she had succeeded in getting further from shore in her attempt to run away. (N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.85; J.Massin, Op.Cit., p.30 .

ظهرها حمولة من المشروبات الكحولية، فتم احتجازها بتهمة خرق أحكام قانون Tariff Act لسنة 1922، ولعدم تقديم بيان بالحمولة التي عُثر عليها على ظهر السفينة .

وقد أكدت محكمة المقاطعة الشرقية لنيويورك Eastern District of New York الإحتجاز،

وقررت مصادرة السفينة والحمولة، وأعلنت بأنه إذا كان حق احتجاز السفينة قائما بسبب غياب بيان الحمولة، فإن هذا الحق في هذه الحالة لم يُفقد بحجة أن السفينة قد نجحت في الابتعاد عن الشاطئ بأكثر من 12 ميلا، أثناء محاولتها الفرار قبل مباغتتها⁽¹⁰³⁾ .

و استأنف مالكو السفينة الحكم مستنديين في ذلك إلى حجتين : الأولى أن بيان المدعي لم يذكر واقعة أن السفينة كانت متوجهة نحو الولايات المتحدة الأمريكية من أجل إنزال السلع هناك، كما هو مطلوب بموجب الفرع المذكور من قانون Tariff Act . والثانية أن الحق في المطاردة لم يمارس كما ينبغي، حيث لم تُعط خلال هذه إشارة لتغيير اتجاه السفينة، حين كانت في المياه الإقليمية الأمريكية، ومن ثم فإن الإحتجاز لم يكن في نظرهم قانونيا .

فبالنسبة إلى الحجة الأولى قضت محكمة الاستئناف بأن بيان الإدارة الأمريكية كان كافيا، حيث يظهر من خلال الوقائع أن الاستنتاج المنطقي هو أن حمولة السفينة المحتجزة كانت موجهة إلى الولايات المتحدة الأمريكية . وفيما يخص الحجة الثانية فقد ذهبت المحكمة إلى أن السلطات الأمريكية ليست مجبرة على إعطاء أية إشارة داخل حد 12 ميلا للسفينة بموجب حق المطاردة الخيثة . معتبرة أن مثل هذه الإشارة لن تكون ذات فعالية، وأن إطلاق النار والمناداة لم يكن لهما داعي، طالما أنه كان من الصعب الرؤية من على ظهر سفينة خفر السواحل، كما كان من الصعب إلقاء القبض على السفينة الفارة بسبب الظلام الدامس . وقد اعتمدت المحكمة في استنتاجها المتعلقة بهذه النقطة على أن مباشرة المطاردة يمكن اعتبارها مماثلة لإعطاء الإشعار، لأن السفينة كانت على علم بمطاردتها حين كانت راسية داخل المياه الإقليمية الأمريكية، وأنها حاولت الفرار عند اقتراب سفينة خفر السواحل الأمريكية منها.

وقد علق بك Beck على هذه القضية بقوله إن انطلاق المطاردة يجب اعتباره بمثابة طلب غير رسمي للعودة إلى ظهر السفينة وفحص أوراقها، وأن الشرط الضروري لصحة الإحتجاز هو أن تكون المطاردة قد بدأت داخل المياه الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، وهي في هذه القضية حد 12 ميلا، طالما أن الأمر يتعلق بقانون Tariff Act⁽¹⁰⁴⁾ .

¹⁰³ - If the right to seize The Newton Bay, because of an absence of a manifest, under the circumstances, existed, this right was not lost because she had succeeded in getting more than 12-miles from shore in her continuous attempt to escape before she was overtaken...) N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.86 .

¹⁰⁴ - The beginning of the pursuit might be treated as an informal demand for permission to go on board the other ship and examine her documents, which really, I believe, boils down to this; that the really important requisite to the validity of the seizure is that the pursuit should have been begun within the jurisdictional waters, in this case within the 12-mile limit, since the controversy related to the Tariff act.) J.Beck, The doctrine of hot pursuit, C.B.R., vol.XI, 1931, p.192-193 .

ويبدو على أن هذا الرأي وذاك الحكم متفقان على تهميش عنصر توجيه الإشعار بالتوقف إلى السفينة الأجنبية، خلال تواجدها في المياه التابعة لولاية الدولة الساحلية، فالحكم اعتبر أن تدشين المطاردة يمكن أن يعوض إعطاء الإشارة بالتوقف، مادام أن السفينة الأجنبية كانت على علم بالمطاردة . واعتبرت انطلاق المطاردة بمثابة طلب غير رسمي للصعود إلى ظهر السفينة، بمعنى آخر أنه يمكن أن يعوض الإشعار بالتوقف . على أن مثل هذا الرأي لا يمكن الأخذ به على إطلاقه، ذلك أن الإشعار الموجه للسفينة الأجنبية بالتوقف من أجل إخضاعها للتفتيش يعد شرطاً جوهرياً، مثله مثل انطلاق المطاردة داخل المنطقة الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، وإلا لما اعتبر عدم الامتثال للإشعار بالتوقف مبرراً قانونياً لمتابعة المطاردة واستمرارها في البحر العالي .

2-القضاء الوطني الكندي

سنتناول موقف القضاء الكندي من خلال قضيتي نورث The North وفيدج كينغ The Fudge V. The King، وكلاهما تهمان ممارسة حق المطاردة الحثيثة في البحر الإقليمي، وصدرت فيهما أحكام بقبول حق المطاردة الحثيثة .

في قضية نورث The North كانت هذه السفينة الأمريكية الجنسية بتاريخ 8 يوليو 1905، تقوم باصطياد سمك الهلبوت Halibut، داخل حد ثلاثة أميال من كاستينو سوند Quastino Sound في جزيرة فانكوفر Vancouver خارقة بذلك القوانين الكندية . وحين تبين لها أن سفينة خفر السواحل الكندية كستريال The Kestrel تتجه نحوها، حملت زورقين من الزوارق الأربعة التابعة لها واتجهت نحو البحر العالي، وفي هذه الأثناء قامت سفينة خفر السواحل الكندية بحجز الزورقين المتخلفين في موقع الاصطياد، ثم استأنفت بعد ذلك مطاردتها لسفينة نورث The North، وتمكنت من اعتقالها في مكان يقع ما بين ميل وثلاثة أرباع الميل خارج منطقة ثلاثة أميال . ووجد المراقبون الكنديون على ظهر السفينة المعتقلة سمكا طريا، يثبت حرقها للقوانين المحلية المتعلقة بالصيد⁽¹⁰⁵⁾ .

وقد أدانت المحكمة الكندية The British Columbia Admiralty السفينة الأمريكية، في حكمها الصادر في 23 غشت 1905، حيث ارتكزت على أن المطاردة كانت مستمرة، وبالتالي فإن الاحتجاز كان شرعياً مادام أنه قد تم داخل الحدود القانونية . وأدانت السفينة نورث The North وحكمت بمصادرة سلعها وزوارقها ومخزونها وحمولتها، مع تحميلها نفقات الدعوى لكونها خرقت القانون المتعلق بالصيد الممارس من طرف السفن الأجنبية .

وقد زكت المحكمة الكندية العليا بالحكم بالإجماع، وتمثلت الحجج المقدمة من طرف مالكي السفينة المستأنفين أن الاحتجاز لا يمكن أن يكون قانونياً، إلا إذا كان منصوباً عليه في " معاهدة مدعمة بواسطة تشريع " . على أن المحكمة لم تقبل هذه الحجج، وصرحت بأن الحكم المستأنف كان منسجماً مع القانون

¹⁰⁵ - P.K.Menon, Op.Cit., pp.53-54 .

الدولي والقانون الوطني، ذلك أن قيام سفينة داخل إقليم دولة أجنبية بمخالفة القوانين المحلية، المتعلقة إما بحماية المصايد أو الثروات أو السواحل، يعرضها للمطاردة في البحر العالي فيما وراء الحدود الإقليمية⁽¹⁰⁶⁾ .

ويكتسي هذا الحكم أهمية بالغة، لكونه قد اعترف منذ سنة 1906 بأن حق المطاردة الحثيثة يشكل مبدءا في القانون الدولي، وبالتالي فليس من الضروري أن تنص عليه اتفاقية خاصة، فحسب حيثيات الحكم فإن شرطا فورية المطاردة وانطلاقها من المياه الإقليمية للدولة الساحلية، يعتبران كافيين للحكم بشرعية المطاردة .

وفي قضية فيدج كينغ *The Fudge V. The King* كانت السفينة جنيفا إيتل *The Geneva Ethel* المسجلة في سانت جون نيو فوندلاند *St. John's New Foundland*، تتردد على المياه الإقليمية المحاورة لسيلفستربوينت *Sylvester Point*، في الشاطئ الشمالي لجزيرة الأمير إدوارد *Prince Edward* ، محملة بمشروبات كحولية وسجائر بطريقة غير قانونية . وكانت السفينة مراقبة من طرف الزورق البخاري لوريير *The Laurier* التابع للبحرية الكندية والمكلف بمحاربة التهريب، وقد أشار إليها بالتوقف، وحين لم تمتثل للأمر تمت مطاردتها في البحر العالي حيث تم احتجازها .

وتمثلت الحجة المقدمة من لدن دفاع السفينة أمام المحكمة الكندية *Exchequer Court of Canada*، في 25 أبريل 1940، في أن جنيفا إيتل *The Geneva Ethel* كانت، طيلة استعمالها كسفينة صيد، تبحر في منطقة ثلاثة أميال دون أن ترتكب أية مخالفة، وبأنها تابعت سيرها فورا خارج هذه المياه معتقدة أنها تمر عبرها مروراً بريئا . وقد رفضت المحكمة هذه الحجة على اعتبار أن السفينة المعنية قد ترددت على المياه الإقليمية الكندية وهي محملة بالمشروبات الكحولية والسجائر . وتجدر الإشارة إلى أن الحكم الصادر في هذه القضية قد أشار في حيثياته إلى القضية السابقة، قضية نورث *The North*، مكرسا بذلك حق المطاردة الحثيثة فيما وراء ثلاثة أميال وشرعية احتجاز السفينة المطاردة في البحر العالي⁽¹⁰⁷⁾ . وإذا كانت مواقف القضاء الوطني الأنجلوسكسوني عموما تقبل تطبيق حق المطاردة الحثيثة، فإن الأمر يختلف بالنسبة إلى مواقف القضاء الوطني في الأنظمة الأخرى، التي تأرجحت بين القبول والرفض .

ثانيا: أحكام حق المطاردة الحثيثة في القضاء الوطني في الأنظمة الأخرى

بالنسبة إلى القضاء الوطني في الأنظمة الأخرى ومواقفه من حق المطاردة الحثيثة سندرسه من خلال أحكام بعض الدول الأوربية (1)، ثم في نماذج من الأحكام في كل من القارتين الإفريقية والأمريكية الجنوبية (2).

¹⁰⁶ - The admiralty Court when exercising its jurisdiction is bound to take notice of the law of nations and that by that law, when a vessel within foreign territory commits an infraction of its laws either for the protection of its fisheries or its revenues or coasts, she may be immediately pursued into the open seas beyond the territorial limits and there taken .) N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.79.

¹⁰⁷ - The Laurier) had the right to pursue The Geneva Ethel beyond the three-mile limit and seize her on the high seas.) Annual Digest, Years 1941-42, case n°.49, p.378, in N.M.Poulantzas, Op.Cit., pp.83-84.

1-القضاء الوطني في القارة الأوروبية

لقد كان لكل من القضائيين الفرنسي والروسي مناسبة للإعراب عن موقفهما من حق المطاردة الحثيثة، فإذا كان موقف القضاء الروسي متسما بالوضوح في قبوله بهذا الحق (أ)، فإن القضاء الفرنسي لم يكن كذلك، حيث اتسم بنوع من الغموض والتردد (ب) .

(أ) القضاء الوطني الروسي

تشكل قضية أرونا The Araunah الحالة الكلاسيكية لنظرية الوجود الحكمي *Présence par déduction* (108)، حيث اعتُبرت سابقة لحالات مشابهة لها . فأرونا The Araunah مركب شراعي كندي تم احتجازه من طرف سفن خفر السواحل الروسية سنة 1888، على مسافة 16 ميلا جنوب غرب جزيرة كوبر Copper، خارج المياه الإقليمية الروسية، وذلك بسبب قيام بعض أفراد طاقمه بالاصطياد غير القانوني لحيوان الفقمة Phoque في بحر بهرينغ، بواسطة زوارق داخل المياه الإقليمية الروسية . وفي لحظة الاحتجاز كان هناك زورقان من زوارق المركب على مسافة نصف ميل من الشاطئ (109) .

وقد أعلن اللورد ساليسبوري Lord Salisbury نيابة عن الحكومة البريطانية في 9 مايو 1890 أن مركب أرونا The Araunah وإن كان وقت الاحتجاز خارج حدود الثلاثة أميال، إلا أنه كان يمارس الصيد بواسطة الزوارق التابعة له داخل المياه الروسية بدون ترخيص بذلك، لذا يجوز احتجازه ومصادرته بموجب أحكام القانون المحلي الذي ينظم استعمال هذه المياه "the municipal law regulating the use of those waters" (110) . وهكذا فإن الحكومة البريطانية سلمت في هذه القضية بشرعية مطاردة واحتجاز سفينة أرونا The Araunah المذنبة، معترفة بذلك بنظرية الوجود الحكمي (111) .

(ب) القضاء الوطني الفرنسي

أما بالنسبة إلى القضاء الوطني الفرنسي فستتناوله من خلال قضيتين، كلتاهما تهمان ممارسة نشاط الصيد البحري داخل المياه الإقليمية بدون ترخيص، لكنهما اختلفتا من حيث الأحكام، حيث قُبل حق المطاردة في القضية الأولى ورُفض في الثانية . وهو وضع يعكس الموقف الفرنسي بصفة عامة، الذي كان حينئذ مترددا في قبول حق المطاردة الحثيثة .

108 - حول الوجود الحكمي أنر لاحقا.

109 - C.J.Colombos, Op.Cit., p.107 .

110 - Even if The Araunah at the time of the seizure was herself outside the three-mile territorial limit, the fact that she was, by means of her boats, carrying on fishing within Russian waters, without the prescribed license, warranted her seizure and confiscation according to the provisions of the municipal law regulating the use of those waters .) British and Foreign States Papers, vol.82, pp.1058-1059. in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.71.

111 - تجدر الإشارة إلى أن محكمة العدل الدولية الدائمة ستعترف فيما بعد بنظرية الوجود الحكمي، في حكمها الصادر في 7 شتنبر 1927، في قضية اللوتيس The Lotus المشهورة بين فرنسا وتركيا، حيث أعلنت أن للدولة الحق، بمقتضى سيادتها، في منح محاكمها ما تشاء من اختصاصات، وبالنسبة إلى موضوع المطاردة الحثيثة، فإن بإمكانها أن تفسر القانون بطريقة تعتبر بأن الخروقات التي ارتكبت من طرف أشخاص، كانوا حين ارتكابهم لها في إقليم دولة أخرى، كما لو أنها ارتكبت فوق الإقليم الوطني، إذا كان لهذا الخرق أثر على سلامة هذا الأخير، أنظر : Ch.Rousseau, Op.Cit., p.236 .

ففي سنة 1931 تمت مفاجئة سفينة الصيد الأجنبية بوكاري Buccari في حالة تلبس، وهي تصطاد بالشبكة الجيبية Chalut الممنوعة في مياه جزيرة كورسيكا، بالإضافة إلى عدم توفرها على الأضواء القانونية المنصوص عليها في القوانين الفرنسية للإبحار . وحين بدت لها قوات خفر السواحل الفرنسية فرت ونجحت في الوصول إلى البحر العالي، حيث تم احتجازها واقتيادها إلى باستيا . وفي 18 يونيو 1931 حكمت محكمة الجنح بهذه المدينة بقانونية المطاردة، وحكمت على قائد السفينة بغرامة مالية، ومصادرة الأدوات والأسماك المصطادة، وكذا بتدمير الوسائل الممنوع استعمالها في الصيد، كما حكمت لصالح نقابة الصيادين بتعويض مادي⁽¹¹²⁾ .

وتعتبر قضية إرنيسست أند بروسبر إفريرت The Ernest and Prosper Everaert أول قضية أنكرت فيها محكمة وطنية وجود عرف دولي يتعلق بحق المطاردة الحثيثة، وتتلخص وقائع القضية في احتجاز سفينة الصيد البلجيكية أشيل The Achille وهي منهمكة في صيد سمك الإسبرط Sprat في 29 دجنبر 1935، بعد مطاردتها في المياه الإقليمية الفرنسية، لكونها خرقت بذلك أحكام قانون فاتح مارس 1888، الذي يمنع على السفن الأجنبية ممارسة نشاط الصيد في المياه الإقليمية لفرنسا والجزائر والمحددة بثلاثة أميال⁽¹¹³⁾ . وقد اعتمد المدعي العام بمحكمة دانكيرك، التي عرضت عليها القضية، على حق المطاردة الحثيثة لتبرير احتجاز السفينة البلجيكية في البحر العالي، مستشهدا بالوثيقة الملحقة بالبيان الختامي الذي كان مؤتمر التقنين المتطور قد تبناها بلاهاي في 12 أبريل 1930 . وقد رد دفاع السفينة بأن الوثيقة المذكورة ليست لها قوة إلزامية، وأن المعاهدة التي يجب الأخذ بها في هذه الحالة هي معاهدة مصايد بحر الشمال لسنة 1882، والتي لا تنص على حق المطاردة الحثيثة⁽¹¹⁴⁾ .

¹¹²- Attendu que le flagrant délit n'est pas niable et que, du moment où le chalutier avait été surpris en flagrant délit dans les eaux territoriales, cette constatation comportait implicitement le droit de poursuivre, sans le perdre de vue, et de se saisir du délinquant alors même que, dans sa fuite, ce dernier aurait franchi lesdites eaux et gagné la haute mer ; qu'il ne peut d'ailleurs en être autrement, car dans le cas contraire, les lois dont on requiert aujourd'hui l'application demeureraient pour toujours sans effet s'il était permis aux délinquants de pouvoir y échapper en fuyant...) Le droit maritime français, 1er nov. p.442, in J.Massin, Op.Cit., p.34-35 .

¹¹³- Article 1er. La pêche est interdite aux bateaux étrangers dans les eaux territoriales de la France et de l'Algérie, en deça d'une limite qui est fixée à trois milles marins au large de la laisse basse mer...) Loi ayant pour objet d'interdire la pêche aux étrangers dans les eaux territoriales de France et d'Algérie du 1er mars 1888 comme modifiée par la loi du 30 mars 1928 et par la loi du 16 avril 1933, in Laws and regulations of the regime of the territorial sea, United Nations, New York, 1957, p.497 .

¹¹⁴ - معاهدة جماعية أبرمت بين كل من: بلجيكا، الدانمارك، فرنسا، ألمانيا، بريطانيا و هولندا في 6 ماي 1882 بلاهاي . أهم موادها هي المادة الثانية التي تنص على ما يلي :

(Article 2. Les pêcheurs nationaux jouiront du droit exclusif de pêche dans le rayon de trois milles, à partir de la laisse de basse mer, le long de toute l'étendue des côtes de leurs pays respectifs, ainsi que des îles et des bancs qui en dépendent...

Le présent article ne porte aucune atteinte à la libre circulation reconnue aux bateaux de pêche, naviguant ou mouillant dans les eaux territoriales, à la charge par eux de se conformer aux règles spéciales de police édictée par les Puissances riveraines .) Convention pour régler la police de la pêche dans la mer du nord en dehors des eaux territoriales, signée à La Haye, le 6 mai 1882. in Laws and regulations on the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.695 .

وفي حكمها الصادر في 8 فبراير 1936، اعتبرت محكمة الجنح بدانكيرك الوثيقة الملحقة بالبيان الختامي لمؤتمر لاهاي سنة 1930 مجرد مشروع، ألحق بالبيان الصادر عن الدول المشاركة في المؤتمر، وأن المبدأ الذي تضمنته لا يرقى إلى مرتبة العرف الدولي، وأنه إذا كان بالإمكان القول بأنها تكرر المبدأ فإنه يمكن أيضاً، وعلى النقيض من ذلك، نفي وجود هذا المبدأ طالما أن ليست هناك اتفاقية من شأنها أن توضح تطبيقه وشروط ممارسته⁽¹¹⁵⁾ .

وقد ناقشت المحكمة مسألة ما إذا كانت اتفاقية مصايد بحر الشمال لسنة 1882 تسمح بممارسة حق المطاردة الحثيثة، ونفت وجود ذلك الحق على أساس أن تمديد حق المطاردة إلى البحر العالي سوف يؤدي لا محالة إلى الخلط بين حقوق السفن التي تقوم بالمطاردة وحقوق السفن التي يعهد إليها بواسطة اتفاقية دولية بمهمة مراقبة الصيد في البحر العالي . واعتبرت أن اتفاقية مصايد بحر الشمال تسعى إلى ضبط سياسة الصيد في بحر الشمال، خارج المياه الإقليمية للدول الموقعة عليها، وأنه لا يمكن تحت أي ظرف من الظروف الجزم بأنها تتضمن حق المطاردة الحثيثة تجاه السفن الأجنبية من داخل المياه الإقليمية⁽¹¹⁶⁾ .

وقد انتهت المحكمة إلى أن المطاردة الحثيثة بهدف اعتقال سفينة تصطاد في المياه الأجنبية غير منظم بموجب اتفاقية صريحة، وصرحت بعدم قانونية احتجاز السفينة ومصادرة أدواتها ومحصول الصيد، معتبرة أنه لا

¹¹⁵- Attendu, qu'il s'agit donc de savoir si une poursuite ainsi commencée donne un droit de capture sur les navires délinquants et en conséquence sur les engins dont la confiscation est demandée, quoique celui-ci, battant pavillon belge, ait pu gagner la haute mer;

(...Attendu, qu'à l'appui d'une solution affirmative sur ce point, le ministère public soutient que la possibilité de continuer en haute mer la poursuite d'un navire étranger commettant une infraction dans les eaux territoriales, est de principe en droit international public, ainsi que l'a consacré un arrêt de la cour d'appel de Bastia du 22 septembre 1931 et qu'en outre il fait état de l'Acte final de la Conférence pour la codification du droit international qui a été signé à La Haye par les représentants de la France et de la Belgique, le 12 avril 1930;

(...Attendu, que l'inculpé dénie toute valeur à cet acte non ratifié par les Etats représentés et qu'il ne serait qu'un simple projet, qu'il affirme que la Belgique n'est liée que par la convention de la Haye en date du 6 mai 1882, pour régler la police de la pêche dans la mer du nord, et que cet accord ratifié par la France et la Belgique ne permet pas aux vedettes des douanes de poursuivre et de saisir des navires étrangers dans les conditions de l'espèce actuelle;

(...Attendu que l'acte final du 19 avril n'est qu'un projet non encore ratifié par les Etats représentés à la Conférence qui a amené la rédaction; que si l'on peut y voir la consécration d'un principe en usage, il est aussi possible d'en déduire l'inexistence de ce même principe, puisqu'une convention internationale serait nécessaire pour en déterminer l'application .) Les attendus intéressants du jugement du Tribunal de Dunkerque, in J.Massin, Op.Cit., p.36

¹¹⁶- Attendu ,au contraire, que la convention du 6 mai 1882 démontre qu'en cette matière, la règle est la liberté absolue de la haute mer, et que les pouvoirs de police des bâtiments d'une nation sur les navires de pêche étrangers sont strictement limités; qu'en effet ce traité, bien que relatif à la police de la pêche en haute mer comporte des restrictions nombreuses à la surveillance et au droit de visite exercés par des bâtiments croiseurs de la Marine Militaire des Etats contractants; qu'il en ressort que chaque Nation entend conserver le privilège de son pavillon pour ses navires nationaux;

(...Attendu qu'en présence de cette convention, l'extention d'un droit de poursuite en haute mer risquerait d'amener des complications par la confusion qui pourrait s'établir entre les droits du navire poursuivant et ceux des bâtiments croiseurs habilités par le traité pour la surveillance de la pêche en haute mer; qu'une pareille exception au principe de la liberté de la mer et du privilège du pavillon ne pourrait être admis par le Tribunal qu'en présence d'éléments qui font défaut en l'espèce;...)

Cité par J.Massin, Op.Cit., p.37.

يمكن تطبيق المادة العاشرة من قانون فاتح مارس 1888 في هذا المجال، واكتفت بالحكم على السفينة بغرامة لخرقها قوانين الصيد الفرنسية⁽¹¹⁷⁾ .

إن ما انتهت إليه المحكمة في هذه القضية من نفي لوجود قاعدة عرفية تتعلق بحق المطاردة الحثيثة لم يكن مسائرا لواقع القانون الدولي آنذاك وكذلك للممارسة الدولية في هذا المجال، ذلك أن استقراء أعمال الفقه الدولي وما كان يجري العمل عليه من طرف الدول يسمح بالقول بأن حق المطاردة الحثيثة كان ينظر إليه بوصفه قاعدة عرفية، بل إن المحاكم الفرنسية نفسها كان قد سبق لها تبنيه في قضية بوكاري **Buccari** السالفة الذكر . وقد تعرض هذا الحكم للنقد من طرف الفقه الفرنسي، فالأستاذ جيدل **Gidel** أخذ على النيابة العامة موقفها السلبي في القضية لعدم طعنها بالاستئناف لفائدة القانون⁽¹¹⁸⁾ .

2-حق المطاردة الحثيثة في أحكام القضاء الوطني في الأنظمة الأخرى

لقد أتيح للقضاء في بعض الدول الأخرى أن ينظر في بعض القضايا التي أثرت فيها مسألة مدى حق الدول في ممارسة المطاردة الحثيثة، وشكلت قضيتا كاتينا **The Katina** وأوناسيس **The Onasis** مناسبة لبحث الموضوع من طرف كل من القضاء الوطني المصري (أ)، والقضاء الوطني البيروني (ب) .

(أ) القضاء الوطني المصري

تعتبر قضية كاتينا **The Katina** من أشهر القضايا التي عُرضت على القضاء المصري في الموضوع، ويتعلق الأمر بباحرة مملوكة لشخصين أحدهما يوناني والآخر بريطاني، غادرت ميناء بيروت في 21 يناير 1928 متوجهة نحو الإسكندرية . وحسب معلومات مجهولة المصدر وصلت إلى السلطات المصرية، فإنها كانت تحاول تهريب المخدرات إلى داخل التراب المصري، فصدرت الأوامر من السلطات المصرية إلى سفينة خفر السواحل "الأمير فاروق" **The Emir Farouk** بمراقبة المنطقة الجمركية المصرية والتأكد من صحة هذه المعلومات . وفي 25 يناير من نفس السنة عثرت سفينة المراقبة المصرية على سفينة كاتينا **The Katina**، في مكان يبعد عن منارة روسيت **Rosette** بأربعة أميال وداخل المنطقة الجمركية المصرية المحددة في عشر كيلومترات . وبما أن السفينة المشتبه فيها لم تستجب للأمر بالتوقف، فقد تمت مطاردتها خارج هذه المنطقة، حيث اتضح أنها كانت محملة بكمية من الحشيش يبلغ وزنها 493 كيلوغراما .

وقد أمرت اللجنة الجمركية بالإسكندرية في 17 فبراير بمصادرة السفينة والمخدرات، وتوقيع غرامة بمبلغ 4.930 جنيه مصري، يؤديها قائد السفينة بالتضامن مع بعض أعضاء الطاقم . وتقدم مالكا السفينة بتعرض أمام المحكمة التجارية المختلطة بالقاهرة، إلا أن هذه الأخيرة قررت في 18 يونيو من نفس السنة تأكيد احتجاز السفينة ومصادرتها مع البضاعة، والإبقاء على الغرامات المفروضة . وحين عُرضت القضية على المحكمة

¹¹⁷ - Ibid., p.35; N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.82.

¹¹⁸ - Note in La Revue Critique de droit International, Juillet 1936, pp.753-755, cité par J.Massin, Op.Cit., p.38.

المختلطة للاستئناف بالإسكندرية، أصدرت هذه الأخيرة حكمها في 16 يناير 1929 بتأكيد الحكم الصادر عن المحكمة التجارية المختلطة بالقاهرة⁽¹¹⁹⁾ .

إن أهمية هذا الحكم تكمن في الجواب الذي ردت به المحكمة على حجج الاستئناف المقدمة من طرف دفاع السفينة للدفع بعدم قانونية الاحتجاز الذي تم خارج المنطقة الجمركية، استنادا إلى المادة الثانية من القوانين الجمركية المصرية الصادرة في ثاني أبريل من سنة 1884⁽¹²⁰⁾ . وهكذا اعتمدت المحكمة على سجل السفينة المصرية ومحضر الاحتجاز، اللذين ثبت للمحكمة بموجبهما أن السفينتين كانتا، في الوقت الذي تم فيه إشعار سفينة كاتينا The Katina بالتوقف، داخل المنطقة الجمركية، وبناء على ذلك تم اللجوء إلى مقتضيات المادة 32 من القوانين الجمركية المصرية التي تنص على حق المطاردة من داخل المنطقة الجمركية حتى البحر العالي⁽¹²¹⁾ .

(ب) القضاء الوطني البيروفي

منذ أن أعلنت بعض دول أمريكا الجنوبية عن مد سيادتها الوطنية وولايتها الخالصة على مسافة تمتد على 200 ميل بحري⁽¹²²⁾، سُجلت عدة حوادث بحرية فوق هذه المجالات المستحدثة، أهمها قضية أوناسيس The Onasis التي همت أسطولا من الحوامة مملوكا لليوناني أريسطو طاليس أوناسيس، والتي تتلخص وقائعها في أن الوحدات البحرية البيروفية عثرت بتاريخ 13 نونبر 1954، على بعد 110 أميال من شواطئ البيرو على سفن تابعة لذلك الأسطول تحمل العلم البانامي، مؤلفة من أولمبيك شالنجر The Olympic Challenger، وأولمبيك فيكتور The Olympic Victor، وأولمبيك ليغتينغ The Olympic Lighting، وأولمبيك فيغتر The Olympic Fighter، وأولمبيك كونكيورور The Olympic Conquiroir، وبعد مطاردتها ألقى القبض على اثنين منها على مسافة 126 ميلا من شواطئ البيرو، وتم احتجاز اثنين آخرين على مسافة 300 ميل، بعد استعمال القذائف والمدافع الرشاشة من طرف القوات البحرية

¹¹⁹- Considérant que les appelants invoquent l'article 2 des règles douanieres, qui pose que la zone de surveillance s'étend à une distance de dix kilomètres du rivage, pour réclamer que la saisie effectuée hors de cette limite soit annulée;

Considérant qu'il résulte des mentions du livre de loch de l'Emir Farouk, corroborées par le procès-verbal de saisie, qu'au moment où le Katina reçut du Farouk le premier signal de stopper et ce sous la menace de tirer sur le Katina, les navires étaient en un point situé à 31 deg. 30'2" Lat. N. et 30 deg. 15'25" Long. E; que la détermination de ce point sur la carte produite lors des débats permet d'établir que le lieu ainsi indiqué se trouve à quatre milles du phare de Rosette et par suite dans les limites de la zone de douanes, qu'il y a lieu d'appliquer l'article 32 des règles douanières, dont la validité n'est pas contestée dans les arguments, et selon lequel, si un navire ne s'arrête pas après en avoir reçu l'ordre dans la zone des douanes " la poursuite peut être continuée, et le navire suivi et saisi au delà de la limite de dix kilomètres ", et c'est exactement ce qui est arrivé .

Considérant que, dans ces circonstances, il n'y a pas lieu de retenir l'argument des appelants, relatif à l'endroit où la saisie fut effectuée... J.Massin, Op.Cit., p.33.

¹²⁰- Article 2. Zone of surveillance...For vessels, the zone of surveillance shall extend to a distance of ten kilometers from the shore... Customs regulations, 2 April 1884, in Laws and regulations on the regime of the high seas, vol.I., Unite Nations, New York, 1951, p.69.

¹²¹- أنظر مضمون المادة 32 لاحقا . الملاحظ أن حكم المحكمة لم يستند فقط إلى مضمون المادة 32 من القوانين الجمركية المصرية، بل أيضا إلى المادة 19 من الاتفاقية التجارية المبرمة بين مصر واليونان في مارس 1895 . أنظر مضمون هذه المادة لاحقا.

¹²²- كان الإعلان بتاريخ 18 غشت 1952، والدول المعنية هي الشيلي والاكوادور والبيرو.

البيروفية . وفي الأخير تمت مهاجمة السفينة الأم أولمبيك شالنجر The Olympic Challenger بواسطة الطائرات المروحية على مسافة 364 ميلا من الشاطئ، ليتم احتجازها واقتيادها إلى ميناء بايتا Paita . وقد أثّرت المطاردة الحثيثة من طرف البيرو بالنسبة إلى السفن الثلاثة الأخيرة، على اعتبار أن المطاردة قد بدأت من داخل منطقة 200 ميل، التي تعتبر منطقة الولاية الخالصة للبيرو. بموجب إعلان 18 غشت 1952.

وفي 17 نونبر 1954 قدمت البيرو دعوى استعجالية ضد رؤساء السفن، بتهمة خرقهم بعض أحكام سلطات الموانئ البيروفية والأنظمة الوطنية للتجارة البحرية، والتي تمت المصادقة عليها في قرار 21 أكتوبر 1951 . وتبعاً لذلك قام سفير بريطانيا بإرسال مذكرة إلى وزارة الخارجية البيروفية في 19 نونبر 1954، عبر فيها عن قلق الحكومة البريطانية من احتجاز سفن أوناسيس، وانعكاس ذلك على المصالح البريطانية، لأن الأسطول كان مؤمناً لدى شركة التأمين البريطانية لويديز Lyod's . وقد ورد في المذكرة كذلك أن الحكومة البريطانية تحتفظ لنفسها بحق طلب التعويض عن الأضرار التي قد تلحق مصالح رعاياها، وأنها تعتبر ادعاء دولة البيرو السيادة على منطقة 200 ميل متعارض ومقتضيات القانون الدولي . وفي معرض ردها الصادر في 25 نونبر 1954 رفضت الحكومة البيروفية مضمون المذكرة البريطانية، على أساس أن قضية سفن أوناسيس تمس بالحقوق السيادية لدولة البيرو .

وأصدرت محكمة بايتا Paita حكمها في القضية في 26 نونبر 1954، ورد فيه أن السفن المعنية قد قامت بعملياتها داخل المياه الإقليمية البيروفية، وأنها اصطادت ما بين 2500 و 3000 حوت، وأن واقعة إلقاء القبض على السفينة الأم أولمبيك شالنجر The Olympic Challenge خارج حد 200 ميل لا يؤثر على قانونية المطاردة. وأن وسائل الإثبات قد أظهرت أنه حين تلقت السفينة الأم خبر اعتقال السفينتين، واصلت السير لمدة أربعة وعشرين ساعة متواصلة بسرعة كبيرة، متخذة كل الاحتياطات اللازمة لتفادي الاحتجاز .

لقد اعتمدت المحكمة في إدانتها للسفن على حق المطاردة الحثيثة، لتبرير توقيف السفن الثلاثة التابعة للأسطول، وخصوصاً السفينة الأم خارج حد 200 ميل المطالب به من طرف البيرو، كما اعتمدت أيضاً بطريقة غير مباشرة على نظرية الوجود الحكمي . وقد حملت المحكمة رؤساء السفن مسؤولية خرق القوانين البيروفية، باعتبارهم يمثلون ملاك السفن، وفرضت عليهم أداء غرامة مشتركة، تبلغ ثلاثة ملايين دولار أو ما يعاها بالعملة الوطنية، في أجل 5 أيام، وأمرت بحبس السفن لضمان أداء الغرامة، والتي تم أدائها فعلاً في 13 دجنبر 1954، أُخلي بعدها سبيل السفن⁽¹²³⁾ .

¹²³ - Ibid., p.89-90 ; Ch.Rousseau, Op.Cit., p.247 .

ورغم احتجاجات كل من الولايات المتحدة وبريطانيا وبنما، فإن البيرو لم تتراجع عن التدابير التي اتخذتها في حق السفن المعنية، مما يوضح الأزمة التي عرفتتها الملاحة البحرية الدولية بسبب المطالب التي تبنيتها حينئذ بعض الدول الساحلية، من خلال مد ولايتها على مجالات بحرية واسعة⁽¹²⁴⁾ . وإذا كان معظم القضاء الوطني قد قبل تطبيق حق المطاردة الحثيثة في القضايا التي عرضت عليه في هذا الشأن، فإن الأمر اختلف بالنسبة إلى التحكيم الدولي الذي رفض أغلبه هذا الحق .

الفقرة الثانية: موقف التحكيم الدولي من حق المطاردة الحثيثة

درج الفقه على التطرق إلى قضية آيم ألون The I'm Alone كلما ثار الحديث حول حق المطاردة الحثيثة، باعتبارها مرجعا أساسيا في الموضوع، وهي مسألة منطقية لأن هذه القضية ثار حولها سجل قانوني تناول كل جوانبها، استفاد معه دارسو موضوع حق المطاردة الحثيثة . وقد آثرنا أن نبدأ بقضيي إيطاطا The Itata وتحكيم آسر Asser لأسباب منهجية، أولا لأن دراسة تطور الممارسة الدولية يتطلب احترام الترتيب الكرونولوجي؛ وثانيا لأن الحكمين معا اعترضا على تطبيق حق المطاردة الحثيثة في القضايا المعروضة؛ هذا بالإضافة إلى أن بعض فقهاء القانون الدولي، ومن بينهم Jessup⁽¹²⁵⁾ اعتبروا قضية إيطاطا The Itata إحدى أهم القضايا في القانون الدولي فيما يتعلق بحق المطاردة الحثيثة .

أولا: الأحكام الدولية الراضة لحق المطاردة الحثيثة

1- قضية إيطاطا The Itata

تتلخص وقائع القضية في أنه أثناء الحرب الأهلية الشيلية سنة 1891، قام زعماء حزب المؤتمر الذي كان يحاول إسقاط الحكومة القائمة، بإرسال سفينة إيطاطا The Itata إلى الولايات المتحدة الأمريكية للتزود بالسلاح ونقله إلى إكيك Iquique المركز الرئيسي للثوار . وقد تم احتجاز السفينة في سان دييغو San Diego بكاليفورنيا، بتهمة المساس بحياد الولايات المتحدة الأمريكية . وأثناء سير الدعوى القضائية فرت سفينة إيطاطا The Itata خارج الميناء، وتمكنت من التزود بالأسلحة والذخيرة من مكان آخر برفقة الطراد الشيلية إيزميرالدا Esmeralda، التي كانت بدورها في خدمة الثوار الشيليين، وتوجهت بعد ذلك نحو إكيك Iquique . وفي غضون ذلك أرسلت وحدات البحرية الأمريكية السفينتين الحربيتين أوماها Omaha وشارلستون Charleston، لمطاردتهما واحتجازهما واقتيادهما إلى أحد الموانئ الأمريكية، في هذا الوقت وصلت إيطاطا The Itata إلى إكيك Iquique وبالتالي لم تحدث مطاردة حثيثة . إلا أنه سيتم تسليم السفينة و الطراد معا إلى العميد البحري الأمريكي ماك كان Mc Cann، تحت ضغط القوات

¹²⁴ - في منتصف الخمسينات بدأت الكثير من الدول الساحلية تعتمد إلى مد سيادتها الإقليمية على مساحات شاسعة من المجالات البحرية المجاورة، وخلال مؤتمري جنيف لستتي 1958 و 1960 حاول المجتمع الدولي أن يجد قانونا موحدا لتنظيم المجال البحري، حيث كان قانون البحر يمتاز حينئذ بالتنوع . إلا أن المسألة لم تنته إلا مع المؤتمر الثالث لقانون البحار، حيث تم إرضاء المطالب السيادية للدول الساحلية بسن المنطقة الاقتصادية الخالصة مكرسا عليها بعض الحقوق لصالحها.

¹²⁵ - Ph.C.Jessup, The law of territorial waters and maritime jurisdiction in marginal seas, New york, 1927, p.316.

البحرية الأمريكية، حيث تمت إعادتهما معا إلى الولايات المتحدة الأمريكية لمحاكمتتهما بتهمة خرق القوانين الأمريكية .

وقد مثل الأشخاص المسئولون عن شراء الأسلحة من الولايات المتحدة وتفريغها في إكيك Iquique، أمام محكمة مقاطعة جنوب كاليفورنيا، إلا أن المحكمة عبرت عن شكوكها، فيما يتعلق بمسألة ما إذا كانت القوانين الأمريكية صالحة للتطبيق في مثل هذه القضية، وقررت تبرئة المسئولين عن السفينتين، ونفس القرار اتخذته فيما يتعلق بالدعوى الأمريكية التي تم تقديمها أمامها والمتعلقة بتغريم السفينة والحمولة بزعم خرق قوانين الحياد .

ورغم استئناف الحكم فإن ذلك لم يفض إلى نتائج مرضية بالنسبة إلى المصالح الأمريكية، حيث أكدت محكمة الاستئناف رفض الطلب . وسيُتخذ نفس الموقف من طرف المحكمة العليا الأمريكية في القضية . ولقد استنكر القاضي ستوري Story فكرة السماح لضباط الجمارك الأمريكيين بالدخول إلى الموانئ و الأقاليم الأجنبية، من أجل احتجاز السفن التي تكون قد خرقت القوانين الأمريكية، وكذا فكرة افتراض أن الكونغرس الأمريكي قد يكون برر هذا الخرق السافر للقانون الدولي¹²⁶ .

وبعد انتهاء القضية قام مالكو سفينة إيطاطا The Itata بتقديم دعوى التعويض في مواجهة الحكومة الأمريكية أمام لجنة المطالب الأمريكية/الشيلية التي تم إحداثها بعد الحادث، بموجب اتفاقية 7 غشت 1892. والتي قررت أن السفينة هدف المطاردة دخلت المياه الإقليمية الشيلية دون أن تكون محل مطاردة، ومع ذلك تم احتجازها داخل هذه المياه، الشيء الذي حدا بها إلى الحكم بالتعويض لفائدة مالكي إيطاطا The Itata¹²⁷ .

إن أهمية هذه القضية تكمن في أنها وقعت بتزامن مع مناقشة مسألة حق المطاردة الحثيثة من طرف معهد القانون الدولي (دورة جنيف 1892)، كما أن الحكم الصادر في شأنها جاء مطابقا للمادة الثامنة من مشروع معهد القانون الدولي، الذي تبناه بعد صدور الحكم (دورة باريس 1894)، والتي تنص على أن المطاردة الحثيثة تنقطع حالما تدخل السفينة المطاردة البحر الإقليمي لبلدها، وهو الموقف الذي كان مكرسا من طرف الدول الساحلية التي كانت متمسكة بممارسة سيادتها كاملة على بحارها الإقليمية، وهو أمر يفضي إلى بروز عرف يقضي بانقطاع مطاردة السفن حين دخولها إلى البحار الإقليمية لبلداتها، وهذا العرف هو الذي اعتمدت عليه اللجنة الأمريكية/الشيلية، في قرارها القاضي بعدم الاعتراف بممارسة حق المطاردة الحثيثة من طرف سفن خفر السواحل الأمريكية .

¹²⁶ - (...Il serait monstrueux de supposer que nos officiers des douanes soient autorisés à entrer dans les ports et des territoires étrangers, dans le but de saisir des navires qui auraient commis des infractions à nos lois . Il ne peut être présumé que le Congrès justifierait volontairement une aussi claire violation du droit international .) J.Massin, Op.Cit., p.43 .

¹²⁷ - W.Dennis, Op.Cit., p.358; J.Massin, Op.Cit., p.42-44 .

صدر مقرر تحكيم الفقيه الهولندي المشهور آسر T.M.C. Asser في قضية السفن الأمريكية جيمس

هاملتون لويس (1891 The James Hamilton Lewis)، وكاب هورن بيجون The Cap (1892 Horn Pigeon)، ووايت (1892 The C.H. White)، وكايت أند أنا The Cate (1892 and Anna)، بموجب اتفاق أبرم بين الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا، ما بين 26 غشت و 8 شتنبر من سنة 1900، والذي نص على أن المحكم الذي سينظر في النزاع، يجب أن يطبق مبادئ القانون الدولي والاتفاقيات الدولية السارية المفعول، والملزمة بالنسبة إلى أطراف النزاع أثناء احتجاز السفن المذكورة سابقاً⁽¹²⁸⁾.

وقد كانت هذه السفن مختصة في صيد الفقمه Phoque، وتم القبض عليها في بحر بهرينغ من طرف طرادات روسية خارج المياه الإقليمية الروسية، بتهمة أنها كانت تصطاد بطريقة غير قانونية داخل حدود ثلاثة أميال، وقد كان قرار التحكيم الصادر في 29 نونبر 1902 موضوع نقاشات متعارضة، حيث اعتبر في حيثاته أن مطاردة سفينة خارج البحر الإقليمي، بتهمة أن أفراد طاقمها قد أذنبوا بقيامهم بأعمال غير قانونية في المياه الإقليمية، أو في الإقليم نفسه، هو سلوك غير متلائم مع قواعد القانون الدولي، طالما أن ولاية الدولة الساحلية لا تمتد خارج حدود البحر الإقليمي، إلا إذا كان قد تم نسخ هذه القاعدة بواسطة معاهدة خاصة⁽¹²⁹⁾.

وقد اعتبر بعض الفقه قرار التحكيم هذا بمثابة رفض من طرف الفقيه آسر Asser لحق المطاردة الحديثة⁽¹³⁰⁾، إلا أن آسر Asser فند هذه الأطروحة بعد ثلاث سنوات من صدور قرار التحكيم، حيث ورد في مقال للفقيه وستليك Westlake صادر في دورية La Revue du Droit International سنة 1905، تصريح للقاضي آسر Asser يعلن فيه قبوله المبدئي بحق المطاردة الحديثة، ويشير فيه إلى أن الأمر في قضية السفينتين الأمريكيتين جيمس هاملتون لويس The James Hamilton Lewis ووايت The C.H. White كان لا يتعلق بمطاردة بدأت في البحر الإقليمي⁽¹³¹⁾.

¹²⁸- L'arbitre appliquera aux cas en litige les principes du droit des gents et les traités internationaux qui étaient en vigueur et obligatoires pour les parties impliquées dans ce litige, au moment où la saisie des navires susmentionnés a eu lieu. J.Basdevant, Op.Cit., p.535, note 1.

¹²⁹- The policy of the defendant party, according to which it was permitted to a warship of a state to pursue beyond territorial waters a vessel whose crew had rendered themselves guilty of an illegal act in territorial waters or on the territory of that State, could not be regarded as comforting to international law, since the jurisdiction of a State does not extend beyond the limits of the territorial sea, unless this rule has been derogated by a special convention. N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.69.

¹³⁰- J.Massin, Op.Cit., p.44; C.J.Colombos, Op.Cit., p.104; L.Cavare, O.Cit., p.727.

¹³¹- En traitant de la juridiction dans les eaux territoriales et de la liberté de la mer, l'auteur croit devoir constater que mon opinion personnelle, exprimée dans ma sentence arbitrale du 29 novembre 1902, semble être en désaccord avec la doctrine, d'après laquelle la poursuite d'un navire sur la haute mer serait permise dans le cas où cette poursuite aurait été commencée légalement dans les eaux territoriales de l'Etat auquel appartient le navire pourauivant. Je suis heureux de pouvoir répondre que j'accepte entièrement cette doctrine et qu'à l'égard du jugement arbitral il semble exister un malentendu que je m'empresse de faire cesser. Dans les affaires James Hamilton Lewis et C.H.White, il ne s'agissait pas d'une poursuite commencée dans les eaux territoriales...) Revue de Droit International, 1905, p.131, cité par N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.70.

وإذا كان حق المطاردة الحثيثة قد رفض في القضيتين السابقتين لعدم توفر شروطه، فإن الأمر مختلف بالنسبة إلى الحكم الصادر عن لجنة التحكيم التي نظرت في قضية آيم ألون I'm Alone .

ثانياً: قضية آيم ألون The I'm Alone وقبول حق المطاردة الحثيثة

1- وقائع القضية

تعتبر قضية آيم ألون The I'm Alone أشهر قضية تتعلق بموضوع حق المطاردة الحثيثة، ذلك أن كل من كتب عن هذا الموضوع، بتفصيل أو باقتضاب، لابد وأن يتطرق إليها، باعتبارها الحالة الكلاسيكية التي تجسد هذا الحق، ولكونها أسالت الكثير من مداد فقهاء القانون الدولي . إنها قضية سفينة كندية في ملكية شركة الملاحة البحرية أوجين كريزر المحدودة Eugen Creaser Shipping Company Limited، وقعت أثناء سريان مفعول قانون المنع الأمريكي الذي يحرم نقل المشروبات الكحولية إلى تراب الولايات المتحدة الأمريكية .

ففي 20 مارس 1929 صدر أمر بالتوقف إلى سفينة آيم ألون I'm Alone من طرف سفينة المراقبة الأمريكية ولكوت The Wolcott، التي تعمل لمصلحة الجمارك، وذلك حين كانت السفينة الكندية مبحرة من سكوتلندا الجديدة New Scotland نحو برمودا Bermuda . في هذه المرحلة من الرحلة كانت السفينة الكندية على بعد 15,5 ميلا من السواحل الأمريكية حسب تصريح قائد السفينة الكندية، وعلى بعد 10,8 أميال حسب تصريح السلطات الأمريكية . إلا أن السفينة الكندية لم تمثل لأمر التوقف الموجه إليها، مما حدا بسفينة المراقبة الأمريكية ولكوت The Wolcott إلى مطاردتها في البحر العالي، وفي نفس الوقت بعثت إلى السلطات الساحلية تطلب منها إرسال سفينة أخرى لمآزرتها في المطاردة . وفعلا وصلت في صباح يوم 22 مارس 1929 السفينة الجمركية دكستر The Dexter إلى عين المكان واضطلعت بمهمة المطاردة، ووجهت إلى السفينة هدف المطاردة إشارة التوقف، إلا أن هذه الأخيرة لم تستجب لها، فتم إغراقها بواسطة مائة قذيفة مدفعية على بعد 225 ميل من السواحل الأمريكية، وخلال هبوط السفينة تحت الماء غرق أحد أفراد الطاقم يحمل رتبة عريف⁽¹³²⁾ .

لقد أثارت الحادثة نقاشا واسعا لدى الرأي العام في كل من الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، وطرح عدد أسئلة تتعلق بقواعد القانون الدولي التي يجب تطبيقها على هذه الحادثة، خصوصا وأن بعض النقط لم يتم تفصيلها من خلال البيانات الرسمية التي صدرت في الموضوع، كتحديد المسافة المضبوطة التي تم فيها إصدار الأمر بالتوقف إلى سفينة I'm Alone، والمسافة التي يمكن قطعها بحرا في ساعة من الزمن المنصوص عليها في اتفاقية منع التهريب المبرمة بين الولايات المتحدة وبريطانيا سنة 1924.

فبالنسبة إلى البيان الرسمي الصادر عن قوات خفر السواحل الأمريكية في 25 مارس 1929، ورد فيه أن آيم ألون I'm Alone اشتهرت بتعاطي تهريب المشروبات الكحولية وأنها جهزت لتكون مخصصة لهذه

¹³² - N.M.Poulantzas, Op.Cit., pp.63-64 .

المهمة، فهي مجهزة بمائتي حصان، وبدأت نشاط إنزال المشروبات الكحولية منذ 12 مارس 1929 . وعن الفترة الفاصلة ما بين إصدار الأمر بالتوقف الموجه من طرف ولكوت **The wolcott** إلى آيم ألون **I'm Alone** في صبيحة 20 مارس، وبين صبيحة 22 مارس لحظة إغراقها من طرف سفينة المراقبة الأمريكية ديكستر **The Dexter**، جاء في نفس البيان أنه في 20 مارس اكتشفت سفينة المراقبة الأمريكية **The Wolcott** السفينة الكندية آيم ألون **I'm Alone**، داخل مسافة 12 ميلا من سواحل لويزيانا، وعلى بعد 500 ميل من سواحل برمودا **Bermuda** التي انطلقت منها . وأن سفينة المراقبة قد وجهت أمرا بالتوقف إلى السفينة الأجنبية قصد القيام بزيارتها وتفتيشها، طبقا للقوانين المحلية الجاري بها العمل، إلا أن هذه الأخيرة رفضت الامتثال مما أدى إلى إطلاق النار على مقدمتها، وأمام رفضها التوقف أطلقت عليها قذيفة أخرى موجهة نحو أشرعتها، إلا أن سفينة ولكوت **The Wolcott** عجزت عن إجبارها على التوقف بسبب تعطل مدفعها .

وأضاف البيان الرسمي أن آيم ألون **I'm Alone** قد فرت، واستمرت مطاردتها من طرف سفينة ولكوت **The Wolcott** بالإضافة إلى سفينة خفر السواحل ديكستر **The Dexter** التي لحقت بها أثناء المطاردة في 22 مارس، والتي طلب قائدها من سفينة آيم ألون **I'm alone** التوقف، وقد رفض قائد هذه الأخيرة التوقف نهائيا ولو أدى الأمر إلى الإغراق، وهدد قائد ديكستر **The Dexter** بإغراق السفينة هدف المطاردة، إلا أن هذه الأخيرة لم تستجب فأطلقت عليها قذيفة تحذيرية موجهة نحو مقدمتها، وتلتها أخرى نحو أشرعتها، ومع ذلك استمر قائد آيم ألون **I'm Alone** في رفضه ولوح بمسدس بطريقة تهديدية، فاضطرت سفينة ديكستر **The Dexter** إلى إطلاق عدة قذائف موجهة نحو جسم السفينة أدت إلى إغراقها . وقد أنقذت قوات خفر السواحل كل أفراد الطاقم إلا واحدا مات غرقا، رغم محاولات إنقاذه التي استغرقت ساعتين ونصف⁽¹³³⁾ .

وفي 28 مارس أصدرت قوات خفر السواحل الأمريكية بيانا إضافيا، أعلنت فيه أن سفينة آيم ألون **I'm Alone** كانت داخل الحدود المنصوص عليها في اتفاقية مكافحة تهريب المشروبات الكحولية، المبرمة بين

¹³³ - Le rapport officiel du département américain (On Marsh 20 the Coast Guard patrol boat Wolcott picked up the I'm Alone within twelve miles of the Louisiana coast, The vessel thus being some 500 miles off her course for Bermuda . The Wolcott called upon the smuggler to heave to for boarding and examinations authorized by the U.S.Tariff Act . The order of the United States vessel refused, whereupon the Wolcott fired across the bow of the I'm alone, hailed the vessel, and was defied by her master. The Wolcott then fired through the smuggler's sails and rigging, but the Wolcott could not stop the I'm alone because the gun jammed. The I'm alone fled, being continuously pursued by the Wolcott, and by the Coast Guard patrol boat Dexter which joined in the chase . the Dexter overhauled the I'm Alone on the morning of Marsh 22, The Wolcott also being close up . The master of I'm Alone was told to heave to . He refused, saying that he would be sunk first . The Dexter megaphoned to the I'm Alone that he would have to sink her, but he first fired warning shots ahead, which the smuggler did not heed . The Dexter then fired through the rigging, but still the smuggle refused to stop . The master of the I'm Alone had a pistol and had waved it in a threatening manner . Finally the Dexter was compelled to fired a number of shots into the smuggler's hull, and the vessel sank . The Coast Guard rescued all the I'm Alone crew expect one man who was drowned . The Coast Guard men worked for two and a half hours trying to resuscitate him .) U.S. Daily, Marsh 26,1929, in W.Dennis, Op,Cit., pp.351-352

بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية سنة 1924، في حين ذكر تصريح قائد سفينة آيم ألون I'm Alone أن سفينته كانت على بعد يتراوح بين 5، 14 و 15 ميلا من الشاطئ، في الوقت التي وُجِه إليها الأمر بالتوقف من طرف ولكوت The Wolcott، وأضاف أنه هو ورجاله كانوا يرغبون في التفاوض، إلا أن أفراد قوات خفر السواحل الأمريكية وضعوهم بسرعة في الأغلال، وتم التحفظ عليهم إلى حين وصول سفينة دكستر The Dexter التي نقلتهم إلى نيو أورليانز New Orleans⁽¹³⁴⁾ .

لقد كانت القضية محكومة بمقتضيات تشريعية داخلية من جهة، ومن جهة أخرى بقواعد اتفاقية دولية، ويتمثل النوع الأول من المقتضيات في الفرع 481 من القانون الجمركي الأمريكي، الصادر في 21 شتنبر 1922، الذي ينظم زيارة السفن أو العربات واحتجازها . وينص هذا الفرع على أن أطر الجمارك وقوات خفر السواحل، أو الأعوان والأشخاص المرخص لهم، يمكن لهم في أي وقت أن يصعدوا إلى ظهر أية سفينة أو عربة، في أي مكان من إقليم الولايات المتحدة، أو داخل مسافة أربعة فراسخ من سواحل الولايات المتحدة الأمريكية، حتى ولو كانوا خارج مقاطعاتهم الأصلية، وذلك للقيام بفحص بيان حمولة السفينة وتفتيشها، وفحص السفينة أو العربة، أو أي جزء منها، أو أي شخص أو صندوق أو حاوية توجد على متنها. ومن أجل ذلك يمكن لهم أن يوجهوا للسفينة أو العربة الأمر بالتوقف، وإذا لزم الأمر، أن يستعملوا القوة الضرورية لإجبارها على الامتثال لهذا الأمر . وإذا ظهر أنه تم ارتكاب خرق لقوانين الولايات المتحدة من طرف السفينة أو العربة، أو البضاعة أو أي جزء منها، موجودة على ظهر السفينة أو العربة أو منقولة بواسطتها، فإن تلك السفينة أو العربة تكون عرضة للمصادرة، وفي حالة الفرار أو محاولة الفرار، فإنه يكون بإمكان المسؤولين القيام بمطاردة السفينة وتوقيفها وكذا أي شخص متورط في خرق القانون⁽¹³⁵⁾ .

أما النوع الثاني من المقتضيات فيتمثل في الأحكام الواردة في اتفاقية مكافحة تهريب المشروبات الكحولية، المبرمة بين الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا سنة 1924، والتي تنص على عزم الطرفين على تأييد قاعدة ثلاثة أميال كعرض للبحر الإقليمي، كما تنص على أن بريطانيا تجيز تفتيش السفن الحاملة لعلمها من طرف قوات خفر السواحل الأمريكية، خارج المياه الإقليمية للولايات المتحدة الأمريكية، وذلك للتأكد من أنها لا تنقل مشروبات كحولية إلى التراب الأمريكي . وفي حالة نقلها أو محاولة نقلها تحجز هذه المشروبات الكحولية وتحاكم السفينة، وفقا للقوانين الأمريكية، على ألا تمارس هذه الحقوق خارج المسافة التي تقطعها السفينة المذنب في ظرف ساعة .

إن استعراض الوقائع والقوانين الواجبة التطبيق في النازلة يتضمن عدة نقاط، وتتوقف شرعية المطاردة على مدى توافقها معها، ويمكن بحث هذا التوافق انطلاقا من فرضيتين، فإذا افترضنا أولا أن الأمر بالتوقف تم توجيهه إلى سفينة آيم ألون I'm Alone خارج حد ثلاثة أميال، التي تشكل عرض البحر الإقليمي، وداخل 12 ميلا، وفي نفس الوقت داخل المسافة المقطوعة في ساعة، فهل تعتبر التدابير المتخذة من طرف قوات خفر

¹³⁴ - U.S. Daily, March 29, 1929, Ibid .

¹³⁵ - Ibid., p.353.

السواحل الأمريكية قانونية ؟ . إن الجواب على هذا السؤال يرتبط بمبدأ بما إذا كان الاعتراف الدولي بحق المطاردة الحثيثة من داخل المياه الإقليمية يمكن أن ينطبق أيضا على المسافة المقطوعة في ساعة، المنصوص عليها في الفقرة الثانية من المادة الثالثة من معاهدة 1924، المبرمة بين بريطانيا والولايات المتحدة .

إن التعابير المستعملة في صياغة هذه الفقرة تدل على نية واضعها في التمييز بين المياه الإقليمية عموما، والمياه التي تم اعتبارها إقليمية بشكل خاص، فقط من أجل مطاردة مهربي المشروبات الكحولية . وكل تفسير ينكر حق المطاردة الحثيثة لسفينة فارة من المنطقة المقطوعة في ظرف ساعة، والمحددة في الاتفاقية، سيبطل الامتياز الممنوح من طرف بريطانيا لصالح الولايات المتحدة الأمريكية .

إن التفسير الذي تبناه دفاع السفينة هو أن الاتفاقية تنص على أن الحقوق الممنوحة يجب ألا تمارس على مسافة من الساحل تزيد عن تلك التي يمكن قطعها في ساعة من الزمن، انطلاقا من سواحل الولايات المتحدة الأمريكية . على أن هذا التفسير الضيق لنص المعاهدة لا ينسجم مع المنطق القانوني، ذلك أنه إذا قامت سفينة أجنبية بخرق قوانين الولايات المتحدة الأمريكية في المنطقة المقطوعة في ظرف ساعة، وتمكنت من الهرب دون أن تتمكن سفن المراقبة من مطاردتها فوق البحر العالي، فإن الاتفاقية لن تكون لها أية جدوى .

وإذا افترضنا ثانيا أن حق المطاردة الحثيثة قد تمت ممارسته بشكل صحيح في المنطقة التي يمكن قطعها في ظرف ساعة، فهل يعتبر إغراق السفينة قانونيا؟ . يمكن استنباط الجواب من خلال الفرع 841 من القانون الجمركي الأمريكي، الذي يجعل من واجب قوات خفر السواحل توقيف أية سفينة واستعمال القوة الضرورية لإجبارها على الامتثال، و نفس الأحكام تتضمنها قواعد القانون الدولي .

لقد تطرق الفقيه أوبنهايم Oppenheim إلى الطريقة التي تتم بها الزيارة بقوله إن نية القيام بالزيارة يجب تبليغها إلى السفينة التجارية عن طريق المناداة عليها أو باستعمال قذيفة أو قذيفتين فارغتين كوسيلة للإخبار، فإذا لم تمثل السفينة يمكن إطلاق قذيفة على مقدمتها كإشعار للتوقف، وإذا لم يكن لهذا الإجراء أثر يمكن اللجوء إلى القوة⁽¹³⁶⁾ . وهذا يدل على أن الفرع المذكور منسجم مع قواعد القانون الدولي المعترف بها . وفي غياب أية أحكام خاصة في المعاهدة المبرمة بين الولايات المتحدة وبريطانيا، فإن القواعد القانونية الدولية هي التي تطبق في هذه الحالة، لكن مع محاولة تفادي التحطيم غير الضروري للحياة والممتلكات .

وبالمقابل فإن المسؤولين ليسوا مجبرين على المخاطرة بحياتهم لتطبيق القانون، حين القيام بزيارة سفينة ترفض الانصياع، إما عن طريق الفرار أو باستعمال أية وسيلة أخرى لتفادي هذه الزيارة . وفيما يتعلق بقضية آيم ألون I'm Alone فإنها قد استعملت الوسيلتين معا، فقد فرت إلى البحر العالي، وحين تم تداركها من طرف سفينتا خفر السواحل الأمريكية لجأ قائدها إلى التهديد باستعمال المسدس، وهو ما يمكن اعتباره خطرا حالا يمكن تفاديه باستعمال القوة، مما يجعل الإغراق في حد ذاته مشروعا .

¹³⁶ - L.Oppenheim, vol., 2ème éd. 1912, sec. 268, p.337, in, Ibid., p.459.

2- مداولات لجنة التحكيم المشتركة

لقد تلا إغراق سفينة آيم ألون I'm Alone مراسلات دبلوماسية بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا، واعتبرت هذه الأخيرة أن الإغراق كان غير قانوني، وغير مبرر بأي من مواد معاهدة مكافحة تهريب المشروبات الكحولية لسنة 1924 . وقد عجزت الحكومتان عن التوصل إلى حل، فتم عرض القضية على أنظار لجنة تحكيم مشتركة بموجب المادة الرابعة من الاتفاقية، التي تنص على أن المطالب الموجهة من طرف سفينة بريطانية للحصول على تعويض، على أساس تعرضها للخسارة أو الضرر، من جراء ممارسة غير صحيحة للحقوق الممنوحة بموجب المادة الثانية من الاتفاقية، تُعرض على مُحكمين مُعينين من بل طرفين المعاهدة⁽¹³⁷⁾. وصرحت كندا أمام لجنة التحكيم⁽¹³⁸⁾، بأنه في الوقت الذي صدر فيه الأمر بالتوقف من طرف سفينة ولكوت The Wolcott، والموجه إلى سفينة آيم ألون The I'm Alone، كانت هذه الأخيرة خارج الحدود المتفق عليها في المادة الثانية من اتفاقية مكافحة المشروبات الكحولية لسنة 1924، أي المسافة التي يمكن أن تقطعها السفينة في ظرف ساعة، وبالتالي فإن المحاولة الأولى للعودة إلى ظهر سفينة I'm Alone من طرف قوات خفر السواحل الأمريكية، وما تلاها من مطاردة وإغراق يعتبر غير قانوني .

وردت الولايات المتحدة بأن سفينة آيم ألون I'm Alone كانت حين انطلاق مطاردتها داخل الحدود المتفق عليها، وفي موقع أقرب إلى الساحل من ذلك الذي ذكرته الحكومة الكندية، لأن سرعة السفينة كانت أكبر من تلك التي قدرتها هذه الأخيرة . على أنه رغم الاختلاف الحاصل في وجهات نظر الحكومتين حول موقع سفينة آيم ألون I'm Alone أثناء محاولة تفتيشها، فإن الجانبين كانا يسلمان بأن السفينة كانت خارج حدود ثلاثة أميال المتفق عليها بموجب المادة الأولى من اتفاقية 1924 كعرض للمياه الإقليمية .

المسألة الثانية التي أثارها كندا هي أنه حتى ولو افترض أن سفينة آيم ألون I'm Alone كانت في البداية داخل الحدود المتفق عليها، فمادام أنها كانت خارج المياه الإقليمية، وهو ما لا يمكن إنكاره، فإنه ليس من حق قوات خفر السواحل الأمريكية مطاردتها خارج هذه الحدود، لأن حق المطاردة الحثيئة، حسب رأي الحكومة الكندية، الممنوح بموجب القواعد العامة للقانون الدولي، يطبق فقط حين انطلاق المطاردة من المياه الإقليمية، وأنه إذا كان هناك من حق للمطاردة الحثيئة خارج حدود المياه الإقليمية، فيجب أن يكون ممنوحا، صراحة أو ضمينا، من طرف الاتفاقية نفسها، إلا أن الاتفاقية لا تمنح هذا الحق .

وقد ردت الولايات المتحدة بأنه بموجب المبادئ العامة للقانون الدولي، فإنه يجب اعتبار الحدود المتفق عليها ماثلة للمياه الإقليمية فيما يخص أعمال حق المطاردة الحثيئة، وأن حق المطاردة من أية نقطة داخل الحدود

¹³⁷ - (Article IV: any claim by a British vessel for compensation on the grounds that it has suffered loss or injury through the improper or unreasonable exercise of the rights conferred by article II of this Treaty ...shall be referred for the joint consideration of two persons, one of whom shall be nominated by each of the high Contracting Parties .) Convention for the prevention of smuggling of intoxicating liquors, 23 January 1924, between United Kingdom and United States of America , in Laws and regulations on the regime of the high sea, vol.I, Op.Cit., p.175.

¹³⁸ - لقد مثل الولايات المتحدة الأمريكية في لجنة التحكيم المشتركة القاضي بالمحكمة العليا الأمريكية ويليس فان دفنتر Willis Van Devanter، ومثل كندا القاضي الرئيسي بالمحكمة العليا الكندية السير ليمن بور Sir Lyman Poor .

الاتفاقية، يُستدل عليه من خلال العبارات الواردة في الاتفاقية نفسها، وإلا ستصبح الحقوق الممنوحة بموجبها حبرا على ورق .

المسألة الثالثة التي أثارها الحكومة الكندية هي كون أن المطاردة لم تكن حثيثة ومستمرة، كما هو مشروط في قواعد القانون الدولي، طالما أن سفينة آيم ألون I'm Alone قد تم إغراقها من طرف سفينة مراقبة جاءت في مرحلة لاحقة، حين كانت السفينة الفارة في مكان بعيد جدا عن الحدود المتفق عليها، أي أن هذه السفينة لم تشارك منذ البداية في المطاردة .

وفي ردها على هذه النقطة احتجت الولايات المتحدة الأمريكية بأنه طالما أن سفينة ولكوت The Wolcott كانت تطارد سفينة آيم ألون I'm Alone من البداية إلى النهاية، فإن استمرارية المطاردة لم تتأثر بالتحاق سفينة ديكستر The Dexter والمشاركة في مطاردة وإغراق سفينة آيم ألون I'm Alone .

المسألة الأخيرة التي أثارها الحكومة الكندية هي أنه في حالة افتراض أن مطاردة آيم ألون I'm Alone كانت مبررة، فإن إغراقها كان غير قانوني، فإذا كانت الاتفاقية تمنح حق توقيف السفينة وتفتيشها وفق بعض الشروط، فإن هذه السلطات يجب أن تنفذ مع الاستعمال المشروع لمستوى معقول من القوة، من أجل تحقيق الأهداف المنصوص عليها في الاتفاقية، وفي رأي الحكومة الكندية أن إغراق سفينة آيم ألون I'm Alone لم يتم عرضا أثناء الاستعمال المشروع للقوة، بل كان مقصودا ومتعمدا . وقد ردت الحكومة الأمريكية بأن إغراق السفينة التي ترفض التوقف والسماح بزيارتها حين إصدار الأمر إليها بذلك داخل الحدود المتفق عليها ينسجم مع روح الاتفاقية، وإلا ستصبح الحقوق الممنوحة بموجب هذه الأخيرة للولايات المتحدة الأمريكية عديمة الجدوى، وأن الخطأ في هذه الحادثة يكمن في رفض قائد سفينة آيم ألون I'm Alone التوقف حين صدر الأمر إليه بذلك .

وتجدر الإشارة في الأخير أن الولايات المتحدة الأمريكية قد تقدمت بحجة إضافية، ترى فيها أن سفينة آيم ألون I'm Alone وإن كانت مملوكة لشركة كندية ومسجلة في كندا، فإن مراقبتها واستغلالها كان بيد مواطنين أمريكيين يستعملونها من أجل تهريب المشروبات الكحولية إلى داخل التراب الأمريكي بخرق القوانين الأمريكية . وبالتالي فإن تلك السفينة يجب ألا يُنظر إليها بأنها سفينة أجنبية .

ومن أجل البث في هذا النزاع كان على اللجنة أن تجيب على ثلاثة نقط قانونية، النقطة الأولى تتعلق بمدى تأثير الملكية والمراقبة غير المباشرتين التي يضطلع بهما مواطنون أمريكيون على مطالب الحكومة الكندية .

وتتعلق النقطة الثانية بحق المطاردة، وهي ذات مظهرين، الأول يتمثل في ما إذا كان للحكومة الأمريكية بموجب الاتفاقية المذكورة الحق في المطاردة الحثيثة، حين تكون السفينة المذنبة داخل المسافة المقطوعة في ساعة من الساحل عند انطلاق المطاردة الحثيثة، وفيما وراء هذه المسافة عند انتهاء المطاردة الحثيثة . ويتمثل المظهر الثاني للمسألة فيما إذا كان للحكومة الأمريكية حق مطاردة سفينة، انطلاقا من داخل منطقة 12 ميلا،

المنصوص عليها في القوانين الجمركية الأمريكية، وانتهاء فيما وراء هذه المنطقة في البحر العالي . وترتبط النقطة

الثالثة بمدى مشروعية إغراق السفينة آيم ألون I'm Alone من طرف سفينة ديكستر The Dexter التي التحقت بسفينة ولكوت The Wolcott أثناء عملية المطاردة⁽¹³⁹⁾ .

وقد أثبتت في هذا التحكيم مسطرة مزدوجة، حيث أصدر المحكمان تقريراً مشتركاً مؤقّتا في 30 يونيو 1933 تضمن أجوبة أعضاء لجنة التحكيم على الأسئلة التمهيديّة المذكورة سابقاً . ففيما يتعلق بالسؤال الأول تحفظ أعضاء اللجنة عن الإجابة عنه لأن مناقشة ملكية السفينة وتديرها ومراقبتها قد يكون له تأثير على مطالب أطراف النزاع .

وبالنسبة إلى الجزء الأول من السؤال الثاني نص التقرير، على أن أعضاء اللجنة لم يكونوا قد توصلوا بعد إلى اتفاق حوله، واقترحوا أن تأخذ المسطرة سيرها العادي، وأن تقدم الحجج بطريقة منظمة، مع ترك الباب مفتوحاً أمام أعضاء اللجنة للتعبير عن آرائهم بكل حرية في الموضوع، وإعلان اتفاقهم أو اختلافهم حسب ما تسمح به الحالة . وبالنسبة إلى الجزء الثاني من السؤال الثاني ورد في التقرير أن الأعضاء يرون ألا حاجة إلى الإجابة عنه، مادام أن هناك اتفاقاً على قانونية المطاردة من داخل منطقة 12 ميلاً .

أما السؤال الثالث فقد ورد بشأنه أن على الولايات المتحدة الأمريكية أن تراعي في سلوكها أحكام الاتفاقية، وأن تستخدم القوة الضرورية والمعقولة بهدف زيارة السفن المشتبه فيها، وتفتيشها واحتجازها واقتيادها إلى الميناء . وإذا حدث إغراق عن طريق الخطأ، نتيجة ممارسة القوة الضرورية والمعقولة من أجل الغرض المذكور، فإن السفينة المضطّعة بالمطاردة تكون بريئة براءة تامة . ويضيف التقرير على أنه في الظروف المنصوص عليها في الجواب، فإن الإغراق كان مقصوداً، ولا يجد تبريراً له في أحكام الاتفاقية . وبعد اطلاع اللجنة على الحجج الإضافية والبيانات الشفوية والمكتوبة ومناقشتها ودراستها، قدمت تقريرها النهائي في النزاع بتاريخ 5 يناير 1935. وهكذا وفيما يتعلق بالنقطة الأولى رأت اللجنة أن سفينة آيم ألون I'm Alone ولو كانت مسجلة في كندا، فإنها في الواقع مملوكة ومراقبة ومسيرة من طرف مواطنين كلهم أو معظمهم مواطنين أمريكيين . ومن ثم انتهت اللجنة إلى التصريح بعدم إمكانية الحكم بالتعويض على فقدان السفينة والحمولة .

وإذا كان قد تم إعفاء اللجنة من الإجابة على النقطة الثانية لعدم منازعة الطرفين حول قانونية انطلاق المطاردة سواء من المنطقة المتفق عليها - ساعة من الإبحار - أو من المنطقة المنصوص عليها في القوانين الأمريكيّة - 12 ميلاً -، فإنها اعتبرت فيما يخص النقطة الثالثة أن حادث الإغراق كان عملاً غير مشروع . وطلبت من الحكومة الأمريكية الاعتراف بعدم قانونية الإغراق، وتقديم اعتذار للحكومة الكندية، وتأدية مبلغ 25.000 دولار كتعويض عن الخطأ الذي أدى إلى إغراق السفينة في البحر العالي، وليس كتعويض عن فقدان السفينة والحمولة⁽¹⁴⁰⁾ .

¹³⁹ - G.G.Fitzmaurice, The case of the I'm alone, B.Y.I.L., 1936, XVII, pp.86-87.

¹⁴⁰ - We find as a fact that, from September 1928, down to the date when it was sunk, the I'm Alone, although a British ship of Canadian registry, was facto owned, controlled, and at the critical times, managed, and her movement directed and her cargo dealt with and disposed of, by a group of persons acting in concert who were

وقد تعرض قرار لجنة التحكيم إلى انتقاد شديد من طرف بعض الفقهاء حين رفضه الاعتراف للحكومة الكندية بحقها في تقديم المطالب نيابة عن ملاك السفينة الحقيقيين أو المستفيدين، على اعتبار أن الأمر يتعلق بمواطنين أمريكيين . وهكذا ذهب الأستاذ باري Parry إلى أن التمييز بين الخطأ المباشر المرتكب في حق الدولة المدعية نفسها وبين الخطأ غير المباشر المرتكب في حق مواطنيها سطحي، بل إنه عند تعليقه على قرار لجنة التحكيم نفى عنه صفة الحكم واعتبره مجرد توصية⁽¹⁴¹⁾ . في حين اعتبره فقهاء آخرون سابقة فريدة في القانون الدولي، إذ حُكم بالتعويض المالي لصالح دولة بسبب ضرر معنوي أصابها، مما أدى بهم إلى الاعتقاد بأن ذلك الحكم قد أملت ظروف سياسية خاصة⁽¹⁴²⁾ .

من خلال استعراض أهم القضايا التي تهم حق المطاردة الحثيثة، والتي وقعت قبل مؤتمر جنيف لسنة 1958 - الذي قن لأول مرة هذا الحق - يظهر أنه كان هناك اختلاف في التقييم بين كل من التحكيم الدولي والقضاء الوطني . حيث يظهر أن التحكيم الدولي كان متحفظاً في قبول تطبيق هذا الحق، وهو أمر يبدو منطقياً بسبب عدم وجود قاعدة قانونية تحظى بالإجماع الدولي . ولأن الدول المعنية، أي الدول المدعى عليها، كانت في معظم الحالات تشكك في وجود عرف دولي في الموضوع . ذلك أن مواقف بعض الدول - مثل الولايات المتحدة - قد اختلفت حسب موقعها من القضية، فتدافع عن تطبيق حق المطاردة الحثيثة حين تكون طرفاً مدعياً، وترفضه حين تكون سفنها متهمة بخرق قوانين دولة أجنبية . على أن الأمر قد اختلف بالنسبة إلى القضاء الوطني، حيث نجد أن قبول هذا الحق كان واسعاً، فيما عدا بعض الاستثناءات . وهو أمر يبدو بدوره منطقياً لأن كل دولة تسعى إلى حماية مصالحها الخاصة، وهو ما محمل بعض الدول على تكريس هذا الحق من خلال تشريعها الوطني .

المبحث الثاني : معالجة التشريعات الوطنية لحق المطاردة الحثيثة

يعتبر غالبية الفقه المبادئ العامة للقانون الداخلي بمثابة مستودع أو خزان للمبادئ القانونية يمكن أن يلجأ إليه القاضي الدولي في الحالات التي تكون فيها الحلول المستقاة من تلك المبادئ العامة متلائمة مع النزاعات المعروضة عليه⁽¹⁴³⁾ . وتتماشى مع هذا الطرح الطريقة التي تم بها تعريف مبادئ القانون العامة في

entirely, or nearly so, citizens of the United States, and were employed her for the purposes mentioned . The possibility that one of the group may not have been of United States nationality we regard as of no important in the circumstances case .

The commissioners consider that, in view of the facts, no compensation ought to be paid in respect of the loss of the ship or the cargo .

The act of sinking consider that, however, by officers of the United States coast guard, was, as we have already indicated, an unlawful act; and the Commissioners consider that the United States ought formally to acknowledge its illegal and to apologize to His Majesty's Canadian Government Therefor; and, further that as a material amend in respect of the wrong the United States should pay the sum of \$25,000 to His Majesty's Canadian Government... Ibid., p.93 .

¹⁴¹ - C.Parry, Some considerations upon the protection of individuals in international law, R.C.A.D.I., vol.90, 1956, p.678

¹⁴² - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.66-67; J.Massin, Op.Cit., p.45-49; W.Dennis, Op.Cit., p.351-362; P.K.Menon, Op.Cit., p.52; G.G.Fitzmaurice, Op.Cit., p.82-100.

¹⁴³ - عبد العزيز محمد سرحان، مرجع سابق، ص.305 .

الفقرة (ج) من المادة 38 من القانون الأساسي لمحكمة العدل الدولية، بأنها تلك المبادئ التي أقرتها الأمم المتحدة، كما تتماشى معها أيضا طريقة تكوين محكمة العدل الدولية نفسها .

على أن التشريعات الوطنية وإن كانت لا تعد مصدرا من مصادر القانون الدولي، فإنها تعتبر سوابق تؤكد ممارسة موجودة، وتؤكد الممارسة الدولية على تطور قاعدة عرفية تتعلق بحق المطاردة الحثيثة، ذلك أن العديد من التشريعات الوطنية تحيل إلى حق المطاردة الحثيثة، صراحة أو ضمنا، حيث يمكن اعتبار حق المطاردة الحثيثة مشارا إليها ضمنا كملازم لحق الدولة الساحلية في المراقبة والزيارة والتفتيش الممارس على السفن الأجنبية المتواجدة في المياه الخاضعة لولايتها، لأن عدم ملازمة الحق للولاية سيجعله حقا عقيما . وإذا كان هناك اتفاق عام بين التشريعات الوطنية حول مضمون حق المطاردة الحثيثة، فإن هناك اختلافا في الطريقة التي عالجته بها، فالتشريعات الأنجلوسكسونية مثلا أولت الموضوع عناية خاصة، بسبب حساسيتها تجاه تجارة التهريب (الفرع الأول)، في حين أن قوانين الأنظمة الأخرى اكتفت بالإشارة إليه في بعض البنود الواردة في قوانينها البحرية (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : التشريعات الأنجلوسكسونية وحق المطاردة الحثيثة

تتميز التشريعات الأنجلوسكسونية المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة بالدقة والتفصيل، وهي ميزة ناتجة عن التطور الذي عرفته صياغتها، حيث استغرق هذا التطور حوالي قرنين من الزمن . ولتسهيل دراسة هذه التشريعات سنقسمها اعتمادا على المعيار الجغرافي، حيث سنتناول أولا التشريعات الأنجلوسكسونية الأمريكية (الفقرة الأولى)، ثم نتقل إلى التشريعات الأنجلوسكسونية الأوربية (الفقرة الثانية) .

الفقرة الأولى: التشريعات الأنجلوسكسونية الأمريكية

أولا: موقف التشريعات الأمريكية من حق المطاردة الحثيثة

تتميز القوانين الضريبية الأمريكية بالقدم، حيث يعود تاريخها إلى الفترة التي أنشئت فيها مؤسسة الحكومة الفدرالية، وهكذا فلكي يحارب الكونغرس الأمريكي ظاهرة التهريب، التي ازدهرت في تلك الفترة على الشواطئ الأمريكية، أصدر في 31 يوليو 1789 قانونا ينص على أن السفن القادمة من موانئ أو أماكن أجنبية، والمتجهة إلى أي ميناء من موانئ الولايات المتحدة، عليها أن ترفق مع الطلب المقدم للمسؤولين الجمركيين بيانين بالحمولة والاتجاه. وقد ألغي هذا القانون بموجب قانون آخر صدر في 4 غشت 1790، ويهم هذا القانون الجديد كل السفن، الأمريكية منها والأجنبية، المتجهة إلى أي ميناء أو أي مكان في الولايات المتحدة، ويمدد ولاية مسئول الجمارك نحو أربعة فراسخ من الشاطئ¹⁴⁴ . وقد نُسخ هذا القانون بدوره بموجب قانون آخر صادر عن الكونغرس الأمريكي في ثاني مارس 1799، والذي كرر بتفصيل كبير أحكام القانون السابق . وقد انتهت هذه المرحلة بقانون **Reserved Statutes** لسنة 1878، الذي حافظ على

¹⁴⁴ - قياس للمكان يبلغ حوالي أربع كيلومترات، مما يعني أن المنطقة الجمركية الأمريكية كانت تمتد على مسافة 16 كيلومترا تقريبا .

حدود ولاية مسئول الجمارك على مستوى أربعة فراسخ من الشاطئ، مع المحافظة على تطبيق أحكامه على السفن الأجنبية أيضا .

وقد أثّرت مسألة ما إذا كان تطبيق القوانين السابقة الذكر على السفن الأجنبية، سيشمل المناطق الواقعة فيما وراء حد ثلاثة أميال من المياه الإقليمية الأمريكية، والتي تقع في نفس الوقت داخل المنطقة الجمركية الممتدة على أربعة فراسخ . وأيد بعض الكتاب الأمريكيين وجهة النظر التي تقول بأن زيارة السفن الأجنبية فيما وراء المياه الإقليمية الأمريكية لا يُسمح بها إلا في حالة الموافقة الضمنية من طرف هذه السفن، وبالنسبة إلى حق المطاردة يسمح به فقط في حالة توجه السفن، اعتمادا على بيائها، نحو الولايات المتحدة . إلا أن تقارير ممارسات الولايات المتحدة في هذه الفترة تشير إلى أن عددا من السفن قد تمت زيارتها أو تفتيشها من طرف مسئول الجمارك، دون تحديد الأمكنة التي تمت فيها الزيارة أو التفتيش .

علاوة على ذلك فإن الفرع 102 من قانون 1799، والذي تكرر مضمونه في الفرع 2765 من قانون 1878، نص على أن رئيس سفينة خفر السواحل يمكنه إطلاق النار على أية سفينة تكون موضوعا للاحتجاز أو التفتيش، ولا تتوقف حين إشعارها بذلك أو حين مطاردتها . وقد اختلفت هذه الوضعية في التعديل الدستوري الأمريكي الثامن عشر بتاريخ 21 يناير 1919، والذي أعقبه قانون **Volstead Act** الصادر في 28 أكتوبر 1919، هذا القانون يمنع بيع أي نوع من المشروبات المسكرة داخل الولايات المتحدة، مما أدى إلى تزايد كبير لحركة التهريب من خلال البحر . وبعد المصادقة على هذا القانون من طرف رئيس الولايات المتحدة دخل حيز التنفيذ، وتُثم بقانون آخر صدر في 3 نونبر 1923، مد تطبيق قانون **Volstead Act** إلى الأقاليم التي تقع تحت الانتداب الأمريكي .

وتمت الدعوة من خلال قانون **The Tariff Act** الصادر في 3 نونبر 1923 إلى توسيع تطبيق قانون

The Volstead Act، حيث تم التنصيص صراحة على حق تفتيش السفن الأجنبية داخل مسافة أربعة فراسخ من شواطئ الولايات المتحدة الأمريكية . إلا أن الفرق بين القانونين يكمن في كون أن التفتيش داخل مسافة أربعة فراسخ قد تم تدميده إلى السفن الأجنبية بغض النظر عن إتجاهها، سواء كان نحو الولايات المتحدة أو نحو وجهة أخرى، كما أن المطاردة الحثيثة فوق البحر العالي أصبح مسموحا بها انطلاقا من داخل المنطقة الممتدة على أربعة فراسخ، حيث نص الفرع 581 من القانون الجديد على أن ضباط الجمارك وقوات خفر السواحل والأعوان والأشخاص الآخرين المرخص لهم من طرف كتابة الدولة في المالية، أو المعينين للقيام بالمراقبة كتابة من طرف مصلحة جباية الضرائب، يمكن لهم الصعود في أي وقت إلى ظهر أية سفينة أو عربة متحركة، في أي مكان من الولايات المتحدة، أو داخل مجال أربعة فراسخ من الشواطئ الأمريكية، سواء داخل مقاطعاتهم أو خارجها، للقيام بمهام فحص بيان السفن وتفتيش وبحث وفحص السفن والعربات، أو أي جزء منها، أو أي شخص على متنها، أو الحاويات أو السلع الموجودة على ظهرها .

ولأداء هذه المهمة فإن بإمكانهم توقيف أية سفينة أو عربة، وإذا دعت الضرورة استعمال القوة لإجبارها على الامتثال . وإذا ظهر أن هناك خرق لقوانين الولايات المتحدة، بواسطة السفينة أو العربة، أو البضاعة، أو أي جزء منها، على ظهر السفينة، أو منقولة من طرف هذه السفينة أو العربة، ستكون عرضة للمصادرة، وسيكون من واجب المسئولين أن يوقعوا عليها الحجز أو التوقيف . وفي حالة الفرار أو محاولة الفرار، أن يقوموا بمطاردة وإيقاف أي شخص يشارك في الخرق⁽¹⁴⁵⁾ .

لقد أثار هذا التمديد للإنفرادي للحقوق السيادية الذي قامت به الولايات المتحدة الأمريكية على كل السفن الأجنبية، داخل مجال أربعة فراسخ من شواطئها، ردود فعل قوية من طرف بعض الدول وخصوصا بريطانيا، وقد رفضت الحكومة الأمريكية في البداية ردود الفعل هذه معتبرة أن سلوكها قانوني، إلا أنها اضطرت في الأخير إلى إبرام اتفاقيات حول الموضوع مع عدد من الدول ابتداء من سنة 1924، والتي عرفت باسم " اتفاقيات المشروبات الكحولية "⁽¹⁴⁶⁾ . وقد كانت هذه الاتفاقيات فرصة لتأكيد الحكومات على مسافة ثلاثة أميال كحد للبحر الإقليمي، حيث اتفقت حكومات الدول المتعاقدة على ألا تعترض على عمليات تفتيش وحجز السفن التي تحمل أعلامها داخل المسافة التي تقطعها السفن المشتبه فيها في ظرف ساعة من الشاطئ، أو المسافة التي تقطعها السفينة التي نقلت إليها الحمولة من سفينة أخرى من أجل إفراغها على الشاطئ .

إلا أن تطبيق هذه الوسيلة في تحديد عرض منطقة المراقبة الجمركية، اعتمادا على المسافة التي تقطعها السفينة في ظرف ساعة تعتبر وسيلة غير مضبوطة، حيث كان مهربو الخمر يستخدمون في ذلك الوقت مراكب تزيد سرعتها عن خمسين عقدة⁽¹⁴⁷⁾، وبذلك يكون حد منطقة المراقبة أوسع بكثير من أربعة فراسخ المنصوص عليها في القوانين الأمريكية .

هكذا فإن ممارسة الحكومة الأمريكية الولاية على السفن الحاملة لأعلام الدول المتعاقدة معها، فيما وراء المياه الإقليمية للولايات المتحدة، قامت على أساس اتفاقي محض، ومع ذلك فإن الأحكام الواردة في قانون The Tariff Act لم يتم إلغاؤها من طرف اتفاقيات المشروبات الكحولية . وبالتالي فإن الحدود المتضمنة في

¹⁴⁵ - (Boarding vessels. Officers of the customs or of the Coast Guard, and agents or other persons authorized by the Secretary of the Treasury, or appointed for that purpose in writing by a collector may at any time go on board of any vessel or vehicle at any place in the United States or within four leagues of the coast of the United States, without as well as within their respective districts, to examine the manifest and inspect, search, and examine the vessel or vehicle, and every part thereof, and any person, trunk, or package on board, and to this end to hail and stop such vessel or vehicle, if under way, and use all necessary force to compel compliance, and if it shall appear that any breach or violation of the laws of the United States has been committed, whereby or in consequence of which such vessel or vehicle, or the merchandise, or any part thereof, on board of or imported by such vessel or vehicle is liable to forfeiture, it shall be the duty of such officer to make seizure of the same, and to arrest, or, in case of escape or attempted escape, to pursue and arrest any person engaged in such breach or violation .) Tariff Act of 1922, Section 581, in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.96

¹⁴⁶ - أنظر لاحقا.

¹⁴⁷ - العقدة وحدة للسرعة تساوي ميلا بحريا واحدا في الساعة .

هذه الاتفاقيات، أي المسافة المقطوعة في مدة ساعة، وتلك المتضمنة في القانون الأمريكي، أي أربعة فراسخ، تم استعمالهما اختياريًا في الحالات التي يثار فيها حق المطاردة الحثيثة في مواجهة السفن الأجنبية⁽¹⁴⁸⁾.

فالمادة الثانية من الاتفاقية الأولى للمشروبات الكحولية، الموقعة بتاريخ 23 يناير 1924 بين الولايات

المتحدة الأمريكية وبريطانيا، والتي اتخذت كنموذج للاتفاقيات اللاحقة، نصت على أن بريطانيا سوف لن تعترض على صعود مسئولين أمريكيين إلى ظهر سفينة خاصة تحمل العلم البريطاني، تتواجد خارج حدود المياه الإقليمية، من أجل التحقيق مع من يوجد على ظهرها، وفحص أوراقها بهدف التحقق من أن السفينة، أو الموجودين، على متنها لا يحاولون توريد المشروبات الكحولية إلى داخل التراب الأمريكي، وبالتالي لا يسعون إلى خرق القوانين السارية المفعول، وحين يُظهر التحقيق أسبابًا معقولة للاشتباه في السفينة فإن ذلك يستتبع تفتيشها. وأنه إذا كانت هناك أسباب معقولة للاقتناع بأن السفينة قد خرقت، أو تخرق، أو تحاول خرق القوانين الأمريكية التي تمنع استيراد المشروبات الكحولية، فإنه يمكن حجز السفينة وأخذها إلى أحد موانئ الولايات المتحدة من أجل محاكمتها بموجب هذه القوانين. وأن الحقوق المخولة من طرف هذه المادة لا يمكن ممارستها على مسافة كبيرة من الشواطئ الأمريكية، تزيد عن تلك التي يمكن قطعها في ظرف ساعة من طرف السفينة التي يشتبه في أنها تحاول ارتكاب المخالفة. وفي الحالات التي تكون فيها المشروبات الكحولية موجهة نحو الولايات المتحدة من طرف سفينة أخرى، غير تلك التي تم الصعود إليها وتفتيشها، فإن سرعة السفينة الثانية هي التي تُعتمد في تحديد المسافة التي يمارس فيها الحق المنصوص عليه في هذه المادة.

لقد أثار مضمون هذه المادة عدة تساؤلات، من بينها مدى قانونية التدابير التي تتخذها الولايات المتحدة تجاه السفن الأجنبية خارج حد ثلاثة أميال، وفي نفس الوقت داخل المسافة المقطوعة من طرف السفينة المطاردة في ساعة من الزمن. وهناك من الفقهاء من يرى على أن الجواب على هذا التساؤل يرتبط بما إذا كان هناك اعتراف دولي بممارسة حق المطاردة في المسافة المقطوعة في ساعة، المنصوص عليها في الفقرة الثالثة من المادة الثانية المذكورة سابقًا، قياسًا على تطبيقه في المياه الإقليمية. فالأستاذ Dennis يرى بأن تعبير "الحقوق الممنوحة يجب ألا تمارس على مسافة من الساحل أكبر من تلك التي يمكن قطعها في ساعة"، قد تم استعماله بنية توضيح التمييز بين المياه الإقليمية المتعارف عليها عالميًا، وبين المياه التي تم اعتبارها إقليمية بشكل خاص في هذه الاتفاقية، بهدف تضيق الخناق على مهربي المشروبات الكحولية إلى الولايات المتحدة.

ويضيف نفس الكاتب على أن كل تفسير ينكر حق المطاردة الحثيثة لسفينة من المنطقة المقطوعة في ساعة، سيظل التنازل المقدم من طرف بريطانيا لفائدة الولايات المتحدة الأمريكية، مقابل التخفيف من صرامة المراقبة على المشروبات الكحولية المحمولة من طرف السفن البريطانية المتوجهة نحو موانئ غير أمريكية، والتي

¹⁴⁸ - أنظر على سبيل المثال قضية أيم ألون The I'm alone سابقا.

تضطر إلى التوقف أثناء رحلتها في الموانئ الأمريكية، أو تضطر إلى عبور المياه الإقليمية الأمريكية أو منطقتها الجمركية، شريطة أن لا يتم إنزال هذه المشروبات فوق التراب الأمريكي⁽¹⁴⁹⁾ .

وفي قضية فانسر **The Vincs**، كان لدفاع السفينة رأي آخر اعتبر فيه أن الحقوق الممنوحة بموجب اتفاقية 1924 بين بريطانيا والولايات المتحدة، يجب ألا تمارس على مسافة من الساحل تزيد عن تلك التي تقطعها السفينة المطاردة في ساعة، وأنه إذا كان من المسلم به أنه يمكن مطاردة سفينة من داخل مسافة 12 ميلا، وملاحقتها خارج هذا الحد واعتقالها بموجب قانون الضرورة، فإنه لا يمكن تطبيق هذا المبدأ بموجب الاتفاقية البريطانية الأمريكية، لأن هذه الأخيرة تنص على أن الحقوق الممنوحة لا يمكن ممارستها على مسافة من الساحل تزيد عن تلك المقطوعة من طرف السفينة الفارة في ظرف ساعة⁽¹⁵⁰⁾ .

إلا أنه لا يمكن الاعتداد بهذا التفسير، لأنه كان يهدف بالأساس إلى تبرئة السفينة فانسر **The Vincs** من التهم المنسوبة إليها، وبالتالي يسعى إلى تحقيق مصالح خاصة، أكثر من محاولته توخي الموضوعية في تفسير القاعدة القانونية . فقد وقع في تناقض فيما يخص المقارنة بين المطاردة من منطقة 12 ميلا، والمطاردة من المنطقة المقطوعة في ظرف ساعة . فإذا كانت المطاردة من داخل المنطقة الأولى، ومتابعتها خارجها، تكتسي الطابع القانوني بموجب قانون الضرورة، فإن من الممكن تطبيق هذه الحقوق بالقياس على المنطقة التي تقطعها السفينة المطاردة في ساعة بموجب الاتفاقية، وهذا ينسجم مع الهدف المتوخى من طرف المتعاقدين، لأن قيام سفينة بريطانية بخرق للقوانين الأمريكية في المنطقة التي تقطعها في ساعة، وتمكنها من الهرب أمام مرأى من سفينة المراقبة الأمريكية سوف يهدر مضمون الاتفاقية .

لقد حصل فيما بعد تطور في تشريعات الولايات المتحدة الأمريكية، من خلال التعديل الأول الذي لحق بقانون **The Traffic Act** سنة 1930، حيث تم تعديل الجزء الخامس المتعلق بموضوع أحكام التنفيذ، بإدخال الفرع 1581 الذي تنص الفقرة (d) منه على أن أية سفينة أو عربة في أي مكان مرخص، يمكن أن يوجه لها الأمر بالتوقف من طرف أي مسؤول في الجمارك، أو بواسطة إشعار من طرف سفينة مستعملة من طرف إدارة الجمارك وتحمل إشارة خاصة، وبناء على ذلك يجب عليها أن تتوقف، وفي حالة عدم الامتثال فإن السفينة أو العربة التي طلب منها التوقف تصبح موضوع مطاردة، ويتعرض قائدها وملاحوها والأشخاص المسؤولون عنها لدعيرة لا تزيد عن 5000 دولار ولا تقل عن 1000 دولار⁽¹⁵¹⁾ .

¹⁴⁹ - (Article III. No penalty or forfeiture under the laws of the United States shall be applicable or attach to alcoholic liquors or to vessels or persons by reason of the carriage of such liquors, when such liquors are listed as sea stores or cargo destined for a port foreign to the United States, its territories or possessions on board British vessel voyaging to or from ports of the United States, or its territories or possessions or passing through the territorial waters thereof, and such carriage shall be as now provided by law with respect to the transit of such liquors through the Panama Canal, provided that shall be kept under seal continuously while the vessel on which they are carried remains within said territorial waters and that no part of such liquors shall at any time or place be unladen within the United States, its territories or possessions.)

Convention for the prevention of smuggling of intoxicating liquors, Op.Cit., p.175.

¹⁵⁰ - W.Dennis, Op.Cit., p.354 .

¹⁵¹ - (any vessel or vehicle, at any authorized, is directed to a stop by any officer of customs, or is directed to come a stop by signal made by any vessel employed in the service of the customs and displaying proper

هذه الفقرة تنص على عبارة " أية سفينة " التي يقصد بها السفن الأمريكية والأجنبية، بغض النظر عما إذا كانت متجهة نحو الولايات المتحدة الأمريكية أم لا، و الذعائر المنصوص عليها تحيل فقط إلى إخلال السفينة المشتبه فيها بواجب الامتثال للإشعار بالتوقف . كما تنص على أن مجال ممارسة المراقبة الجمركية يشمل أي " مكان مرخص"، أي أن هذا المجال لا يتضمن فقط المنطقة الجمركية التي تبلغ أربعة فراسخ، بل أيضا مسافة ساعة من الإبحار المنصوص عليها في اتفاقيات المشروبات الكحولية والتي تهم الدول المتعاقدة . ويظهر أن الفرع 1581 يمكن أن يثير عدة صعوبات، بسبب تحويله لضباط الجمارك مهمة مطاردة السفن الأجنبية التابعة للدول المتعاقدة من داخل منطقة ساعة من الإبحار، التي يمكن أن تبعد عن المياه الإقليمية أو المنطقة الجمركية الموجودة نحو البحر العالي . إلا أن هذه الصعوبات تزول حين قراءة مضمون الفقرة (h) من الفرع 1581، التي تنص على أن أحكام هذا الفرع لا يمكن اعتبارها بأنها تسمح، أو تطلب من أي مسئول في الولايات المتحدة الأمريكية أن يطبق أية قوانين أمريكية في البحر العالي على سفينة أجنبية يكون سلوكها متعارضا مع أحكام أية اتفاقية مبرمة مع حكومة أجنبية، أو تسمح للسلطة الأمريكية بفحص وتفتيش واحتجاز واستعمال أية طريقة أخرى لتطبيق قوانين الولايات المتحدة الأمريكية على السفينة المعنية في البحر العالي، إلا إذا كانت هذه السلطات مسموح بها بموجب اتفاق خاص مع الحكومة الأجنبية التي ترفع السفينة المعنية علمها⁽¹⁵²⁾ . وتمتد الفقرة (g) من الفرع تطبيق حق المطاردة إلى كل السفن التي توجد في حالة الوجود الحكمي⁽¹⁵³⁾ .

ويرى بعض الفقهاء أن هذه الفقرة لا تسمح بتطبيق القوانين الأمريكية إلا على السفن الأجنبية التي تحمل أعلام الدول الأطراف في اتفاق خاص مع الولايات المتحدة، وأنه مادام أن اتفاقيات المشروبات الكحولية لا تنص صراحة على حق المطاردة الحثيثة من داخل منطقة ساعة من الإبحار، فإن هذا الحق غير مسموح به من داخل هذه المنطقة⁽¹⁵⁴⁾ . إلا أننا نعتقد أن روح الاتفاقية يسمح بممارسة هذا الحق وإلا ستصبح الحقوق الممنوحة للولايات المتحدة بموجب هذه الاتفاقيات حبرا على ورق .

insignia, shall come to a stop, and upon failure to comply a vessel or vehicle so directs to come to a stop shall become subject to pursuit and the master, owner, operator, or person in charge thereof shall be liable to a penalty of not more than \$5,000 nor less than \$1,000 .) Tariff Act of 1930, Subtitle IV, Administrative provisions, Part V, Enforcement provisions, Section 1581, Boarding vessels, in Laws and regulations on the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.309.

¹⁵² - (The provisions of this section shall not be construed to authorize or require any officer of the United States to enforce any law of the United States upon the high seas upon a foreign vessel in contravention of any treaty with a foreign government enabling or permitting the authorities of the United States to board , examine, search, seize, or otherwise to enforce upon said vessel upon the high seas the laws of the United States except as such authorities are or may otherwise be enabled or permitted under special arrangement with such foreign government .) Ibid., p.310.

¹⁵³ - (Any vessel, within or without the customs waters, from which any merchandise is being, or has been, unlawfully introduced into the United States by means of any boat belonging to, or owned, controlled, or managed in common with, said vessel, shall be deemed to be employed within the United States and , as, subject to the provisions of this section .) Tariff Act of 1930, Subtitle IV, Administrative provisions, Op.Cit., p.310.

¹⁵⁴ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.99 .

وفي تطورات لاحقة للتشريعات الأمريكية تم سحب قانون Volstead Act في 20 فبراير 1933، بموجب التعديل الواحد والعشرين للدستور الأمريكي، وفي سنة 1934 ارتأت إحدى محاكم المقاطعات الأمريكية أن حق مسئول الجمارك في تفتيش السفن داخل منطقة ساعة من الإبحار، المنصوص عليه في اتفاقيات المشروبات الكحولية، لم يتم إلغاؤه بواسطة هذا التعديل، مستدلة على ذلك بأن الفرع الثاني من التعديل المذكور، احتفظ بالمنع المفروض على نقل واستيراد المشروبات الكحولية إلى داخل التراب الأمريكي باعتباره خرقاً للقوانين الأمريكية، وهكذا احتفظ هذا الفرع للولايات المتحدة الأمريكية بالحق في إقرار مفعول هذا القانون حين يكون ذلك ضرورياً¹⁵⁵.

وبالفعل ففي السنة اللاحقة تم إقرار تشريعات تهدف إلى تنفيذ القانون في مواجهة السفن التي تمارس تهريب المشروبات الكحولية بشكل مكثف، وهكذا فإن قانون منع التهريب Anti Smuggling لسنة 1935، في الفقرة (b) من الفرع 1701 منه، يشير إلى تنفيذ إجراءات حق المطاردة الحثيثة في المنطقة المنصوص عليها في الفقرة (a) من هذا القانون، والتي أطلق عليها اسم "منطقة تنفيذ القوانين الجمركية" Customs enforcement area، حيث يعطي هذا القانون لرئيس الدولة سلطة إعلان المنطقة المذكورة، والتي يمكن أن تشمل المجال الموجود على شعاع 100 ميل، انطلاقاً من المكان الذي يعلنه الرئيس المجال المراقب الذي تتردد عليه السفن¹⁵⁶.

إن تطبيق هذا القانون يعني وجود أربع مجالات مختلفة من المياه المجاورة لشواطئ الولايات المتحدة الأمريكية، فهناك منطقة المياه الإقليمية الممتدة على مسافة ثلاثة أميال من الساحل، والمنطقة القديمة للمراقبة الجمركية التي تمتد على مسافة 12 ميلاً من الساحل، والتي تم إنشاؤها بموجب قانون 1790، والمنطقة المقامة بموجب اتفاقيات مكافحة المشروبات الكحولية المبرمة بين الولايات المتحدة الأمريكية و ستة عشر دولة

¹⁵⁵ - E.D.Dickinson, A.J.I.L., 1934, pp.101-104; in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.100.

¹⁵⁶ - a) Establishment; extent and duration; enforcement of laws applicable to waters adjacent to customs waters; Whenever the president finds and declares at any place or within any area on the high seas adjacent to but outside customs waters any vessel or vessels hover or are being kept off the coast of the United States and that, by virtue of the presence of any such vessel or vessels at such place or within such area, the unlawful introduction or removal into or from the United States of any merchandise or person is being or may be occasioned, promoted, or threatened, the place or area so found and declared shall constitute a customs-enforcement area for the purpose of this chapter. Only such waters on the high seas shall be within a customs-enforcement area as the President finds and declares are in such vessel or vessels that such unlawful introduction or removal of merchandise or persons may be carried on by or to or from such vessel or vessels. No customs-enforcement area shall include any waters more than 100 nautical miles from the place or immediate area where the President declares such vessel or vessels are hovering or are being kept and, notwithstanding the foregoing provision, shall not include any waters more than fifty nautical miles outwards from the outer limit of customs waters. Whenever the President finds that, within any customs-enforcement area, the circumstances no longer exist which gave rise to the declaration of such area as customs-enforcement area, he shall so declare, and thereafter, and until a further finding and declaration is made under this subsection with respect to waters within such area shall constitute a part of such customs-enforcement area. The provisions of law applying to the high seas adjacent to customs waters of the United States shall be enforced in a customs-enforcement area upon any vessel, merchandise, or person found therein.) Anti-Smuggling Act of 5 August 1935, section 1701, customs-enforcement area, in Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit, p.107.

أخرى، وأخيرا المنطقة المستحدثة بمقتضى قانون مكافحة التهريب والتي أُطلق عليها إسم " منطقة تطبيق القوانين الجمركية " ⁽¹⁵⁷⁾ .

وتنص الفقرة (b) من الفرع 1701 من قانون مكافحة التهريب، على أنه في أي مكان داخل " منطقة تنفيذ القوانين الجمركية "، يمكن لمسئولي الجمارك الصعود إلى ظهر السفينة وفحصها، أو فحص أية بضاعة أو شخص على ظهرها، كما يمكنهم اقتيادها إلى الميناء وإخضاعها لأحكام كتابة الدولة في المالية، و أن من واجبه أيضا القيام بمهام المطاردة والاحتجاز والتوقيف، وأن يطبقوا على هذه السفن والبضائع والأشخاص أحكام القانون بنفس الطريقة التي يسمح بها، أو المطلوبة من المسؤولين، في حالة مشابهة في أي مكان من الولايات المتحدة. بموجب أي قانون جمركي ⁽¹⁵⁸⁾ .

وقد أثار مضمون هذا النص انتقاد بعض الفقهاء الذي تساءلوا عما إذا كان هذا التشريع منسجما مع مبادئ القانون الدولي، التي تمنع المطالبة بممارسة الولاية في المناطق الواقعة فيما وراء الحدود المسموح بها قانونا، وأن تطبيق هذا النص سيثير حفيظة الدول الأخرى ⁽¹⁵⁹⁾ .

ثانيا: موقف التشريعات الكندية من حق المطاردة الحثيثة

لقد أقر التشريع الكندي مناطق لتنفيذ القوانين الجمركية في حدود معقولة، وهكذا فتبعاً للتعديلات التي لحقت القانون الجمركي بتاريخ 13 يوليو 1906، فإن المياه الجمركية الكندية قد تم تمديدها إلى مسافة ثلاثة أميال فيما وراء حد ثلاثة أميال المعتبرة عرضاً للمياه الإقليمية . وتمت الإشارة إلى أن ولاية مسئول الجمارك على المنطقة الجمركية، تطبق فقط على السفن المسجلة في كندا، أو التي يقيم ملاكها في كندا ⁽¹⁶⁰⁾ . ونص قانون آخر أقره البرلمان الكندي سنة 1936 على حد 9 أميال بالنسبة إلى المنطقة الجمركية فيما وراء المياه الإقليمية ⁽¹⁶¹⁾ . وقد صدر بموجب الفرع الرابع من هذا القانون، إعلان يخول المسؤولين في الجمارك

¹⁵⁷ - إن ما يميز هذه المنطقة هو أنها غير قارة، وأن اتساعها يتغير حسب الزمان والمكان، حيث تُحدد من طرف رئيس الولايات المتحدة الأمريكية على أساس المعلومات التي يتوصل بها من طرف قوات خفر السواحل الأمريكية حول موضوع إدخال البضائع بطريقة غير قانونية إلى التراب الأمريكي، أنظر

Ph.C.Jessup, The Anti-Smuggling Act of 1935, A.J.I.L., vol.31, 1937, p.102-103 .

¹⁵⁸ - b)Boarding vessels ; arrest and seizure; compliance with treaty provisions; authority of Secretary of Commerce unaffected : at any place within a customs enforcement area the several officers of the customs may go on board of any vessel and examine the vessel and any merchandise or person on board, and bring the same into port, and, subject to regulations of the Secretary of the Treasury, it shall be their duty to pursue and seize or arrest and otherwise enforce upon such vessel, merchandise, or person, the provisions of law which are made effective thereto in pursuance of subsection(a) of this section in the same manner as such officers are or may be authorized or required to do in like case at any place in the United States by virtue of any law respecting the revenue) Anti-Smuggling Act, of 5 August 1935, Op.Cit., pp.107-108.

¹⁵⁹ - C.J.Colombos, Op.Cit., p.89

¹⁶⁰ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.101 .

¹⁶¹ - 2(1)(a)"Canadian Customs waters" means the waters forming that part of the sea that is adjacent to and extends nine marine miles beyond Canadian waters .) Canada shipping Act of 1934, Customs Act, Chapter 58, with amendment assented to 28 June 1955; in Laws and regulations on the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.95 .

ممارسة السلطات المخولة لهم داخل هذه المنطقة، لكن فقط على السفن المسجلة في بريطانيا وإمبراطوريتها، دون أن تتضمن دول الكومنويلث .

وسيعرف التشريع الكندي تعديلاً آخر يتعلق بتطبيق القانون الجمركي المؤرخ ب 28 يونيو 1955⁽¹⁶²⁾ . هذا القانون وإن احتفظ بتسعة أميال بالنسبة إلى المياه الجمركية فيما وراء المياه الإقليمية، فإنه مد تطبيق القانون على كل السفن بما فيها السفن الأجنبية، ونص على حق المطاردة الحثيثة بصراحة في الجزء 58 من الفرع 139 الفرع الثانوي 12، حيث حث المسؤولين على تطبيق السلطات المخولة لهم بموجب الفروع 3 و 4 و 11، على السفن المترددة على المياه الإقليمية الكندية، بعد المطاردة داخل أو خارج هذه المياه، أو المياه الجمركية، أو في أي ميناء كندي تكون هذه السفينة قد دخلت إليه⁽¹⁶³⁾ .

إن تعبير " المياه الكندية - Canadian Waters " يعني حسب الفرع 2 (b) من القانون المذكور كل المياه الإقليمية الكندية، وكل المياه التي تشكل جزءاً من الإقليم الكندي، بما فيها البحر الإقليمي داخل حد ثلاثة أميال، انطلاقاً من خطوط الأساس من الشاطئ الكندي⁽¹⁶⁴⁾ . كما أن المقصود من تعبير " داخل أو خارج المياه الكندية أو المياه الجمركية بحسب الحالات - either within or without Canadian waters or Canadian Customs waters as the case may be "، هو أن المطاردة يمكن أن تبدأ من هذه المجالات البحرية وتمتد خارجها فوق البحر العالي. أما عبارة " السفن المترددة - hovering vessels " فتعني تلك التي تتواجد داخل المياه الإقليمية أو داخل المياه الجمركية، أو تتردد عليها، أو تكون قد أفرغت هناك سلعا خاضعة للرسوم أو ممنوعة، أو نقلتها من سفينة إلى أخرى، أو أبحرت بدون إنارة أو خرقت أي قانون أو تنظيم تخضع له السفينة، أو تكون قد رفضت الامتثال للأمر بالتوقف الموجه لها من طرف سفن المراقبة الكندية⁽¹⁶⁵⁾ .

أما الفروع الثانوية 3 و 4 و 11 التي يحيل إليها الفرع الثانوي 12 فتتضمن حق أي مسئول في الصعود إلى ظهر السفينة، وإن اقتضى الحال، سحبها نحو الميناء . وإجبار أية سفينة وجدت في المياه الكندية أو المياه الجمركية الكندية على التوقف، حين يكون قد وُجه إليها الأمر بذلك من طرف مسئول مؤهل أو سفينة في خدمة الحكومة الكندية . وافترض أن أي شخص وُجد على ظهر سفينة مترددة على هذه المياه، أو على علاقة

¹⁶² - Powers and duties of officers, Ibid., p.96-98.

¹⁶³ - (The powers conferred by subsection (3) on an officer, may be exercised, and the provisions of subsections (4) to (11) inclusive are applicable to a hovering, either at the place where the vessel is found or observed to be hovering, or elsewhere after pursuit, either within or without Canadian waters or Canadian Customs water as the case may be, or in a Canadian port when such vessel subsequently enters a Canadian port .) Ibid. p.97-98.

¹⁶⁴ - ("Canadian waters" means all territorial waters of Canada and all waters forming part of the territory of Canada, including the marginal sea within three marine miles of the base lines on the coast of Canada, determined in accordance with international law and practice, subject, however to the following specific provisions.) Ibid., p.95

¹⁶⁵ - (Any vessel that has, in Canadian waters or, subject to the provisions of subsection (1), in Canadian Customs waters, (a)Hovered; (b)Unloads any dutiable or prohibited goods, or transshipped the same to some other vessel without the authorization of an officer; (c)Navigated without lights, in breach of any law or regulation to which such vessel was subject; or(d)Failed to come to a stop in compliance with the provisions of subsection .) Ibid., p.96 .

بها، قد خرق القانون المذكور سابقا، إلا إذا أثبت أن لا علم له بالسلع الموجودة على ظهر السفينة موجهة نحو التهريب داخل كندا أو أي بلد آخر¹⁶⁶ .

إن ميزة القدم التي تميزت بها التشريعات الضريبية الأنجلوسكسونية في القارة الأمريكية سلاحظها أيضا لدى التشريعات الأنجلوسكسونية في القارة الأوروبية .

الفقرة الثانية: التشريعات الأنجلوسكسونية الأوروبية

يعتبر التشريع البريطاني فيما يتعلق حق المطاردة الحثيثة نموذجا مثاليا بالنسبة إلى التشريعات الأنجلوسكسونية الأوروبية، ويرتبط حق المطاردة الحثيثة في بريطانيا بالتطور السريع الذي لحق طريقة تنفيذ القوانين الجمركية والمالية على السفن الأجنبية في مناطق معينة من البحر العالي، لذا فمن المفيد تتبع أثر هذا التطور الذي عرفه هذا التشريع . فالقوانين الجمركية والمالية البريطانية المعروفة باسم **Hovering Acts**، سبقت تاريخيا التشريعات المماثلة لها في الولايات المتحدة الأمريكية، وهي تقر الولاية الوطنية على السفن المتجهة نحو بريطانيا، وكان الهدف منها هو محاربة التهريب الذي كان قد ازدهر بالقرب من شواطئ بريطانيا والبلدان التابعة لها في ذلك الوقت . وقد صدر هذا القانون سنة 1709، وتلته قوانين أخرى في سنتي 1718 و 1719، وكانت كلها تمنح مسؤولي الجمارك حق ممارسة الولاية على السفن ذات الحمولة التي تصل إلى 50 طنا والتي تتردد على الموانئ، أو إلى حد فرسخين من المياه الإقليمية . إلا أن فعالية هذه القوانين كانت محدودة نظرا لإفلات السفن الأخرى من المراقبة الجمركية، ولهذا تم إقرار قانون جديد سنة 1736، تم بموجبه مد ولاية السلطات الجمركية البريطانية إلى أربعة فراسخ، على السفن التي تصل حمولتها إلى 100 طن¹⁶⁷ .

وفي سنة 1784 صدر قانون جديد بهدف إعطاء دفعة لعملية مكافحة التهريب، حيث احتفظ بنفس عرض أربعة فراسخ كمجال لممارسة الولاية، إلا أنه أقر هذه الولاية على كل السفن المترددة هناك بغض النظر عن أحجامها وأصنافها، شريطة أن تكون مملوكة - كليا أو جزئيا - لمواطنين بريطانيين . فقد نص الفرع 23 من هذا القانون على أن أية سفينة مشتبه فيها عليها أن تتوقف إذا طُلب منها ذلك، ويمكن قذفها إذا تمت مطاردتها . وقد برر اللورد ستويل **Lord Stowell** هذه الأحكام بقوله، أن المجاملة المشتركة للدول تجعل من هذه الأجزاء من المحيط المجاورة للشواطئ البريطانية أجزاء من ممتلكاتها لتحقيق أهداف داخلية، تتمثل في تطبيق الأنظمة الضريبية والدفاعية ذات العلاقة بسلامتها وبقائها¹⁶⁸ .

وقد عرف القرن التاسع عشر توسيعا لولاية السلطات الجمركية من أجل محاربة التهريب بطريقة أكثر فعالية . وهكذا فإن القانون الصادر في 22 يونيو 1802 عمد إلى مد هذه الولاية إلى ثمانية فراسخ . وسيمدها قانون 12 يونيو 1805 إلى 100 فرسخ، وكان هذا أكبر حد تم تسجيله لتحقيق الأغراض الجمركية في

¹⁶⁶ - Ibid., pp.96-97.

¹⁶⁷ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.103 .

¹⁶⁸ - C.J.Colombos, Op.Cit., p.82 .

بريطانيا، كما مد ولاية رجال الجمارك إلى السفن التي يكون نصف عدد الأشخاص الموجودين على ظهرها بريطانيين .

وقد تم إلغاء قانون Hovering Acts بعد أن خفت ظاهرة التهريب، بموجب قانون Customs Consolidation Act، الصادر بتاريخ 24 يوليو 1876، والذي نص أيضا على ممارسة الولاية الجمركية على السفن المملوكة كلياً أو جزئياً من طرف بريطانيين، أو التي يكون نصف عدد الموجودين على ظهرها بريطانيين، إلا أن أهم ما تميز به هذا القانون هو اشتراطه ضرورة انسجام القوانين الداخلية مع قواعد القانون الدولي⁽¹⁶⁹⁾ . وهو ما أكدت عليه الحكومة البريطانية أثناء التحضير لمؤتمر لاهاي للتقنين المتطور للقانون الدولي لسنة 1930⁽¹⁷⁰⁾، وأيده الفقهاء البريطانيون بقولهم أن قانون Customs Consolidation Acts يجعل القوانين البريطانية منسجمة مع القانون الدولي، طالما أنه ليست هناك مطالبة بممارسة الولاية على السفن الأجنبية، فيما وراء حد ثلاثة أميال التي تشكل عرض البحر الإقليمي⁽¹⁷¹⁾.

وقد تضمن الفرع 180 من قانون Customs Consolidation Acts شروط المطاردة الحثيئة، حيث نص على أن كل السفن أو المراكب التابعة كلياً أو جزئياً لرعايا بريطانيين، أو تلك التي تحمل على ظهرها أشخاصاً نصفهم رعايا بريطانيون، تصبح هدفاً للمطاردة إذا لم تستجب للإشعار الموجه لها من طرف سفن المراقبة البريطانية . وأي شخص يوجد على ظهر هذه السفن أو المراكب خلال المطاردة ويقوم بإلقاء أي جزء من المشحونات، أو يدمر أي جزء منها لمنع تطبيق الحجز، يُعرض السفينة أو المركب للمصادرة، ويُعامل كل الأشخاص الفارين من السفينة أو المركب كما لو كانوا رعايا بريطانيين إلى أن يثبت العكس⁽¹⁷²⁾ . وهكذا يتضح أن هذا القانون يسري على السفن البريطانية والأجنبية، على حد سواء، ذلك أن السفن المملوكة كلياً أو جزئياً لرعايا بريطانيين، هي وحدها التي يمكن المناادة عليها وإيقافها ومطاردتها من داخل منطقة ثلاثة فراسخ المنصوص عليها في الفرع 179 من هذا القانون . ويحدد الفرع 181 من نفس القانون الكيفية التي تتم بها المطاردة، بنصه على أنه عندما تكون السفن أو المراكب مطاردة من طرف سفن أو مراكب المراقبة البريطانية، يمكن للرئيس أو القائد أو أي شخص آخر مكلف بقيادة هذه الأخيرة أن يطلق النار على

¹⁶⁹ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.104 .

¹⁷⁰- Lettre du 6 décembre 1928. Conférence pour la codification du droit international, bases de discussion, vol. II, Eaux territoriales, Genève, 1929, p.162.

¹⁷¹ - C.J.Colombos, Op.Cit., p.82 .

¹⁷² - (If any ship or boat belonging wholly or in part to Her Majesty's subjects, or having one half of her person on board subjects of Her Majesty, shall not bring to upon signal made by any vessel or boat in Her Majesty's service or in the service of the revenue, by hoisting the proper pendant and ensign, whereupon chase shall be given, and any person on board such ship or boat shall, during chase or before such ship or boat shall bring to, throw overboard any part of her lading, or shall stave or destroy any part thereof, to prevent seizure, such ship or boat shall be forfeited; and all persons escaping from any such ship or boat during chase shall be deemed subjects of Her Majesty, unless the contrary be proved .) The Customs Consolidation Act ,1876, Section 180, in N.M.Poulantzas, p.106.

هذه السفينة أو المركب . ويعوض هذا القائد، أو الرئيس أو أي شخص يساعده أو يعمل تحت إمرته، كما يعفى من أي اتهام أو غرامة أو أية دعوى قضائية أخرى⁽¹⁷³⁾ .

فهذا الفرع يمنح سلطات واسعة لضباط السفن الجمركية البريطانية، مقرونة بامتيازات تصل إلى حد الإفلات من أية متابعة خلال تنفيذ القوانين الجمركية والقيام بالمطاردة الحثيثة . وأكد بعض الفقه على أن السلطات البريطانية لم تكن تسعى إلى تطبيق قوانينها على السفن الأجنبية في مناطق الولاية الجمركية، مستدلاً بتقرير محامي العام للمملكة دودسون Dodson بتاريخ 24 دجنبر 1950 في قضية السفينة الفرنسية بوتي جول Le Petit Jules ، التي تم احتجازها من طرف البحرية البريطانية في البحر العالي على مسافة تزيد عن 23 ميل من الشواطئ البريطانية، حيث جاء فيه أن هذا السلوك غير مسموح به بموجب القانون الدولي، وأنه ليس من حق الحكومة البريطانية أن تقدم للمحاكمة البحارة الفرنسيين الذين تمكنوا من الفرار . ويرى هذا الفقيه أن هناك استمرارية في السياسة المتبناة من طرف بريطانيا منذ بداية القرن 19، ولهذا السبب فهي تعارض قيام الدول الأخرى بتطبيق قوانينها الجمركية فيما وراء حد ثلاثة أميال، إلا إذا تم التنصيص على ذلك في معاهدة دولية أو كانت هناك موافقة صريحة من جانب الدولة المعنية⁽¹⁷⁴⁾ .

وإذا كانت التشريعات الوطنية الأنجلوسكسونية - الأمريكية والأوروبية - قد أولت اهتماما كبيرا لحق المطاردة الحثيثة، فإن الأمر يختلف بالنسبة إلى التشريعات الأخرى التي كان اهتمامها بهذا الحق أقل .

الفرع الثاني : التشريعات الأخرى وحق المطاردة الحثيثة

إن استقصاء التشريعات الوطنية التي تتناول حق المطاردة الحثيثة لدى دول تنتمي إلى مختلف القارات، يهدف إلى إثبات أن ذلك الحق قد اكتسب الصبغة العالمية قبل تقنينه من خلال اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958 وتكريسه بواسطة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر لسنة 1982 . وسنعمل على البحث عن مدى تنظيمه من طرف التشريعات الوطنية في القارة الأوروبية (الفقرة الأولى)، ثم في التشريعات الوطنية المماثلة في القارات الأخرى (الفقرة الثانية) .

الفقرة الأولى: التشريعات الوطنية في القارة الأوروبية

لقد تناولت العديد من التشريعات الأوروبية موضوع حق المطاردة الحثيثة، سواء تعلق الأمر بقوانين دول الاتحاد الأوروبي (أولا)، أو الدول الأوروبية الأخرى (ثانيا)، مما يدل على عمومية استعمال هذا الحق من طرف الدول الأوروبية .

أولا: قوانين الدول المنتمية للإتحاد الأوروبي المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة

ينص التشريع البلجيكي من خلال الفقرة الثانية من المادة الرابعة من القانون المنشئ لمنطقة جمركية خاصة، والصادر في 7 يونيو 1832، على أنه بإمكان مندوبي الجمارك، في حالة مطاردة المذنب، أن يوقعوا

¹⁷³ - The Customs Consolidation Act, 1876, Section 180.

¹⁷⁴ - C.J.Colombos, Op.Cit.,p.83-84 .

الحجز ولو فيما وراء المنطقة الجمركية، شريطة أن تكون المطاردة مستمرة بدون انقطاع⁽¹⁷⁵⁾ . وتمتد المنطقة المشار إليها في هذه الفقرة، والتي من داخلها يمكن أن تبدأ المطاردة، على مسافة 10.000 متر⁽¹⁷⁶⁾ .

وفي اليونان تم التنصيص على هذا الحق في الفقرة 17 الرقم 5، من كراس الأركان العامة للبحرية اليونانية *Manual of greek navy general staff*، وهكذا فإن البحرية اليونانية هي التي يعتمد عليها في ممارسة المطاردة الحثيثة . وقد أنشأ مرسوم 15/18 دجنبر 1836 المتعلق بشرطة التجارة البحرية، والقانون 4141 الصادر في 26 مارس 1913، من خلال الفقرة الثانية من المادة الأولى منه، منطقة تمتد على مسافة عشرة أميال لأسباب أمنية وطنية، إلا أنهما لا يتضمنان أية أحكام تتعلق بحق المطاردة الحثيثة⁽¹⁷⁷⁾ .

أما قانون 1165 الصادر في 17 مارس/6 أبريل سنة 1918، والمتعلق بالمدونة الجمركية، فقد نصت المادة 85 منه على أن عرض المنطقة الجمركية هو ثلاث كيلومترات من الساحل، وفي داخل هذه المنطقة يكون لرجال الجمارك ورجال الشرطة حق زيارة السفن التي تصل حمولتها إلى 100 طن، ولهم أيضا حق فحص بياناتها وكل الوثائق المتعلقة برحلة السفينة. وفي حالة عدم تقديم هذه الوثائق، أو ظهر أن هناك مخالفات ارتكبت من طرف السفينة، فإن هذه الأخيرة تُصطحب إلى أقرب إدارة جمركية حيث تُحتجز حمولتها ويحرر في شأنها محضر⁽¹⁷⁸⁾ .

إن القانون اليوناني وإن لم ينص صراحة على حق المطاردة الحثيثة فإن هذا لا يعني أن هذا الحق غير وارد، حيث من الممكن اللجوء إليه في حالة عدم امتثال السفينة لأوامر مسئول الجمارك، ورفضها التوجه معهم إلى المراكز الجمركية .

وأوردت الدانمرك باعتبارها إحدى الدول الأطراف في معاهدة هلسنكي المبرمة بتاريخ 19 غشت 1925⁽¹⁷⁹⁾، مقتضيات تتعلق بتنفيذ التدابير المتفق عليها لمنع تجارة التهريب ولممارسة المطاردة الحثيثة بعد تصديقها على الاتفاقية المذكورة، حيث أصدرتها في مذكرة لوزارة المالية بتاريخ 20 مايو 1926 . ونص المرسوم الملكي رقم 234، الصادر في 9 شتنبر 1927، على تطبيق أحكام القوانين البحرية الدانمركية، الواردة في الفقرة الرابعة من المادة 84 من القانون الجمركي، والصادرة في 29 مارس 1924، على كل الدول الأطراف في الاتفاقية باستثناء ليتوانيا والإتحاد السوفيتي، كما مد تطبيقها نحو المنطقة المذكورة في المادة التاسعة

¹⁷⁵ - (Article 4: Les préposés de la douane pourront ,en outre, en cas de poursuite de la fraude, la saisir même en deçà du rayon pourvu qu'ils aient suivi sans interruption.) Lois du 7 juin 1832 établissant un rayon unique de douane; in Laws and regulations on the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.77.

¹⁷⁶ - Article 1:)A partir de la côte, il y aura, sur l'espace d'un myriamètre en mer, une surveillance déterminé par les deux articles suivants .) Ibid.

¹⁷⁷ - Greek sea) means the maritime belt comprised from the shore to a distance of ten nautical miles .) Law n° 4141 of 26 March 1913 concerning passage and sojourn of merchant vessels along the Greek shores and policing of the port and harbors in time of war; in Laws and regulations on the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.140.

¹⁷⁸ - Loi n° 1165 du 17 mars/6 avril 1918 (Code des douanes), in Ibid., p.140-141.

¹⁷⁹ - هذه الدول هي : ألمانيا، الدانمارك، إستونيا، فنلندا، لاتفيا، ليتوانيا، النرويج، بولونيا ومنطقة دانزيج الحرة، السويد والإتحاد السوفيتي .

من الاتفاقية⁽¹⁸⁰⁾، الممتدة على مسافة 12 ميلا لمحاربة تهريب المشروبات الكحولية . حيث كانت تنص تلك المادة على ممارسة المطاردة الحثيثة ضد السفن المنتهكة للقوانين المحلية من داخل هذه المنطقة في اتجاه البحر العالي. بل إن المرسوم الملكي المذكور لم يكن يقصر المطاردة الحثيثة من داخل منطقة 12 ميلا من أجل خرق التشريعات المتعلقة بتجارة تهريب المشروبات الكحولية فقط، بل أيضا من أجل خرق التشريعات الجمركية بشكل عام . و بتاريخ 4 دجنبر 1929 صدر المرسوم الملكي رقم 219، الذي بمقتضاه تم تمديد التدابير السابقة إلى كل من السفن الروسية والسفن الليتوانية⁽¹⁸¹⁾ .

وعلى كل فإن القانون رقم 219، الصادر بتاريخ فاتح يوليو 1955، يقضي بتطبيق التشريعات الجمركية الدانمركية، بما فيها الأحكام الجنائية للفقرة الرابعة من المادة 48 الصادرة سنة 1924، على كل السفن في حدود 12 ميلا⁽¹⁸²⁾ . أي أن الأمر أصبح يعني سفن كل الدول ولو لم تكن طرفا في اتفاقية هلسنكي .

أما في إيطاليا فإن القانون الجمركي رقم 1424، الصادر في 25 شتنبر 1940، يقضي في مادته 33 بإنشاء منطقة من البحر تخضع للمراقبة الجمركية تمتد على مسافة 12 ميلا، ويفرض هذا القانون في مادته 36 على ربانة السفن حيازة بيانات بحمولتها، ويجيز لرجال الجمارك زيارة السفن التي تصل حمولتها إلى 200 طن ومراقبتها . وفي حالة عدم توفر السفن على تلك البيانات أو رفض تقديمها فإن بإمكان رجال الجمارك اقتيادها إلى أقرب مركز للجمارك والقيام بالتفتيش اللازم⁽¹⁸³⁾ .

¹⁸⁰ - (...It is hereby decreed that the provisions of the customs laws relating to the carriage of goods by sea etc., and the penal provisions of article 48 , fourth paragraph, of the Customs Act of 29 March 1924, shall henceforth apply not only to vessels of Danish, Estonian, Finnish, Latvia, Norwegian and Swedish nationality, but also to vessels of Polish, Danzig and German nationality within the areas and to the extent specified in article 9 of the Convention for the Suppression of the Contraband Traffic in Alcoholic Liquors ...) Royal Decree n° 234 of 9 September 1927 on measures to prevent smuggling; in Laws and regulation on the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.121-122.

Article 48(4)Any vessel under 120 net tons which within the territorial limits (one nautical miles or four kvartmil) is found to be caring on board goods of the type mentioned in paragraph 1 the customs duties on which amount to not less than 200 kroner shall be considered to be attempting to engage in smuggling unless there is strong evidence that the vessel is not being used for such purpose .) Customs Act n° 171 of 11 May 1928; in Ibid., p.121.

¹⁸¹ - Royal Decree n° 219 of December 1929 on measures to prevent smuggling; in Ibid., p.122.

¹⁸² - Article 1(1): Pursuant to the Convention for the Suppression of the Contraband Traffic in Alcoholic Liquors, Signed at Helsinki on 19 August 1925, a Royal Order may be made for the purpose of applying the customs legislation as it relates to the carriage of goods by sea, etc., and the relevant penal provisions (including the provisions of article 48, paragraph(4), of the Customs Act of 29 March 1924) to Danish and foreign vessels within the areas and to the extent specified in the said Convention, in which the expression "twelve nautical miles" shall be understood to mean twelve Danish quarter-miles .) Act n° 219 of 1 July 1955 respecting measures to prevent smuggling; in Ibid.

¹⁸³- Article 33 : Zone of maritime customs supervision. The zone of the sea which is subject to customs supervision for the purposes of this Acts extends twelve nautical miles from the coast .

Article 36 : Requirement concerning cargo manifest. Supervision. Within the supervision zone, the masters of vessels proceeding to an Italian port must be in possession of a cargo manifest . Officers of the Royal Customs Guard in the supervision zone may board vessels of not more than 200 tone burden and require the master to produce the manifest and other cargo documents . If the master is not in possession of the manifest or refuses to produce it or if there is reason to suspect a breach of the customs regulations, the vessel shall be escorted to

وبالطبع فبالرغم من عدم ورود نص صريح يتعلق بحق المطاردة الحثيثة فإن السلطات الجمركية الإيطالية قد تجد نفسها مضطرة إلى إعمال هذا الحق في حالة عدم امتثال السفينة للأوامر الموجهة لها .

ثانياً: قوانين الدول الأوروبية الأخرى المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة

ورد حق المطاردة الحثيثة في أنظمة الدفاع عن الحدود السوفيتية، الصادرة بتاريخ 15 يونيو 1927، من خلال المادة 27 منها، التي تنص على مطاردة السفن التي لم تستجب لأوامر إدارة الدفاع عن حدود المنطقة البحرية، الممتدة على مسافة 12 ميلاً، وإمكانية الاستمرار فيها فيما وراء هذه المنطقة نحو البحر العالي، ولا تتوقف إلا حين دخول السفينة المطاردة المياه الإقليمية لدولة أجنبية . ويجب أن تُترك المطاردة نهائياً حين دخول السفينة المعنية ميناءاً أجنبياً⁽¹⁸⁴⁾. ويظهر أن أعمال معهد القانون الدولي كان لها تأثير واضح على التشريع السوفيتي في مجال تقنين هذا الحق⁽¹⁸⁵⁾ .

إن التشريعات السوفيتية تعترف صراحة بحق المطاردة الحثيثة التي تنطلق من المنطقة المجاورة، والمقامة لأغراض أمنية، المنصوص عليها في المادة 9 الفقرة (C) من نفس القانون، على طول الحدود البحرية التي تمتد من خط الجزر نحو عرض البحر على مسافة 12 ميلاً، باستثناء الحالات المنصوص عليها بطريقة خاصة في الاتفاقيات الدولية المبرمة بين الإتحاد السوفيتي ودول أخرى⁽¹⁸⁶⁾ .

وعلى كل فإن إنشاء المنطقة الدفاعية الممتدة على مسافة 12 ميلاً، حيث يمكن أن تبدأ المطاردة ليست مسألة جديدة، فقد وردت في القانون الصادر في العهد الإمبراطوري بتاريخ 10/23 دجنبر 1909، الذي ينص في مادته الأولى على إنشاء منطقة جمركية تمتد على مسافة 12 ميلاً من أدنى درجات الجزر على طول السواحل الروسية، وأن أية سفينة روسية أو أجنبية تبحر فيها تخضع لمراقبة السلطات الجمركية . وقد كانت هذه المسألة قد أثارت احتجاجات من طرف كل من بريطانيا واليابان والولايات المتحدة الأمريكية . وفي 29 ماي/11 يونيو 1911، صدر قانون جديد أكدت من خلاله الحكومة الروسية موقفها السابق، ومدت ولايتها على كل مصايد البحر العالي داخل منطقة 12 ميلاً من الساحل . وتكرر نفس الشيء من خلال المرسوم الذي أصدره الإتحاد السوفيتي سنة 1921⁽¹⁸⁷⁾ .

the nearest customs office for investigation as necessary .) Customs Act n° 1424 of 25 September 1940, Chapter II. Arrivals by sea; in Laws and regulations on the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.172.

¹⁸⁴ - (The pursuit of a vessel which has failed to comply with the demands of the frontier defense service within the maritime zone (article 9 paragraph (c)) may continued beyond that zone into the open sea, but must in all circumstances be discontinued on the entry of the pursued vessel into the waters of a foreign State, and the pursuit of a vessel flying a foreign flag must be finally relinquished on the entry of the vessel into a foreign port .) Regulations of 15 June 1927 for the defense of the State frontiers of the USSR, II Frontier zones; in Laws and regulation of the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.257.

¹⁸⁵ - أنظر أعمال معهد القانون الدولي لاحقاً.

¹⁸⁶ - (Along coastal frontiers; a maritime zone extending seaward from the line of the lowest ebb-tide on the mainland and on islands to a distance of twelve miles, except where otherwise provided by international agreements concluded with URSS .) Ibid., II Frontier defense, p.256 .

¹⁸⁷ - C.J.Colombos, Op.Cit., p.89-90

وهكذا فإن المطاردة الحثيثة من داخل منطقة 12 ميلا السوفيتية لم تتقرر لأسباب أمنية فقط، بل ولأسباب اقتصادية أيضا حين يتعلق الأمر بتطبيق قوانين الجمرك والصيد البحري .

ونفس التعميم نجده في المادة 12 من القانون المتعلق بالمياه الإقليمية اليوغسلافية، الصادر في فاتح دجنبر 1948، والتي تنص على أنه يمكن مطاردة السفن التي تحمل أعلاما أجنبية، حين تكون مسئولة عن خرق أحكام هذا القانون والأنظمة المنبثقة عنه، طبقا للقواعد العامة المعترف بها واستعمالات القانون الدولي وأنظمة الفدرالية اليوغسلافية . وأن المطاردة إذا بدأت في المياه الساحلية اليوغسلافية يجب ألا تنقطع، وتتوقف إذا دخلت السفينة هدف المطاردة إلى المياه الإقليمية لدولة أخرى . وإذا تم اعتقال السفينة فإن على الحكومة الفدرالية أن تخبر، بواسطة القنوات الدبلوماسية، الحكومة التي تحمل السفينة المعتقلة علمها¹⁸⁸ .

ونص مرسوم 10 أكتوبر 1951، المتعلق بالمياه الداخلية والإقليمية البلغارية، في الفقرة الثانية من المادة 14، على أن السفينة التي ترفض الامتثال لما هو مطلوب منها، والتي تحاول أن تلجأ إلى البحر العالي، يمكن مطاردتها بهدف احتجازها من طرف وحدات خفر الحدود البحرية، حتى حدود المياه الإقليمية لدولة أخرى¹⁸⁹ .

وهكذا يظهر أن المطاردة يمكن أن تبدأ من داخل المياه الإقليمية البلغارية التي تمتد على مسافة 12 ميلا، والمنصوص عليها في المادة الأولى من القانون المشار إليه¹⁹⁰ . مما يجعلها لا تختلف من حيث الامتداد عن بعض المناطق الجمركية التي أعلنتها دول أخرى .

الفقرة الثانية: التشريعات الوطنية في القارات الأخرى

سنتناول في هذه الفقرة نماذج لتشريعات وطنية متعلقة بحق المطاردة الحثيثة لدول تنتمي إلى ثلاث قارات، تصنف من الناحية الاقتصادية ضمن دول العالم الثالث . وهكذا سنعرض لتشريعات من أمريكا الجنوبية (أولا)، وأخرى من القارتين الآسيوية والإفريقية (ثانيا) .

¹⁸⁸ - Article 12 : Vessels under foreign flags shall be liable for breaches of the provisions of this Acts and the regulations issued on the basis thereof, in accordance with the generally recognized rules and usage of international law and the statutes of the Federal People's Republic of Yugoslavia . The pursuit of a vessel under a foreign flag for contravention of this Act or other statutes of the Federal People's Republic of Yugoslavia, shall be continued beyond the boundaries of Yugoslav coastal waters provided that such pursuit is uninterrupted . The pursuit shall cease if the vessel pursued enters the coastal waters of another country . If such a vessel is captured, the government of the Federal People's Republic of Yugoslavia shall notify, through the diplomatic channel, the government under whose flag the captured vessel is plying .) Customs Act, 12 October 1948, II Special provisions; in United Nations Legislative Series, Laws and regulation on the regime of the high seas, Op.Cit., p.134.

¹⁸⁹ - (Article 14: A ship which fails to comply with a requirement and attempts to take refuge on the high sea may be pursued with a view to seizure to the boundary of the territorial waters of another State .) Decree of 10 October 1951 concerning the territorial and inland waters of the People's of Bulgaria; in Laws and regulations on the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.82.

¹⁹⁰ - (Article 1 : The territorial waters of the People's Republic of Bulgaria extend into the open sea to a distance of twelve miles from the water-line on the mainland and island coasts, from the furthestmost points of port installations and from the boundary of inland waters.) Ibid., p.80.

في كولومبيا وقع التنصيص على المطاردة الحثيثة بصراحة في المادة 363 من القانون الجمركي الكولومبي، الحامل لرقم 79 والصادر بتاريخ 19 يونيو 1931، وقد تم التطرق إلى شروط بدايتها في عبارات عامة، والمتمثلة في وجوب أن تنطلق من داخل المياه الإقليمية الكولومبية التي تمتد على مسافة 20 كيلومترا، وأن تكون هناك أسباب معقودة للاعتقاد بخرق القوانين الكولومبية .

كما تنص نفس المادة أن لمستولي الجمارك وقوات خفر السواحل والأشخاص المرخص لهم من طرف الإدارة العامة للجمارك، أو المعينين لهذا الغرض كتابة من طرف أي متصرف جمركي، أن يصعدوا في أي وقت إلى ظهر أية سفينة أو عربة أو طائرة متواجدة فوق إقليم كولومبيا، أو في مياهها الإقليمية على مساحة 20 كيلومترا من الشاطئ، سواء داخل أو خارج مقاطعة المسئول المعني، والقيام بتفتيشها وتفتيش الأشخاص والبضائع والركب الموجودة على ظهرها . ولهذا الغرض يمكن لهم أن يصعدوا الأوامر للسفينة أو العربة أو الطائرة بالتوقف، إذا كانت متحركة، كما يمكن لهم استعمال القوة إذا كان ذلك ضروريا لضمان الامتثال لهذه الأوامر . ويمكن مطاردتها في حالة فرارها أو محاولتها الفرار⁽¹⁹¹⁾ .

وتنص المادة التاسعة من القوانين الجمركية الكوبية، الصادرة في 22 يونيو 1901، على أنه يسمح للمسؤولين بإدارة الجمارك الصعود إلى ظهر السفن المتواجدة في الموانئ الكوبية، أو داخل أربعة فراسخ من الساحل، كما لهم الحق أن يطلبوا فحص بياناتها، والقيام بتفتيش وفحص جزء منها أو كلها⁽¹⁹²⁾ .

ونصت المادة 64 من نفس القانون على أنه من أجل ضمان جباية الرسوم القانونية، تراقب مصلحة الضرائب السفينة الأجنبية حين دخولها المياه الخاضعة لولاية الدولة الكوبية إلى حين مرور البضائع المستوردة بطريقة قانونية أمام مصلحة الجمارك . وإذا اشتبه في وجود غش، يباشر تتبع البضائع المعنية خلال نقلها من طرف السفينة الساحلة، أو بواسطة السكك الحديدية، أو بأية وسيلة أخرى عبر البر أو البحر على إقليم

¹⁹¹ - (Article 363. Customs or coast guard and person thereunto authorized by the Director-General or for this purpose appointed in writing by any customs administrator, may, at any time , board any vessel, vehicle or aircraft present in the territory of the Republic or in its territorial waters up to a distance of twenty kilometers from the coast, whether inside or outside the districts of the said officials, for the purpose of examining the manifest and carrying out a careful search and inspection of the vessel, vehicle or aircraft, and each and every part thereof, as well as of the persons, baggage or packages on board . For this purpose they may order the vessel, vehicle or aircraft to be stopped, if it is in motion , and may use such force as may be necessary to secure compliance with order . If it should appear that the laws of the Republic have been violated in some way which renders the vessel, vehicle or aircraft or all part of the goods on board liable to confiscation, it shall be the duty of the said officials to carry out such confiscation and to arrest, or, in case of flight or attempted flight , to pursue and arrest, any person liable for the violation .) Customs Law n° 79 of 19 June 1931, in Laws and regulations on The regime of the territorial sea, Op.Cit., p.115.

¹⁹² - Article 9 : Customs officers are authorized to board vessels bound for the Island of Cuba, Whether in port or within four leagues of the coast; to demand manifests or make search and examine any or all parts of the vessel...) Customs regulations of 22 June 1901; in Laws and regulations of the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.116 .

الجزيرة . وفي هذه الحالة يتم القيام بفحص جديد، قصد استخلاص الرسوم المضبوطة لفائدة مصلحة الضرائب⁽¹⁹³⁾ .

لقد وردت الإشارة إلى حق المطاردة الحثيثة في هذه المادة بطريقة عامة، حيث لم تقتصر على المطاردة البحرية، بل شملت أيضا حتى المطاردة البرية، في حالة اكتشاف حالة غش في استخلاص الرسوم الجمركية . ويمكن أن نستنتج من عبارة "أو أية وسيلة أخرى عبر البر أو البحر in any way by land or water"، أنها تعني المطاردة الحثيثة انطلاقا من منطقة المراقبة المحددة بأربعة فراسخ .

ثانيا: التشريعات الوطنية في آسيا وإفريقيا

بالنسبة إلى القارة الآسيوية سنأخذ كنماذج القوانين الصينية والسريلانكية والتركية . فحق المطاردة الحثيثة مقرر في القانون الجمركي الصيني الصادر في 19 يوليو 1934 من خلال المادة 11 منه، التي تنص على أنه إذا كانت هناك سفينة متواجدة أو مطاردة داخل حدود 12 ميلا من شواطئ الصين، وتبت على أنها قامت بإتلاف جزء من الحمولة، أو أتلقت الوثائق المتعلقة بالسفينة من أجل تفادي الحجز، فسيكون على المذنب أداء ذعيرة مالية لا تزيد قيمتها عن 2000 دولار، وتكون السفينة عرضة للمصادرة⁽¹⁹⁴⁾ . وبناء على ذلك فإن المطاردة الحثيثة تبدأ من المنطقة الجمركية الصينية الممتدة على مسافة 12 ميلا، وتستمر فوق البحر العالي . وقد تم توضيح شروط ممارستها في الجزء 32 من الفرع السادس من مدونة الأنظمة والمساطر الجمركية الصينية . الذي ينص على أنه لحماية المداخل المالية، تقوم الحكومة الصينية باتخاذ التدابير الوقائية في البحر، على مسافة 12 ميلا مقاسة من أدنى درجات الجزر المرسومة من خط الساحل الصيني، والذي يتضمن الجزر المستقلة والأجراف . وإذا اقترفت أية سفينة، أو أي شخص على ظهرها، أثناء تواجدها داخل حد 12 ميلا، مخالفة للقوانين الجمركية الصينية، مثل رفض التوقف بعد إرسال سفينة المراقبة التحذير المناسب من أجل القيام بالتفتيش الجمركي، فإن بإمكان المسئولين الصينيين مطاردة هذه السفينة حتى البحر العالي واعتقالها⁽¹⁹⁵⁾ .

¹⁹³ - In order to secure the collection of the legal duties the customs houses shall exercise over the coast, beginning with the moment when a vessel enters the jurisdictional waters of the Island of Cuba and concluding when the merchandise imported therein has been legally passed through the custom houses, except that in the case of justifiable suspicion of fraud said merchandise may be followed in its transportation by coasting vessels, by railroad or by any other means or in any way by land or water, from one point of the Island to another, in which case a new examination shall be made and proof required of the payment of the proper duties at the customs house of arrival...) Ibid.

¹⁹⁴ - (Article 11 : Should any vessel, within or pursued from within the limit of twelve miles from the coast of China, be found to have any part of her cargo, or any of her document relating to the vessel or cargo, either destroyed or thrown overboard in order to prevent seizure, the offender shall be fined a sum not exceeding \$2,000, and the vessel shall be liable to confiscation .) Customs preventive law, 19 June 1934; in Laws and regulations on the regime of the high of seas, Op.Cit., p.62.

¹⁹⁵ - (For the protection of the revenue the Chinese Government claims the right of exercising preventive measures at sea within a limit of 12 marine miles measured at low-water mark from China's coastline, which includes dependent islands and banks. Should a vessel, or some one on board her, while within this 12-mile limit commit an infraction of China's revenue laws - such as refusing to heave to, after due warning, for Customs search - such vessel may be pursued into the open seas and there arrested.) Ibid., p.62

ويعالج القانون الجمركي السريلانكي الصادر في فاتح يناير 1870، والمعدل سنة 1952، موضوع حق المطاردة الحثيثة من خلال الفقرة الأولى من المادة (138A) التي تنص على أن السفن والمراكب التي تكون عرضة للاحتجاز أو التفتيش بموجب هذا القانون وترفض التوقف حين يطلب منها ذلك، يمكن إشعارها من طرف مسؤولي الجمارك بواسطة قذيفة مدفعية، كما أن بإمكانهم أيضا قذفها مباشرة . ويعفى هؤلاء المسؤولون الجمركيون الذين لجأوا إلى عملية القذف، كما يعفى أي شخص يعمل معهم أو تحت إدارتهم، من أية مسؤولية جنائية أو مدنية متعلقة بالأفعال التي قاموا بها أثناء ممارسة السلطات المخولة لهم بموجب هذه الأحكام. ويشترط ألا تمارس السلطات المخولة بموجب الأحكام الواردة في هذا الفرع إلا على السفن أو المراكب التي تكون حين تطبيق هذه الأحكام داخل المياه الإقليمية السريلانكية⁽¹⁹⁶⁾ .

هذا وينص القانون السريلانكي صراحة على أن السلطات المخولة لرجال الجمارك تتم ممارستها في المياه الإقليمية السريلانكية، إلا أنه من الناحية العملية فإن المياه الإقليمية متطابقة مع المنطقة الجمركية، حيث تمتدان معا على مسافة 6 أميال من الساحل .

وتنص المادة 118 من القانون الجمركي التركي الصادر في 11 أبريل 1918، والمعدل بقانون رقم 906 الصادر في 7 يونيو 1926 على حق المطاردة الحثيثة، حيث ينص على أنه إذا وُجدت سفينة تزن أقل من 200 طن داخل المياه الإقليمية، واستمر قائدها في سيره دون السماح للوحدات الجمركية بالدنو من السفينة، فإن على مركب الجمارك أن يبرز ألوانه المميزة و يرفع أعلامه الخاصة وأن يطلق قذيفة مفرغة . فإذا لم تتوقف السفينة أصبح بإمكانه أن يطلق قذيفة مدفعية على جزئها العلوي . وإذا لم تمثل لهذا الأمر واستمرت في سيرها فيمكن استعمال القوة لحملها على الامتثال، كما يمكن مطاردتها ولو خارج المياه الإقليمية إذا حاولت الفرار⁽¹⁹⁷⁾ .

¹⁹⁶- If any ship or boat which is liable to seizure or examination under this Ordinance, or which officers of customs are empowered by this Ordinance to board, shall not bring to when required so to do...It shall be lawful for the officer of customs having the charge or command or any vessel flying the Ceylon Customs Flag, having first caused a gun to be fired as a signal, to fire at or into such ship or boat; and such officer of customs or any other person acting in his aid or assistance or by his direction shall be and hereby indemnified and discharged from any action or prosecution, whether civil or criminal, in respect of any act done in pursuance of the powers conferred by this section. Provided, however, that the powers conferred on any officer of customs by the proceeding provisions of this section shall not be exercised except in relation to a ship or boat which is for the time being within the territorial waters of Ceylon. Customs Ordinance of 1 January 1870, as amended up to 1952, Part XII: Smuggling, seizures, and prosecutions generally; in Laws and regulations on the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.105-106 .

إن التعبير الوارد في هذا القانون والمتعلق بإعفاء مسؤولي الجمارك من أي دعوى أو مسطرة محرقة ضدهم، بسبب أي فعل يقومون به أثناء أدائهم لمهامهم، يذكرنا بأحكام مشابهة لها وردت في الفرع 181 من القانون البريطاني Customs Consolidation Act . أنظر لاحقا.

¹⁹⁷ - Article 118 : If a vessel weighing under 200 tons is met with in the territorial waters and if its master continues on his course without allowing the customs guard to approach, the boat carrying the guards shall hoist its colors and flags and shall fire a blank shot; if the vessel does not stop, gunfire shall be directed at the superstructure . If the master fails to comply with this order and continues on his course, force must be used to make him obey . Such vessel may be pursued even outside territorial waters if they attempt to flee .) Customs law, 11 April 1918, as amended by law n° 906 of June 1926; in Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., p.98.

و قد كانت المنطقة الجمركية التركية تمتد بموجب المادة الثانية من هذا القانون، على مسافة 4 أميال بحرية⁽¹⁹⁸⁾. وفي الستينات تم تمديد المياه الإقليمية التركية إلى 6 أميال بموجب القانون رقم 476، المنشور في 25 مايو من سنة 1964، ونفس القانون مدد حدود المنطقة المجاورة لأغراض الصيد واستغلال الثروات البحرية من 6 أميال إلى 12 ميلا⁽¹⁹⁹⁾ .

وبالنسبة إلى القارة الإفريقية سنأخذ كمثال القانونين المصري والمغربي . ففي مصر تنص الفقرة السادسة من المادة 32 من النظام الجمركي المصري الصادر في 2 أبريل 1884، والتي تهم المراقبة في البحر، على أنه إذا قام مسئولو مصلحة الجمارك، أو مسئولو السفن المستعملة لدى مصلحة البريد، أو مسئولو السفن الوطنية، بملاحقة السفن ذات حمولة تقل عن 200 طن، حين رفضها السماح لهم بالصعود إلى ظهرها، وذلك برفع العلم المثلث فوق سفنهم، أو تنبيه السفينة الممتنعة بواسطة قذيفة مفرغة، فإذا لم تتوقف هذه الأخيرة فإن بإمكانهم إطلاق قذيفة مدفعية على شراعها . وبعد هذا التنبيه المزدوج يمكن لسفينة المراقبة استعمال أسلحتها بطريقة جديفة، كما يمكن لها أن تستمر في المطاردة وأن تحتجز السفينة خارج شعاع 10 كيلترات⁽²⁰⁰⁾ . وقد تم توسيع شعاع 10 كيلومترات، المنصوص عليه في المادة الثانية من النظام الجمركي المصري المذكور كعرض لمنطقة المراقبة الجمركية، إلى حدود 12 ميلا بموجب المادة التاسعة من المرسوم المتعلق بالمياه الإقليمية لمملكة مصر، الصادر في 15 يناير 1951، لتنفيذ القوانين والأنظمة المتعلقة بالسلامة والملاحة والجمارك والصحة العامة⁽²⁰¹⁾ .

وبالنسبة إلى المغرب تنص المادة 19 من ظهير 25 مارس 1922، المنظم لنشاط الصيد البحري في المياه الإقليمية المغربية، على أن من حق السلطات المختصة أن تطلب من قائد أو مالك السفينة المتواجدة في المياه الإقليمية المغربية تقديم الأوراق التي تثبت جنسيته وهويته⁽²⁰²⁾ . وتضيف المادة 20 من نفس الظهير على أنه في الحالات التي يقدر المسئولون بأنها خطيرة، يكون بإمكانهم اقتياد السفينة المذنبة إلى أقرب ميناء بالمنطقة الفرنسية بالمغرب، حيث تسلم إلى السلطات الفرنسية قصد محاكمتها، عند الاقتضاء، من طرف المحكمة المختصة الأقرب إلى مكان وقوع الخروقات⁽²⁰³⁾ . وتنص المادة 20 من نفس الظهير، وكذا المادة الثانية من قانون 31 مارس

¹⁹⁸ - (Article 2:...in the case of the coast, the area extending from the shore to a distance of four miles out to sea...) Ibid., p.98.

¹⁹⁹ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.114 .

²⁰⁰ - If the officers of the customs house, those of the vessels engaged in the Egyptian postal service or those of national vessels give chase to a vessel of less than 200 tons' burden, and if the latter refuses to allow them to board her, they shall hoist the flag and pennant of their vessel, and warn the refractory vessel by means of a blank shot . If she does not yet stop, a cannon ball shall be fired among her sails . After this double warning, the pursuing vessel shall make serious use of the arms which she has on board . The pursuit may continued, and the vessel may be seized outside of the radius of ten kilometers .) Customs regulations, of 2 April 1884, Op.Cit., p.70.

²⁰¹ - Decree concerning the territorial waters of the Kingdom, 15 January 1951; in Ibid., p.307.

²⁰² - Dahir du 25 mars 1922 portant règlement sur l'exercice de la pêche en flotte dans les eaux territoriales du Maroc; in Laws and regulations on the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.529.

²⁰³ - Ibid.

1919، المعدل بظهير 15 يونيو 1924، والمتعلق بالصيد البحري، على أن المياه الإقليمية المغربية المخصصة للصيد تمتد على مسافة 6 أميال مقاسة من خط الجزر⁽²⁰⁴⁾ .

إن هذه القوانين المستقاة من تشريعات الدول التي تم تناولها في هذا الفصل عبر مختلف مناطق العالم، والتي يعود تاريخها إلى فترة ما قبل انعقاد مؤتمر جنيف لسنة 1958، تبين مدى الأهمية التي كان يكتسبها حق المطاردة الحثيثة بالنسبة إلى الدول الساحلية، خصوصاً الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، مما يكرس الفكرة التي كانت تقول بأن الأصل في ممارسة حق المطاردة الحثيثة هو سلوك سفن المراقبة الأنجوسكسونية . لقد كانت الدول التي تبنت حق المطاردة الحثيثة ترى فيه وسيلة لتفعيل ولايتها خارج المجالات البحرية الخاضعة لسيادتها .

وإذا كان هناك نوع من الإجماع بين الدول حول أهمية حق المطاردة الحثيثة، فإن هناك اختلافاً حول طريقة ممارسته، وهو مشكل سيجد حله بواسطة المعاهدات الدولية وأعمال التقنين التي تناولت ونظمت هذا الحق، والتي سنقف عليها في الفصل التالي عند دراسة مصادره الشكلية .

الفصل الثاني : المصادر الشكلية لحق المطاردة الحثيثة

إن طبيعة الترتيب الذي ورد في المادة 38 من النظام الأساسي لحكمة العدل الدولية لمصادر القانون الدولي تبين تبنيه للمذهب الوضعي، حيث جعل المصدر الأول والأكثر أهمية هو المعاهدات . وقد عرفت معاهدة فيينا لسنة 1969 المعاهدات بأنها " اتفاقاً دولياً يعقد بين دولتين أو أكثر كتابة ويخضع للقانون الدولي سواء في وثيقة أو أكثر، وأياً كانت التسمية التي تطلق عليه " . واستناداً إلى التقسيم المادي للمعاهدات سنتناول أولاً المعاهدات الدولية الخاصة التي تضمنت أحكاماً تتعلق بحق المطاردة باعتبارها من نوع المعاهدات التعاقدية *Tratés-Contrats* (المبحث الأول)، ثم نتناول النوع الثاني وهو المعاهدات الشارعة *Traité-Lois* من خلال أعمال المعاهد العلمية والمؤتمرات الدولية التي حاولت تقنين هذا الحق (المبحث الثاني) .

المبحث الأول : المعاهدات الدولية الخاصة المنظمة لحق المطاردة الحثيثة

لقد تم التنصيص على حق المطاردة الحثيثة في العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة، الجماعية منها والثنائية، وإذا كانت الاتفاقيات الجماعية قليلة العدد⁽²⁰⁵⁾، فإن الاتفاقيات الثنائية أكثر عدداً حيث همت الكثير

²⁰⁴ - Règlement du 31 mars 1919 de la pêche maritime, modifié par le Dahir du 15 juin 1924, in Ibid., p.528.

²⁰⁵ - المعاهدات الجماعية الخاصة تم تبنيها من طرف مجموعة من الدول، وتجسد اتفاق هذه الدول حول شروط ممارسة حق المطاردة الحثيثة، ومن بينها معاهدة هلسنكي ومعاهدة القانون الجنائي الدولي . لقد أبرمت الأولى بين تسعة دول أوربية مظلة على بحر البلطيق في هلسنكي في 19 غشت 1925، ودخلت حيز التنفيذ في 23 دجنبر 1953، وتنص المادة التاسعة منها على أن أطرافها يتعهدون بالاعتراض على تطبيق أي منهم لقوانينه، داخل منطقة ممتدة على مسافة 12 ميلاً انطلاقاً من الساحل، أو من الحدود الخارجية للمياه الأرخبيلية، على السفن المشتبه في كونها تشتغل بتجارة التهريب . فإذا تمت معاينة سفينة اشتبه في أنها تشتغل بهذه التجارة في المنطقة الموسعة المذكورة، وهربت خارج هذه المنطقة، فإن بإمكان سلطات الدولة التي تمارس المراقبة على المنطقة المعنية أن تطاردها خارج هذه المنطقة نحو البحر العالي، وأن تمارس عليها نفس الحقوق المخولة لها كما لو كانت قد احتجزت داخل هذه المنطقة .

وهناك إحالة إلى المادة التاسعة من اتفاقية هلسنكي، وكذا البروتوكول الملحق بها، وردت في بعض الاتفاقيات الثنائية، مثل اتفاقية مكافحة تهريب المشروبات الكحولية المبرمة بين الدانمرك والسويد في 28 أكتوبر 1935، حيث نصت المادة السادسة منها على أن الأحكام الواردة في هذه الاتفاقية، والمتعلقة بالمياه الإقليمية للأطراف المتعاقدة، تطبق على السفن الدانمركية والسويدية المستعملة للتهريب، كما تطبق عند الضرورة على المياه الموجودة مباشرة فيما وراء المياه الإقليمية، داخل المنطقة المشار إليها في المادة التاسعة من اتفاقية هلسنكي، الموقعة في 19 غشت 1925، لمكافحة تهريب المشروبات الكحولية، مع التعليقات الواردة على هذه المادة في البروتوكول النهائي لهذه الاتفاقية . كما ورد ذكرها في القرار الملكي

من دول العالم وتضمنت مواضيع مختلفة، وبصفة عامة يمكن تقسيمها إلى تلك التي تناولت القانون التجاري بشكل عام (الفرع الأول)، وتلك التي اقتصر هدفها على محاربة تجارة تهريب المشروبات الكحولية (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : الإتفاقيات التجارية المنظمة لحق المطاردة الحثيثة

من بين الاتفاقيات التجارية التي تناولت موضوع حق المطاردة الحثيثة هناك تلك التي أبرمتها مصر (الفقرة الأولى) وفنلندا (الفقرة الثانية) مع غيرهما من الدول .

الفقرة الأولى: الاتفاقيات التجارية المبرمة مع مصر

أولاً: الاتفاقية التجارية المصرية البريطانية

تنص الفقرة السادسة من المادة 12 من هذه الاتفاقية المبرمة في 29 أكتوبر 1889 على أنه في حالة الاشتباه في قيام سفينة بريطانية تقل حمولتها عن 200 طن بالتهريب، فإن بإمكان رجال الجمارك المصريين تفتيشها واحتجازها، سواء كانت راسية خارج الموانئ المصرية، أو كانت مبحرة داخل مسافة 10 كيلومترات من الساحل . كما يمكن تفتيش واحتجاز هذا النوع من السفن خارج حد 10 كيلومترات، إذا كانت مطاردتها قد بدأت داخل هذا الحد⁽²⁰⁶⁾ .

إن ما يثير الانتباه في هذه الاتفاقية هو استعمالها لمقياس الكيلومتر، عوض الميل البحري الذي يستعمل عادة لقياس المجالات البحرية، وعلى أية حال فمادام أن الميل البحري يساوي 1852 متر، فإن 10 كيلومترات

الدانمركي رقم 13، الخاص بتنفيذ الاتفاقية المبرمة بين الدانمرك والسويد، وإقرار مراقبة مشتركة من أجل الوقاية من تهريب المشروبات الكحولية، الصادر في 24 يناير 1936، حيث تم التخصيص على الطرق التي يمكن من خلالها استعمال إشعارات التوقف الصادرة عن سفن المراقبة، نحو السفن المشتبه في قيامها بنشاط التهريب .

أما معاهدة القانون الجنائي الدولي فقد تم توقيعها في مونت فيديو في 19 مارس 1940 بين سبعة دول أمريكية جنوبية، وتم التصديق عليها فقط من طرف الأوروغواي، لذلك لم تدخل حيز التنفيذ . وتنص المادة 13 منها، على أن للدول الساحلية حق الاستمرار فوق البحر العالي، في مطاردة بدأت داخل المياه الإقليمية، ولها أيضاً الحق في احتجاز ومحاكمة السفينة التي تكون قد اقترفت مخالفة داخل المياه المذكورة . وفي كل الحالات، وحين يتم تنفيذ احتجاز السفينة، فإنه يجب تبليغ ذلك لدولة العلم بدون تأخير . وتتوقف المطاردة فوراً بمجرد دخول السفينة هدف المطاردة المياه الإقليمية أو ميناء الدولة التي تنتمي إليها، أو المياه الإقليمية أو ميناء دولة أخرى .

Convention for the suppression of the contraband traffic in alcoholic liquors, signed at Helsingfors, 19 August 1925, in Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., pp.138-139; Denmark- Sweden : Convention for the repression of the contraband in alcoholic liquors, 28 October 1935, in Ibid., p.150; Royal Order n°13, concerning the prevention of smuggling, 24 January 1936, in Ibid.; Treaty on international penal law, signed at Montevideo, 19 March 1940, in A.J.I.L., vol.47, p.122

²⁰⁶- Article 12 : Each of the two contracting Governments has the right to put into force any regulations required for the working of their services, and for the repression of fraud, as well as any measures dictated by reasons of public health or security, on condition that such regulations are equally applied to the ships and subjects of all other nations .

Such regulations, including the supervision of ships and searching for or pursuit of contraband goods, as well as the fines and other penalties therein made applicable in case of false declaration, smuggling or attempting to smuggle, fraud or attempts to defraud, or any infringement of the regulations, shall, together with the measures that may be taken in regard to public health or security, be applicable in either of the two countries to the natives of the other under the same conditions as to natives of the country itself .

.....
In cases of suspicion of smuggling, The Egyptian officers may board and seize any British ship of less than 200 tons burthen at anchor outside an Egyptian port, or sailing within ten kilometers of the shore, ships of less than 200 tons burthen may, moreover, be boarded and seized beyond the ten kilometers if the pursuit shall have been commenced within such limit .) Egypt-United Kingdom: Commercial Convention, 29 October 1889 ; in Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., p.155.

تعاادل حوالي 5,5 أميال بحرية، وبالتالي فإنها تقل عن مسافة 12 ميلا التي تبنتها بعض الدول كحد للمنطقة الجمركية، مثل الولايات المتحدة الأمريكية . والملاحظة الثانية تنصب على مضمون المادة 12 برمتها، حيث يمكن تقسيمها إلى قسمين : الفقرتان الأولى والثانية تتحدثان بشكل عام عن حق كل طرف في أن يضع قوانين وأنظمة لمكافحة محاولات الغش التي تكون المجالات البحرية مسرحا لها، والتي يمكن أن تلحق ضررا بالصحة العامة وبسلامتها، ومن ضمنها تنظيم ممارسة حق المطاردة الحثيثة . في حين تطرقت الفقرات الباقية إلى الكيفية التي يمكن للسلطات المصرية أن تطبق بها هذه القوانين والأنظمة، دون أن يتم التطرق إلى الطريقة التي يمكن لبريطانيا من خلالها أن تطبق قوانينها وأنظمتها ذات العلاقة بالموضوع، مما يُعتقد معه أن مصر وحدها هي المستفيدة من حق المطاردة الحثيثة بموجب هذه الاتفاقية .

وقد تكررت هذه الأحكام الواردة في المادة 12 من هذه المعاهدة في معاهدات تجارية أخرى أبرمتها مصر مع بعض الدول أوربية، هي النمسا/هنغاريا في فاتح غشت 1890، بلجيكا في 24 يونيو 1891 و إيطاليا في فاتح فبراير 1892 (207) .

ثانيا: الاتفاقية التجارية المصرية الألمانية

أُبرمت هذه الاتفاقية في 19 يوليو 1892، ونصت الفقرة الأولى من المادة العشرين منها على أنه في حالات الاشتباه في القيام بالتهريب، يمكن لرجال الجمارك المصريين تفتيش واحتجاز أية سفن تقل حمولتها عن 200 طن، داخل مسافة 10 كيلومترات انطلاقا من السواحل، وخارج مياه الموانئ المصرية، وأن من الممكن توقيف واحتجاز أية سفينة ألمانية تقل حمولتها عن 200 طن خارج هذه المسافة، إذا كانت مطاردتها قد بدأت داخل منطقة 10 كيلومترات من الساحل (208) .

الملاحظ أن النص يتضمن حكمين، الأول يتعلق بكل السفن بغض النظر عن جنسيتها، شريطة أن تقل حمولتها عن 200 طن، والتي يمكن أن تتعرض للتفتيش أو الاحتجاز إذا اشتبه في كونها تتعاط التهريب داخل منطقة 10 كيلومترات . أما الحكم الثاني فيهم السفن الألمانية التي تقل حمولتها عن 200 طن، وهذه يمكن مطاردتها خارج المنطقة المذكورة إذا ثبت تعاطيها لتجارة التهريب .

وقد اتبعت مصر هذا الأسلوب في عقد الاتفاقيات مع عدة دول أخرى، حيث تذكر سفن كل دولة بعينها في الاتفاقية التي أبرمتها معها، وهو ما نجده في اتفاقيات أخرى أبرمتها مصر مع دول كانت تربطها بها

²⁰⁷ - Ibid. , p.156.

²⁰⁸ - (Article 20: In cases of suspicion of smuggling , the Egyptian customs officers may board and seize any ship of less than 200 tons burthen, within a radius of ten kilometers from the coast outside the waters of an Egyptian port , moreover, any German ship of less than 200 tons burthen my be stopped and seize outside of that distance if the pursuit shall have been commenced within a radius of ten kilometers from the coast .)Egypt-Germany: Commercial Convention, 19 July 1892 : in Laws an regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., p.154.

علاقات تجارية، مثل اليونان ما بين 9 و 12 مارس 1895 وما بين 22 مايو و 4 يونيو 1906، فرنسا في 26 نونبر 1902، إيطاليا في 14 يوليو 1906 وروسيا ما بين 28 فبراير و 13 مارس 1909⁽²⁰⁹⁾ .

وقد نصت كل هذه الاتفاقيات على قبول مختلف الدول المتعاقدة مع مصر للأنظمة الجمركية المصرية الصادرة في 22 يوليو 1890، وهو النص الذي تم إلحاقه بهذه الاتفاقيات، والذي تنص الفقرة السادسة من المادة 32 منه على كيفية مطاردة السفن التي تخرق هذه القوانين، حيث من المفروض على سفن المراقبة أن ترفع العلم الذي يميزها عن السفن الأخرى، وأن تطلق قذائف فارغة كوسيلة للإشعار، وإذا لم تتوقف السفينة المطاردة يمكن أن تطلق قذائف نارية على أشرعتها . بعد ذلك يمكن لسفينة المراقبة أن تلجأ إلى استعمال الأسلحة الموجودة على ظهرها . ويمكن للمطاردة أن تستمر، كما يمكن احتجاز السفينة الفارة خارج مسافة 10 كيلومترات⁽²¹⁰⁾ .

الفقرة الثانية: الاتفاقيات المبرمة مع فنلندا

أولاً: الاتفاقية التجارية الفنلندية السوفيتية

أُبرمت هذه الاتفاقية بين فنلندا والاتحاد السوفيتي في 13 أبريل 1929، ونصت المادة الثالثة منها على أن طرفي المعاهدة لا يعترضان على مطاردة وتوقيف السفن التي تتعاط التهريب في منطقة ممتدة على مسافة 12 ميلاً، من طرف قوات خفر السواحل التابعة للدولة التي تتبع لها المنطقة الجمركية المعنية، ويمكن اتخاذ نفس التدابير حتى فيما وراء هذه المنطقة . هذا التوقيف وتلك المطاردة لا يمكن أن يتما في المياه الإقليمية والمناطق الجمركية للدولة الأخرى التي ترفع السفينة المطاردة علمها . وعلى قائد السفينة التي أوقفت المطاردة بموجب هذه الحكم، أن يصوغ بياناً موقعاً من جانبه بمعية عضوين من الطاقم، يُضمنه كل التفاصيل المتعلقة بالحادث، ويبحث به إلى السلطات المختصة عن طريق القنوات الدبلوماسية، وعلى هذه السلطات أن تتخذ الإجراءات المطلوبة في مثل هذه الظروف⁽²¹¹⁾ .

²⁰⁹ - Ibid., p.155.

²¹⁰ - (Article 32 : ...If the officers of the custom house, those of the vessels engaged in the Egyptian postal service or those of national vessels give chase to a vessel of less than 200 tons burden, and if the latter refuses to allow them to board her, they shall hoist the flag and pennant of their vessel, and warn the refractory vessel by means of blank shot . If she does not yet stop, a cannon ball shall be fired among the sails . After this double warning, the pursuing vessel shall make serious use of the arms which she has on board . The pursuit may be continued, and the vessel may be seized outside of the radius of ten kilometers .) Customs regulations, 2 April 1884, in Ibid., p. 70 .

²¹¹ - (Article 3 : The Contracting Parties agree that a vessel engaged in smuggling in the zones defined in article 1 of the present Convention , or suspected of being so engaged, may be pursued and stopped by the coast-guard vessel of the country to which the customs zone in question belongs, even beyond the limits of such zone . Such pursuit and detention, however, may not be effected in territorial waters and in the customs zones of the other contracting party . The commander of the vessel which has ceased pursuit, in virtue of paragraph 2 of this article, shall in such case draw up a statement, signed by himself and two members of the crew, giving full details of all the circumstances of the case . This statement shall be sent through the diplomatic channel to the competent authorities of the other Contracting Party, who shall take the steps required by the circumstances .) Finland-Union of Soviet socialist Republics: Convention regarding the maintenance of order in the parts of the Gulf of Finland situated outside territorial waters, 28 July 1923, in Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit, p.161

ثانياً: الاتفاقية التجارية الفنلندية البريطانية

أُبرمت هذه المعاهدة بين فنلندا وبريطانيا في 13 أكتوبر 1933، وقد اتفق فيها الطرفان على أن حد 3 أميال يشكل عرضاً للمياه الإقليمية لكل منهما، وأنه في غياب أي اتفاق فإنه لا يمكن لأي من الطرفين أن يمارس سيادته على السفن التابعة للطرف الآخر، باستثناء ممارسة المطاردة الحثيثة التي تكون قد انطلقت بشكل قانوني من المياه الإقليمية نحو البحر العالي. كما أعلنت بريطانيا أنها لن تعترض على ممارسة فنلندا لبعض السلطات المتعلقة بمحاربة الاستيراد غير القانوني للمشروبات الكحولية إلى أرضها، في منطقة تقطعها السفينة التي تحرق هذه القوانين في ظرف ساعة من الإبحار⁽²¹²⁾.

لقد كان تناول الاتفاقيات التجارية المذكورة لحق المطاردة الحثيثة عابراً ضمن الأحكام المنظمة للتبادل التجاري بين أطرافها، أما اتفاقيات مكافحة تجارة تهريب المشروبات الكحولية فقد أولت هذا الحق عناية خاصة باعتباره أحد وسائل تحقيق أهداف هذا النوع من الاتفاقيات.

الفرع الثاني : اتفاقيات مكافحة تهريب المشروبات الكحولية المنظمة لحق المطاردة الحثيثة

يتعلق الأمر باتفاقيات ثنائية تتضمن أحكاماً مخصصة لمحاربة تهريب المشروبات الكحولية، حيث تضمنت جزاءات تُفرض على مرتكبيها، ومن أهم هذه الاتفاقيات تلك التي أبرمتها الولايات المتحدة الأمريكية (الفقرة الأولى)، وفنلندا (الفقرة الثانية) مع مجموعة من الدول.

الفقرة الأولى: اتفاقيات مكافحة التهريب المبرمة مع الولايات المتحدة

أولاً: الاتفاقية الأمريكية البريطانية لمنع تهريب المشروبات الكحولية

تم إبرام هذه الاتفاقية في 23 يناير 1924، وقد أعلن فيها الطرفان عزمهما على تأييد قاعدة 3 أميال كعرض للمياه الإقليمية، كما أعلنت بريطانيا على أنها لن تعترض على تفتيش السفن الخاصة التي تحمل علمها من طرف السلطات الأمريكية خارج حدود المياه الإقليمية، للتأكد من أن هذه السفن لا تحمل مشروبات كحولية إلى أقاليم الولايات المتحدة الأمريكية وممتلكاتها، خارقة بذلك القوانين السارية المفعول. وإذا تأكد لدى هذه السلطات على أن سفينة قد ارتكبت، أو ترتكب أو تحاول أن ترتكب، خرقاً لقوانين الولايات

²¹² - Article 1: The high Contracting Parties declare that it is their firm intention to uphold the principal : (a) That three marine miles extending from the coastline outwards and measured from low-water constitute the proper limit of territorial waters; and (b) That in the absence of an agreement between them to this effect, neither of them can exercise jurisdiction over the vessels of the other outside the limits of his territorial waters, except in the course of hot and continuous pursuit of a vessel duly and lawfully commenced within territorial waters and continued into the open sea ...

Article 2 : His Majesty the king of Great Britain, Ireland and the British Dominions beyond the seas, Emperor of India, agrees that he will raise no objection if the Finnish authorities outside the territorial waters of Finland, but within the limits specified below : (a) Board any of his vessels, as hereafter defined, in order that inquiries may be addressed to those on board and examination made of the ship's papers for the purpose of ascertaining whether the vessel or those on the board are endeavoring to import or have imported alcoholic liquors into Finnish territory in violation of the laws there in force; (b) Search the vessel, if the inquiries and examination have shown a reasonable ground for suspicion that import is being attempted or has taken place; or (c) Seize the vessel and escort it into a port of Finland for adjudication in accordance with the laws of Finland relating to the import of alcoholic liquors.) Finland-United kingdom: Convention concerning the illicit importation of alcoholic liquors into Finland, 13 October 1933 ; in Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., p.167

المتحدة الأمريكية في أقاليمها أو ممتلكاتها، فإن هذه السفينة يمكن احتجازها واقتيادها إلى أحد موانئ أقاليم الولايات المتحدة الأمريكية أو ممتلكاتها، لحاكمتها وفقا لقوانينها . كما نصت الاتفاقية على أن الحقوق الممنوحة بموجب المادة الثانية، تمارس في منطقة تقاس بالمسافة التي يمكن أن تقطعها السفينة المذنبة في ظرف ساعة من الإبحار، وأنه في الحالة التي يتم فيها نقل المشروبات الكحولية من طرف سفينة أخرى، غير تلك التي تم تفتيشها، إلى الولايات المتحدة الأمريكية أو الأقاليم التابعة لها، فإن سرعة السفينة الثانية هي التي تؤخذ بعين الاعتبار في قياس مسافة المنطقة البحرية، التي تطبق فيها أحكام المادة الثانية من الاتفاقية⁽²¹³⁾ .

وقد وردت أحكام مماثلة لتلك التي وردت في المادتين الأولى والثانية من هذه الاتفاقية في اتفاقيات أخرى، أبرمتها الولايات المتحدة الأمريكية مع دول أخرى هي ألمانيا في 19 مايو 1924، بنما في 6 يونيو 1924، هولندا في 21 غشت 1924، كوبا في 4 مارس 1926 واليابان في 31 مايو 1928⁽²¹⁴⁾ .

ثانيا: الاتفاقية الأمريكية السويدية لمنع تهريب المشروبات الكحولية

أُبرمت هذه الاتفاقية في 22 مايو 1924، ونصت المادة الثانية منها على أن السويد لن تعترض على تفتيش السفن الخاصة التي تحمل علمها، خارج حدود المياه الإقليمية من طرف سلطات أقاليم الولايات المتحدة الأمريكية أو الأقاليم التابعة لها، إذا كان الهدف من التفتيش هو التأكد مما إذا كانت السفينة أو الأشخاص الموجودين على ظهرها يحاولون استيراد، أو استوردوا فعلا، مشروبات كحولية إلى داخل الولايات المتحدة الأمريكية أو الأقاليم التابعة لها، خارقين بذلك القوانين السارية المفعول هناك . وإذا تأكد بأن السفينة قد ارتكبت، أو ترتكب أو حاولت ارتكاب، مخالفة لهذه القوانين التي تمنع استيراد المشروبات الكحولية، فإن السفينة تُحتجز وتُقتاد إلى أحد الموانئ لتقديمها للمحاكمة بموجب هذه القوانين .

²¹³ - (Article I : The high Contracting Parties declare that it is their firm intention to uphold the principal that three marine miles extending from the coastline and measured from low-water mark constitute the proper limits of territorial waters.

Article II : (1)His Britannic Majesty agrees that he will raise no objection to the boarding of private vessels under the British flag outside the limits of territorial waters by the authorities of the United States, its territories or possessions in order that inquiries may be addressed to those on board and an examination be made of the ship's papers for the purpose of ascertaining whether the vessel or those on the board are endeavoring to import or have imported alcoholic beverages into the United States, its territories or possessions in violation of the laws there in force . when such inquiries and examination show a reasonable ground for suspicion a search of a vessel may be instituted . (2)If there is reasonable cause for belief that the vessel has committed or is committing or attempting to commit an offense against the laws of the United States ,its territories or possessions prohibiting the importation of alcoholic beverages, the vessel may be seized and taken into a port of the United States, its territories or possessions for adjudication in accordance with such laws . (3)The rights conferred by this article shall not be exercised at a greater distance from the coast of the United States, its territories or possessions than can be traversed in one hour by the vessel suspected of endeavoring to commit the offense . In cases, however, in which the liquor is intended to be conveyed to the United States, its territories or possessions by a vessel other than the one boarded and searched, it shall be speed of such other vessel and not the speed of the vessel boarded, which shall determine the distance from the coast at which the right under this article can be exercised .) Convention for the prevention of smuggling of intoxicating liquors, Op.Cit., p.174-175.

²¹⁴ - Ibid., p.175.

كما نصت المعاهدة أيضا على أن أحكام المادة الثانية، لا تطبق على مسافة أبعد من تلك التي تقطعها السفينة المشتبه فيها في ساعة، انطلاقا من سواحل الولايات المتحدة الأمريكية أو الأقاليم التابعة لها، وأنه إذا كان هناك عزم على إرسال المشروبات الكحولية إلى أقاليم الولايات المتحدة الأمريكية أو ممتلكاتها، بواسطة سفينة أخرى غير تلك التي تم تفتيشها، فإن سرعة السفينة الحاملة للمشروبات هي التي تؤخذ بعين الاعتبار في قياس المجال الذي تطبق عليه أحكام المادة الثانية⁽²¹⁵⁾ .

وقد وردت أحكام مشابهة للمقتضيات السابقة في اتفاقيات أخرى أبرمتها الولايات المتحدة الأمريكية مع دول أخرى هي النرويج في 24 مايو 1924، الدانمرك في 29 مايو 1924، إيطاليا في 3 يونيو 1924، فرنسا في 30 يونيو 1924، بلجيكا في 9 دجنبر 1925، إسبانيا في 10 فبراير 1926، اليونان في 25 أبريل 1928، الشيلي في 27 مايو 1930 وبولونيا في 27 مايو 1930⁽²¹⁶⁾ .

الفقرة الثانية: اتفاقيات مكافحة التهريب المبرمة مع فنلندا

أولا: الاتفاقية فنلندا السويدية لمنع تهريب المشروبات الكحولية

أُبرمت هذه الاتفاقية في 29 دجنبر 1933، وقد تم الاتفاق فيها على حدود المياه الإقليمية والمناطق الجمركية لكلا البلدين، وكذا على القيام بمراقبة مشتركة بينهما لمكافحة تهريب المشروبات الكحولية، كما تم تحديد شروط وأشكال المناداة على السفن وتفتيشها وتنفيذ الحجز عليها، وكذا المهام الموكولة للمكلفين بهذه المراقبة⁽²¹⁷⁾ .

وإذا كانت هذه الاتفاقية لم تنطرق إلى حق المطاردة الحثيثة بشكل مباشر، فإن القرار الملكي السويدي رقم 65 المتخذ لتنفيذ هذه الاتفاقية، والصادر في 3 أبريل 1934، قد تناول بتفصيل تقنيات ممارسة حق

²¹⁵ - Article II : (1) His Majesty agrees that he will raise no objection to the boarding of private vessels under the Swedish flag outside the limits of territorial waters by authorities of the United States, its territories or possessions in order that inquiries may be addressed to those on board and examination be made of the ship's papers for the purpose of ascertaining whether the vessel or those on board are endeavoring to import or have imported alcoholic beverages into the United States, its territories or possessions in violation of the laws there force, when such inquiries and examination show reasonable ground for suspicion a search of the vessel may be initiated .

(2) If there is reasonable cause for belief that the vessel has committing or attempting to commit an offense against the laws of United States, its territories or possession prohibiting the importation of alcoholic beverages, the vessel may be seized and taken into a port of United States, its territories or possessions for adjudication in accordance with such laws .

(3) The rights conferred by this article shall not be exercised at greater distance from the coast of United States, its territories or possessions, than can be traversed in one hour by the vessel suspected of endeavoring to commit the offence . In cases, however, in which the liquor is intended to be conveyed to the United States, its territories or possessions, by a vessel other than the one boarded and searched, it shall be the speed of such vessel and not the speed of the vessel boarded which shall determine the distance from the coast at which the right under this article can be exercised .) Convention for the prevention of smuggling of intoxicating liquors, 22 may 1924 ; in Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., p.172-173 .

²¹⁶ - Ibid., p.173.

²¹⁷ - Agreement for the repression of contraband in alcoholic liquors, between Finland and Sweden, 29 December 1933; in Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., p.157-158.

المطاردة الحثيثة تجاه السفن التي يشتبه في قيامها بتهريب المشروبات الكحولية، من خلال الفقرة الثانية من المادة الثالثة⁽²¹⁸⁾ .

ثانياً: الاتفاقية الفنلندية الهنغارية لمنع تهريب المشروبات الكحولية

تم إبرام هذه الاتفاقية في 23 نونبر 1932، وتمثلت في تبادل للمذكرات بين البلدين، ونصت مادتها الأولى منها على أن هنغاريا لا تعترض على تطبيق فنلندا لقوانينها على السفن الهنغارية، التي تشتغل بتجارة تهريب المشروبات الكحولية، داخل منطقة ممتدة على مسافة 12 ميلاً، مقاسة انطلاقاً من الساحل أو من الحد الخارجي للأرخبيل على طول سواحلها . وأنه إذا تم اكتشاف سفينة مشتبه في تعاطيها لتجارة التهريب، في المنطقة المذكورة سالفا وفرت خارج هذه المنطقة، فمن حق السلطات الفنلندية أن تطاردها نحو البحر العالي، وأن تمارس عليها نفس الحقوق كما لو تم احتجازها داخل هذه المنطقة⁽²¹⁹⁾ .

وقد أبرمت فنلندا مع تشيكوسلوفاكيا اتفاقية شبيهة بالاتفاقية السابقة، في 21 مارس 1936، نصت مادتها الأولى على أن حكومة تشيكوسلوفاكيا لا ترى مانعا في أن تمارس فنلندا بعض السلطات على السفن التي تحمل علمها، في منطقة تمتد على مسافة 12 ميلاً مقاسة من الساحل الفنلندي، وذلك للقيام بتفتيشها وفحص أوراقها من أجل التأكد مما إذا كانت تحمل، أو تحاول حمل، مشروبات كحولية إلى داخل فنلندا، لما في ذلك من مخالفة للقوانين الجاري بها العمل بفنلندا . وبالإضافة إلى تفتيش السفينة فإن الاتفاقية تخول السلطات الفنلندية حق احتجاز السفن، التي دلت الأبحاث والتحقيقات على أنها قامت، أو حاولت القيام بتهريب المشروبات الكحولية، واقتيادها إلى الموانئ الفنلندية، وتقديمها للمحاكمة طبقاً للقوانين الفنلندية المتعلقة باستيراد المشروبات الكحولية⁽²²⁰⁾ .

²¹⁸ - Royal Order n° 65, for the execution of the Agreement between Finland and Sweden for a common surveillance service for preventing the illicit importation of alcoholic beverage, 3 April 1934; in Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., p.158.

²¹⁹ - ((1)Hungary undertake to raise no objection to the application by Finland of her laws, within a zone extending to twelve nautical miles from her coast or from the exterior limit of archipelagoes along her coast, to Hungarian vessels which are manifestly engaged in contraband traffic in alcoholic liquors . If a Hungarian vessel suspected of engaging in contraband traffic is discovered in the above-mentioned zone, and escapes out of this zone, the Finnish authorities may pursue the vessel beyond such zone into the open sea and exercise the same rights in respect of it if it had been seized within the zone .) Finland-Hungary: Agreement for the prevention of smuggling of alcoholic liquors, embodied in an exchange of notes, 23 November 1932 , in Laws and regulations on the regime of the high sea, Op.Cit., p.156.

²²⁰ - (Article 1. The Czechoslovak Government agrees that it will raise no objection if the Finnish authorities outside the territorial waters of Finland within the zone specified below . (a)board the vessel hereinafter defined, flying the Czechoslovak flag, in order that inquiries may be addressed to those on board, and examination made of the ship's papers for the purpose of ascertaining whether the vessel or those on board are endeavoring to import or have imported alcoholic liquors into Finland in violation of the law there in force . (b)Search the vessel , if inquiries and examination have shown a reasonable ground for suspicion that such import as being attempted or has taken place, or (c)Seize the vessel and escort it into a port of Finland for adjudication by the courts in accordance with the laws of Finland relating to the import of the alcoholic liquors, if the inquiries, examination and search afford a reasonable cause for belief that the vessel has been employed to commit or in attempt to commit an offense against the said laws...) Czechoslovakia-Finland: Agreement for the suppression of the illicit importation of alcoholic liquors into Finland, 21 March 1936; in Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., p.147.

إن ما يلاحظ هو أن هذه الاتفاقيات - التجارية والموانئ للتهريب - وإن اتفقت حول ممارسة حق المطاردة الحثيثة في المنطقة الجمركية، فيما وراء حدود المياه الإقليمية، فإنها اختلفت فيما بينها حول مساحة هذه المنطقة، فقد تم تحديدها في الاتفاقيات المبرمة مع مصر في 10 كيلومترات، وبمسافة 12 ميلا في تلك المبرمة مع فنلندا، في حين حددتها الاتفاقيات المبرمة مع الولايات المتحدة الأمريكية في المسافة التي تقطعها السفينة الفارة في مدة ساعة من الزمن. كما اختلفت أيضا في بعض شروط ممارسة هذا الحق هناك، حيث اشترطت الاتفاقيات المبرمة مع مصر ألا تتجاوز حمولة السفن التي يمارس عليها حق المطاردة الحثيثة 200 طن، ونصت الاتفاقية التجارية الفنلندية السوفيتية إنهاء المطاردة حين دخول السفينة المياه الجمركية لكلا الطرفين، في حين اقتصر تطبيق حق المطاردة الحثيثة في اتفاقيات مكافحة التهريب على السفن التي تتعاط تجارة تهريب المشروبات الكحولية .

وأخيرا يلاحظ أن هذه الاتفاقيات قد سكتت عن ممارسة حق المطاردة الحثيثة في البحر الإقليمي، وهذا السكوت يعتبر دليلا على وجود إجماع بالاعتراف من لدن القوى البحرية بحق المطاردة قبل مؤتمر جنيف 1958، مما يمكن معه القول أن العرف الدولي في الفترة المعنية بهذه المعاهدات قد بلغ مرحلة متطورة فيما يتعلق بممارسة الحق المذكور، ومن ثم يمكن القول أن الاتفاقيات التي تناولناها بالتحليل قد شكلت محاولات لتكريس عرف دولي لممارسته في المنطقة الجمركية . ويبدو أن مساهمتها في تحقيق هذا المسعى كانت متواضعة، لكونها لم تتفق على مدى موحد لهذه المنطقة، كما أنها لم تتمكن من توحيد شروط ممارسته في المنطقة المذكورة . على أن مواقف الدول المعبر عنها في التشريعات الوطنية و الاتفاقيات الدولية سوف تتبلور أكثر أثناء أعمال المؤتمرات الدولية المنعقدة بهدف تقنين أحكام القانون الدولي للبحر، مع الإشارة إلى أن تلك الأعمال كانت مقترنة بأعمال مختلف المعاهد العلمية .

المبحث الثاني : أعمال التقنين المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة

إلى عهد قريب كانت قواعد قانون البحر كغيرها من قواعد القانون الدولي ذات أصل عرفي، تشكلت من خلال ممارسات الدول وأعمال الفقهاء وأحكام القضاء، ومنذ القرن 19 برزت محاولات لتقنين هذا القانون قام بها فقهاء قانونيون²²¹ ومعاهد علمية ومؤتمرات دولية . ويعتبر موضوع حق المطاردة الحثيثة من بين المواضيع التي قامت على السوابق الدولية، حيث شكلت التشريعات الوطنية الأسس الأولى لتنظيمه، قبل أن يحظى بالاهتمام من طرف الجماعة الدولية من خلال أعمال التقنين غير الرسمي (الفرع الأول) والتقنين الرسمي (الفرع الثاني) .

²²¹ - أول مشروع فردي لتدوين قواعد القانون الدولي، متضمنة بعض قواعد قانون البحار، وضعه الفقيه النمساوي Domin-Petruchevetz سنة 1861، تلتها محاولات كل من السويسري Bluntchli والأمريكي Field والإيطالي Fior... أنظر مصطفى الحفناوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، الجزء 1، القاهرة، المكتبة الانجلومصرية 1962، ص 137 وما بعدها؛ حسن خطابي، دور الأمم المتحدة في تدوين وتطوير قواعد قانون البحار، أعمال الندوة العلمية الدولية (نصف قرن من الأمم المتحدة) التي نظمتها كلية الحقوق بمرآكش، أيام 26-27-28 أكتوبر 1995، ص. 73-74؛ وأيضا M.Nassef, Op.Cit., p.19 et s .

الفرع الأول : أعمال التقنين غير الرسمي لحق المطاردة الحثيثة

تعرضنا فيما سبق لمحاولات الفقهاء الفردية التي سعت إلى وضع أسس فلسفية قانونية لحق المطاردة الحثيثة⁽²²²⁾، وفيما بعد ظهرت مشاريع التقنين غير الرسمي التي اضطلع بها الفقه الجماعي في إطار الجمعيات العلمية . وقد كان لمعهد القانون الدولي دور الريادة من حيث تدوين موضوع حق المطاردة الحثيثة(الفقرة الأولى)، بالمقارنة مع جمعيات علمية أخرى اهتمت بالموضوع (الفقرة الثانية) .

الفقرة الأولى:معهد القانون الدولي وحق المطاردة الحثيثة

يعبر معهد القانون الدولي (I.D.I.) جمعية علمية غير رسمية، تعمل على المساهمة في تطوير وتدوين قواعد القانون الدولي . ويعود إليه السبق في مسألة التدوين غير الرسمي لقانون البحار، حيث أدرج منذ دورة لوزان سنة 1888 موضوع البحر الإقليمي من بين النقاط المسجلة في جدول أعماله لتلك الدورة⁽²²³⁾ . كما ناقش موضوع حق المطاردة الحثيثة في دورتي جنيف وباريس (أولا)، ثم دورتي لوزان وستوكهولم (ثانيا).

أولا:دورتا معهد القانون الدولي جنيف 1892 وباريس 1894

في دورة جنيف التي انعقدت سنة 1892 ورد في المادة السابعة من تقرير السير توماس باركلي Sir Thomas Barclay، مقرر اللجنة الثالثة المكلفة بتحديد وتنظيم البحر الإقليمي، أن كل سفينة أرست أو ترددت على المياه الإقليمية أو توقفت فيها تخضع لولاية الدولة الساحلية، وأن لهذه الأخيرة الحق في أن تطارد حتى البحر العالي أية سفينة ارتكبت خروقات داخل حدودها، وفي حالة اعتقالها في البحر العالي فإنه يجب إخبار دولة علم السفينة المطاردة . وإذا لم يصدر أي رد فعل من جانب هذه الأخيرة، فإن من الممكن محاكمة السفينة المذنبة بموجب قوانين الدولة الساحلية⁽²²⁴⁾ . ويضيف نفس الفقيه أنه سيكون من الصعب العمل على احترام سيادة الدولة الساحلية، إذا كان بإمكان المهرين والصيادين الخارقين للقانون واللصوص الإفلات من العقاب ببلوغ بضع أمتار خارج حد ثلاثة أميال بحرية، ومن ثم فإن حق المطاردة الحثيثة المحول للدولة الساحلية كفيل بمكافحة خرق قوانينها .

وأثناء دورة باريس أورد السير توماس باركلي Sir Thomas Barklay في تقريره المقدم في 20 فبراير من سنة 1894 التحفظات التي عبر عنها الأمريكي باسيت مور Basset-Moor . جاء فيه أن هذا الأخير مستعد لقبول حق المطاردة الحثيثة، إلا أنه يعتقد أن الممارسة المتبعة في مواجهة السفن في البحر العالي، في الحالات التي يتم فيها خرق القوانين الجمركية لا سند لها في ما يجري في الولايات المتحدة ولا في كندا تجاه السفن التي تخرق القوانين المتعلقة بالصيد البحري، وأنه إذا كان إيقاف المطاردة على حدود ثلاثة أميال يؤدي

²²² - أنظر سابقا.

²²³ - Ibid., p.23.

²²⁴ - (Tout navire qui mouille, louvoie ou s'arrête dans les eaux territoriales, se soumet à la juridiction de l'Etat riverain . L'Etat riverain a le droit de continuer sa poursuite sur la haute mer pour arrêter celui qui aurait commis une infraction dans les limites de ses eaux . En cas de capture sur la haute mer, le fait sera toutefois notifié à l'Etat duquel dépend le délinquant, et, en l'absence de toute réclamation du côté de cet Etat, il sera jugé conformément à la loi de l'Etat riverain.) Cité in J.Massin, Op.Cit, p.13.

إلى إفلات السفينة المخالفة من العقاب، فإن هذا الإفلات، في رأيه، أحسن من إعمال حق مازال النزاع قائما حوله ولم يستقر بعد في الممارسة الدولية . وعبر ديبانيي Despagnet عن مخاوفه من التعسف الذي يمكن أن يفرضي إليه تحويل الدول الساحلية ممارسة حق غير محدد، واقترح التنصيص على ضرورة إيقاف المطاردة الحثيثة وعدم إمكانية استئنافها بمجرد دخول السفينة الميناء في بلدها أو في بلد ثالث⁽²²⁵⁾ .

وقد نصت الفقرة الثانية من المادة 8 من مشروع معهد القانون الدولي، على أن للدولة الساحلية الحق في أن تستمر في مطاردة بدأت داخل البحر الإقليمي، ولها أن تعتقل وتحاكم أية سفينة تكون قد ارتكبت خرقا داخل حدود مياهها الإقليمية . وفي حالة الاعتقال فوق البحر العالي يجب إخبار الدولة التي تحمل السفينة المذنب علمها دون تأخير . وأن المطاردة الحثيثة تنقطع بمجرد دخول السفينة هدف المطاردة البحر الإقليمي لبلدها أو لبلد ثالث، وتتوقف حين دخول السفينة ميناء دولتها أو ميناء دولة ثالثة⁽²²⁶⁾ .

إن ما يلاحظ أولا من خلال نص الفقرة الثانية من المادة 8 من مشروع معهد القانون الدولي لسنة 1894 أن أعضاء المعهد قد أخذوا بعين الاعتبار الاقتراحات التي تقدم بها ديبانيي Despagnet ، نظرا للمشاكل التي يمكن أن تنتج عن إطلاقية ممارسة حق المطاردة الحثيثة . كما أن المادة المذكورة ميزت بين حالتي انقطاع المطاردة وتوقيفها . فالانقطاع يكون حين دخول السفينة المطاردة إلى البحر الإقليمي لبلدها أو لبلد ثالث، والتوقف حين دخول السفينة المطاردة ميناء بلدها أو بلد ثالث .

وهكذا ففي الحالة الأولى تنقطع المطاردة حين دخول السفينة المطاردة إلى البحر الإقليمي للدولة التي تحمل علمها أو البحر الإقليمي لدولة ثالثة، والانقطاع يكون ظرفيا أي أنه يمكن استئناف المطاردة بعد مغادرة السفينة الفارة المياه الإقليمية لبلدها أو لبلد ثالث، في حين تنتهي المطاردة الحثيثة ولا يمكن استئنافها حين دخول السفينة الفارة إلى ميناء بلدها أو بلد ثالث⁽²²⁷⁾ .

وتجدر الإشارة إلى أن المعهد قد تبني في دورته المنعقدة في لاهاي سنة 1898 توصية حول النظام القانوني للسفن والملاحين في الموانئ الأجنبية، تمت الإشارة فيه أيضا إلى حق المطاردة الحثيثة . فقد ورد في الفقرة الثانية من المادة 29 من تلك التوصية أن للدولة الساحلية الحق في مطاردة سفينة في حالة فرارها إلى

²²⁵ - Ibid., pp.14- 15

²²⁶ - (L'Etat riverain a le droit de continuer sur la haute mer la poursuite commencée dans la mer territoriale, d'arrêter et de juger le navire qui aurait commis une infraction dans les limites de ses eaux . En cas de capture sur la haute mer, le fait sera toutefois notifié sans délai à l'Etat dont le navire porte le pavillon . La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'un tierce Puissance . Le droit de poursuite cesse dès que le navire sera entré dans un port de son pays ou d'une tierce Puissance .) A.I.D.I., session de Paris, 1984, vol.13, p.330 .

²²⁷ - لقد أصاب معهد القانون الدولي بتمييزه بين الحالتين، لأن دخول السفينة إلى المياه الإقليمية الأجنبية لا يعني بالضرورة توجيهها نحو موانئ الدولة الساحلية صاحبة الولاية، بل قد يكون الهدف من دخولها هو العبور فقط، مستفيدة في ذلك من حق المرور البريء الذي تتمتع به السفن في المياه الإقليمية الأجنبية . وبالتالي قد يكون الهدف من ولوجها إلى هذه المياه هو الإفلات مؤقتا من المطاردة الحثيثة والانتظار ريثما تعود السفينة القائمة بالمطاردة أدراجها، لتخرج بعد ذلك إلى البحر العالي وتستأنف إبحارها . في حين أنها إذا دخلت إلى أحد موانئ بلدها أو بلد ثالث فمعناه أنها ستسرو هناك، مما ينتج عنه التخلي نهائيا عن المطاردة الحثيثة .

البحر العالمي، وفق الشروط التي سبق للمعهد أن حددها في المادة الثامنة الفقرة الثانية من القواعد التي تبناها في دورة باريس حول النظام القانوني للبحر الإقليمي سنة 1894⁽²²⁸⁾ .

ثانياً: دورتا معهد القانون الدولي لوزان 1927 واستوكهولم 1928

في دورة المعهد في لوزان التي انعقدت سنة 1927، دار النقاش داخل اللجنة الخامسة حول مسألة المطاردة الحثيئة في المنطقة المجاورة للبحر الإقليمي، وكان هناك توافق بين أعضاء اللجنة حول مشروعيتها. وفي دورته المنعقدة في ستوكهولم سنة 1928، تمت صياغة مشروع مواد حول البحر الإقليمي، تطرقت المادة 13 منه إلى موضوع المطاردة الحثيئة، بنصها على إمكانية مطاردة سفينة بسبب خرقها قوانين وأنظمة الدولة الساحلية في البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة وتوقيفها ومحاكمتها . وأن المطاردة تنقطع فور دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي لبلدها أو البحر الإقليمي لبلد ثالث . وفي حالة اعتقالها خارج البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة فإنه يتعين إبلاغ ذلك الاعتقال إلى الدولة التي تحمل السفينة علمها⁽²²⁹⁾ .

وهكذا يلاحظ أن موقف معهد القانون الدولي قد تطور فيما يتعلق بحق المطاردة الحثيئة بالمقارنة مع الموقف الذي تبناه في دورة باريس سنة 1894، ويتمثل هذا التطور من جهة في إمكانية ممارسة المطاردة في المنطقة المجاورة، ومن جهة ثانية في تراجعها عن فكرة " ترك " أو " توقف " المطاردة حين دخول السفينة المطاردة ميناء دولتها أو ميناء دولة ثالثة . وبخصوص مسألة بدء المطاردة من المنطقة المجاورة فإنه يمكن القول أن توصية المعهد كانت تشكل في ذلك الوقت خطوة جريئة، نظراً لأن فكرة المنطقة المجاورة نفسها لم تكن قد استقرت بعد في الفكر القانوني، بدليل أن المطاردة من تلك المنطقة لم تحظ بقبول مؤتمرها لاهاي للتقنين المتطور للقانون الدولي، وأن أول اعتراف بإمكانية تلك المطاردة لم يتم إلا في ظل منظمة الأمم المتحدة، من خلال أعمال لجنة القانون الدولي .

الفقرة الثانية: الجمعيات العلمية الأخرى وحق المطاردة الحثيئة

من بين أهم الجمعيات العلمية الأخرى التي تناولت موضوع حق المطاردة الحثيئة، هناك جمعية القانون الدولي (I.L.A.) (أولاً)، والمعهد الأمريكي للقانون الدولي (A.I.L.) وجامعة هارفارد (H.L.S.) (ثانياً) .

أولاً: جمعية القانون الدولي وحق المطاردة الحثيئة

أنشئت جمعية القانون الدولي سنة 1873 للمساهمة في عملية تقنين القانون الدولي، وقد درست على غرار معهد القانون الدولي مجموعة من المواضيع كان لها تأثير على أعمال التقنين الرسمية والتشريعات الداخلية

²²⁸ - (...En cas de fuite du navire pour soustraire des gens du bord aux actions dirigées contre eux à raisons de faits commis dans un port, la poursuite dans la haute mer est autorisée dans les conditions indiquées dans l'article 8 & 2 des règles adoptées par l'Institut sur le régime de la mer territoriale .) A.I.D.I., Vol.17, 1928, p.281.

²²⁹ - (La poursuite commencée par l'Etat riverain pour infraction à ses lois et règlements dans la mer territoriale et dans la zone contiguë supplémentaire visée à l'article précédent, peut être continuée sur la haute mer, et l'Etat riverain aura la faculté d'arrêter et de juger le navire poursuivi . La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce puissance . En cas de capture en dehors de la mer territorial ou de la zone contiguë, le fait sera notifié sans délai à l'Etat dont le navire capturé porte le pavillon .) A.I.D.I., Vol.17, p.759.

للدول، ومن بين هذه المواضيع هناك الكثير مما يتعلق بقانون البحار . ففي مؤتمر بروكسيل سنة 1895، وبموجب اقتراح تقدم به السير توماس باركلي Sir Thomas Barclay ، الذي كان يشغل مقررًا لمعهد القانون الدولي في دورة باريس، تم تبني مادة حول المطاردة الحثيثة، مماثلة للفقرة الثانية من المادة الثامنة التي تبناها معهد القانون الدولي في دورة باريس سنة 1894 .

وفي دورة فيينا سنة 1926، صوتت جمعية القانون الدولي على مشروعها الذي يحمل اسم " قوانين الولاية البحرية في وقت السلم "، نصت المادة 12 منه، المتعلقة بالمطاردة الحثيثة، على حق الدولة في الاستمرار في مطاردة بدأت داخل مياهها الإقليمية حتى البحر العالي، وإمكانية اعتقال ومحاكمة أية سفينة ارتكبت خروقات داخل المياه المذكورة . وأن على الدولة المضطلة بالمطاردة أن تبلغ دولة العلم بحادث احتجاز السفينة دون تأخير، كما نصت على أن المطاردة الحثيثة يجب ألا تستمر داخل المياه الإقليمية لدولة أخرى، ولا يمكن استئنافها بعد أن تكون السفينة المطاردة قد دخلت ميناء دولة أخرى⁽²³⁰⁾ .

إن مضمون هذه المادة وإن كان يشبه إلى حد كبير مضمون الفقرة الثانية من المادة الثامنة من مشروع معهد القانون الدولي لسنة 1894 فإنه جاء أكثر وضوحًا، ويمكن إرجاع السبب إلى أن جمعية القانون الدولي استفادت من أعمال معهد القانون الدولي في الموضوع . ويتجلى هذا الوضوح من حيث القيود المفروضة على حق المطاردة الحثيثة، حيث استعملت تعابير أكثر دقة . فقد أوردت المادة المذكورة تعبير " أن المطاردة يجب ألا تستمر La poursuite ne doit pas être continue ... "، كما استعملت تعبير " أن المطاردة لا يمكن أن تُستأنف Ne peut être reprise... " . وهي تعابير أكثر دقة من تلك التي استعملها معهد القانون الدولي للتمييز بين " الإنقطاع Interrompre " و " التوقف Cesser " .

ثانياً: المعهد الأمريكي للقانون الدولي وجامعة هارفارد

يعد المعهد الأمريكي للقانون الدولي من بين المعاهد العلمية التي اهتمت بموضوع تقنين القانون الدولي. ففي دورته التي انعقدت في ليمّا سنة 1924، بطلب من مجلس إدارة الاتحاد الأمريكي لمعالجة موضوع تقنين القانون الدولي، تبني المعهد عدة مشاريع تناول بعضها موضوع قانون البحار⁽²³¹⁾ . وقد نص المشروع رقم 12 حول الولاية الإقليمية في مادته العاشرة على حق كل دولة في أن تستمر في مطاردة سفينة داخل المنطقة المجاورة لبحرها الإقليمي وتقديمها أمام محاكمها، شريطة أن تكون هذه المطاردة قد بدأت من داخل مياهها الإقليمية⁽²³²⁾ .

²³⁰ - (Un Etat a le droit de continuer sur la haute mer une poursuite commencée dans ses eaux territoriales et d'arrêter, et de faire passer en jugement tout navire qui a commis un délit dans ses eaux . Notification de la saisie doit être faite immédiatement à l'Etat dont le navire bat le pavillon . La poursuite ne doit pas être continuée dans les eaux territoriales d'un autre Etat, et elle ne peut être reprise après que le navire est entré dans le port d'un autre Etat .) Cité in J.Massin, Op.Cit., p.17; voir aussi P.K.Menon, Op.Cit., pp.56-57

²³¹ - M.Nassef, Op.Cit., p. 29.

²³² - (Such republic has the right to continue, within the zone contiguous to its territorial sea, the pursuit of a vessel commenced within its territorial water, and to bring the vessel before its courts .) Cité in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.48.

إن ما يثير الانتباه في هذه المادة أنها خرجت عما كان مألوفاً بالنسبة إلى موضوع حق المطاردة الحثيثة، بعدم إتباعها المفهوم التقليدي الذي اتبعته المعاهد العلمية السابقة، حيث اكتفت بتحديد المجال الذي يمكن أن تمارس فيه المطاردة في المنطقة المجاورة للبحر الإقليمي للدول الأمريكية، دون أي ذكر للبحر العالي كمجال يمكن أن تستمر فيه المطاردة المنطلقة من البحر الإقليمي . إلا أن ما تجب الإشارة إليه هو أن منطقة السلامة التي تبنتها الدول الأمريكية لممارسة حق الدفاع الشرعي، تمتد على مسافة 200 ميل بحري وقد تصل أحيانا إلى 300 ميل، كما ورد في الاتفاق المشترك المنبثق عن مؤتمر بناما الصادر في 3 أكتوبر سنة 1939، والذي تكرر من خلال إعلان بيتربوليس في 2 شتنبر 1947⁽²³³⁾ .

أما جامعة هارفارد فقد أنشأت سنة 1927 لجنة للبحث في القانون الدولي برئاسة الأستاذ هودسون Hudson، كلفت بمهمة تقنين بعض مواضيع القانون الدولي، في الوقت الذي كانت فيه عصبة الأمم على أبواب الدعوة إلى عقد مؤتمر التقنين المتطور للقانون الدولي بلاهاي . و كانت مسألة البحر الإقليمي من بين اهتمامات هذه اللجنة، حيث كلفت الأستاذ ويلسون Wilson بوضع تقرير حول هذا الموضوع⁽²³⁴⁾ . وقد تبنت اللجنة سنة 1929 مشروع اتفاقية حول المياه الإقليمية، تطرقت المادة 21 منه إلى حق المطاردة الحثيثة، ونصت على إمكانية استمرار الدولة في مطاردة سفينة أجنبية في البحر العالي، وإمكانية توقيفها في حالة خرقها لقوانينها، إذا كانت هذه المطاردة قد بدأت حين كانت السفينة المطاردة في المياه الإقليمية لهذه الدولة⁽²³⁵⁾ . إن هذه المادة تضع شرطا وحيدا على ممارسة حق المطاردة الحثيثة، يتمثل في انطلاق مطاردة السفينة من المياه الإقليمية للدولة المضطلة بالمطاردة، في حين أغفلت القيود التي فرضتها المشاريع السابقة حين دخول السفينة المطاردة إلى المياه الإقليمية أو موانئ بلدها أو بلد ثالث . ويبقى السؤال مطروحا حول الموقف التي يمكن اتخاذها في هذه الحالة . ولكن مادام الهدف من المشروع الذي أعدته جامعة هارفارد كان يكمن في إنارة السبيل أمام مؤتمر لاهاي للتقنين فقد تحاشى الخوض في المسائل التي كان الاختلاف ما يزال حولها قائما، تاركا مسألة الحسم للمناقشات التي ستدور داخل أروقة المؤتمر .

إن ما يمكن استخلاصه من محاولات التقنين غير الرسمية التي قامت بها الجمعيات العلمية التي قمنا بدراسة أعمالها أن هذه الجمعيات وإن كانت قد اتفقت في عمومها على الاعتراف بحق المطاردة الحثيثة، إلا أنها اختلفت في تحديد شروطه ونطاق ممارسته . وعلى كل حال فقد كان لأعمال هذه الجمعيات الفضل في توجيه ممارسة الدول، كما كان لها أثر على أعمال المؤتمرات الدولية المنعقدة لتقنين وتدوين القانون الدولي .

²³³ - O.de.Ferron, Le droit international de la mer, Tome I, Librairie E.Droz, Genève; Librairie Minard , Paris, 1958, p.65.

²³⁴ - M.Nassef, Op.Cit., pp.28-29 .

²³⁵ - (A State may continue on the high sea the pursuit of a vessel of another State and may effect its arrest for a violation of its law, if such pursuit was begun while the vessel was in the territorial waters of the State .) Cité in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.48.

الفرع الثاني : أعمال التقنين الرسمي لحق المطاردة الحثيثة

منذ بداية القرن العشرين أصبح موضوع حق المطاردة الحثيثة محل تقنين من طرف المجتمع الدولي تحت إشراف منظمات دولية، حيث بدأ هذا التقنين على يد عصبة الأمم (الفقرة الأولى)، ليستمر على يد منظمة الأمم المتحدة (الفقرة الثانية) .

الفقرة الأولى: أعمال عصبة الأمم المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة

تميز عهد عصبة الأمم بعدم تضمنه أية إشارة إلى مسألة تقنين قواعد القانون الدولي، وقد تنبّهت إلى ذلك لجنة الخبراء القانونيين التي تم تكليفها سنة 1920 بوضع النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية الدائمة (C.P.J.I)، حيث تبنت في 21 يوليو 1920 رغبة *Un voeu* تطلب فيها متابعة أعمال التدوين التي أنجزها مؤتمر لاهاي (1889-1907)²³⁶، وذلك عن طريق عقد مؤتمر جديد يكلف بمهمة تحديد وتحسين قواعد القانون الدولي . وفي الاجتماع الأول للجمعية العامة لعصبة الأمم الذي انعقد سنة 1920 لم يحصل اتفاق بين الأعضاء على هذه الرغبة، معتبرين أن الظروف لم تكن ملائمة لإنجاز هذه المهمة . إلا أن عصبة الأمم عندما بدأت مهامها لجأت تلقائياً إلى تدوين بعض قواعد القانون الدولي في إطار المؤتمرات التي انعقدت تحت رعايتها، مثل الاتفاقيات المبرمة في مجال تشريع العمل وحماية الأقليات والمواصلات إلخ... وهكذا فمنذ السنوات الأولى لوجودها قامت العصبة بتدوين وتطوير القانون الدولي في مجالات معينة .

ومن جهة أخرى ففي الدورة الخامسة للجمعية العامة لعصبة الأمم التي انعقدت سنة 1924، طلب وزير خارجية السويد من العصبة أن تعمل على تدوين وتطوير قواعد القانون الدولي وخلق القواعد التي تنظم الحياة الدولية وتلتزم بها، ودعا الدول إلى المساهمة في هذا العمل لأهميته في الحفاظ على السلم العالمي . وقد تبنت عصبة الأمم هذا الاقتراح، الذي كان بمثابة الشرارة الأولى لانطلاق عملية التقنين تحت إشرافها.

أولاً: الإعداد لمؤتمر لاهاي للتقنين

في 22 شتنبر 1924 أصدرت الجمعية العامة لعصبة الأمم توصية أشارت فيها إلى أنه رغبة منها في زيادة مساهمة عصبة الأمم في التدوين المطرد للقانون الدولي، فإنها تطلب من مجلس العصبة الدعوة إلى عقد اجتماع لجنة من الخبراء يمثلون في مجموعهم المدينيات والنظم القانونية الرئيسية، تكون مهمتها إعداد قائمة مؤقتة بموضوعات القانون الدولي التي يبدو أن تنظيمها باتفاق دولي أمر مرغوب فيه وممكن التحقيق، وكذا دراسة ردود الحكومات على هذه القائمة .

وعقدت اللجنة ثلاث اجتماعات سنوية ما بين 1925 و 1927، فاختارت في البداية قائمة مؤقتة بأحد عشر موضوعاً من مواضيع القانون الدولي، وبعد دراستها من لدن لجان فرعية، قررت أن ترسل إلى الحكومات قوائم تتعلق بسبعة مواضيع قصد استطلاع رأيها حولها²³⁷، وعلى ضوء ردودها حددت قائمة

²³⁶ - انبثقت عن هذين المؤتمرين عدة اتفاقيات جمعت على الخصوص القواعد الخاصة بحل المنازعات الدولية وقواعد الحرب البرية والبحرية والقواعد المتعلقة بالحياد إلخ...

²³⁷ - هذه المواضيع هي : الجنسية، البحر الإقليمي، مسؤولية الدولة عن الأضرار التي تصيب في إقليمها الأشخاص الأجانب أو ممتلكاتهم، الإجراءات المتعلقة بالمؤتمرات الدولية وإبرام المعاهدات وإعداد مشروعاتها، الامتيازات والحصانات الدبلوماسية، القرصنة واستغلال منتجات

نمائية بالمواضيع التي تعتبر في رأيها قد بلغت درجة من النضج تجعلها قابلة للتدوين . وقد قررت الجمعية العامة للعصبة في 27 شتنبر 1927 اختيار ثلاثة مواضيع للمؤتمر الأول لتدوين القانون الدولي، وهي الجنسية والبحر الإقليمي ومسؤولية الدولة عن الأضرار التي تصيب في إقليمها الأشخاص الأجانب أو ممتلكاتهم⁽²³⁸⁾ . وكلفت لجنة الخبراء لجنة فرعية بمهمة دراسة موضوع البحر الإقليمي، وعينت الألماني والتر شوكنين **Walter Schücking** مقررًا لها والذي أعد تقريرًا مع مشروع اتفاقية . وحول موضوع حق المطاردة الحديثة أعلن المقرر أنه يجب منح الدولة الساحلية الإمكانات القانونية لفرض احترام حقوقها في التشريع والإدارة، وأن لا يُكتفى بمنحها وسائل زجرية، وإنما تُمنح لها أيضا السلطة الضرورية للوقوف في وجه الخروقات التي قد تتعرض لها قوانينها في المياه الإقليمية . وإذا كان هذا التصور القانوني يمتاز بالعمومية، فإنه يتجسد في حق المطاردة التي يمكن أن تمتد إلى البحر العالي .

وتضمن مشروع المواد الذي صاغه شوكنين **Schücking** المادة 10 المتعلقة بالمطاردة الحديثة، والتي نصت الفقرة الثانية منها على حق الدول الساحلية في أن تستمر في البحر العالي في مطاردة بدأت داخل البحر الإقليمي، وأن تعتقل وتحاكم أية سفينة تكون قد ارتكبت مخالفة داخل حدود مياهها الإقليمية، مع إخبار دولة علم السفينة المعتقلة في البحر العالي . كما نصت على أن تلك المطاردة تنقطع حين دخول السفينة هدف المطاردة إلى البحر الإقليمي لبلدها أو لبلد ثالث، وتتوقف عند دخول السفينة إلى ميناء بلدها أو بلد ثالث⁽²³⁹⁾ .

إن قراءة هذه المادة تبرز مدى تأثيرها بأعمال معهد القانون الدولي في الموضوع، خاصة الفقرة الثانية من المادة الثامنة من التوصية التي تبناها سنة 1894 . لقد انبثق مضمون هذه المادة من خلال الاستثمارات التي وجهت إلى كل الدول الأعضاء في عصبة الأمم، حيث اختلفت ردود الحكومات حول موضوع حق المطاردة الحديثة ما بين مؤيدة ومتحفظة ومعارضة، وفيما بين 28 يناير و 17 فبراير اجتمعت اللجنة التحضيرية لدراسة إجابات الدول، وعلى ضوء هذه الدراسة أعدت أسس التفاوض .

وقد بلغ عدد الدول التي صاغت أجوبة 29 بعضها لم يكن شاملا لكل الموضوعات المطروحة. وعلى ضوء هذه الأجوبة صاغت اللجنة أسس التفاوض التي سيعتمدها المؤتمر، والتي قد تكون محل اتفاق أو التي لا يظهر أنها ستثير اختلافات جوهرية . وجاء في التقرير الأول للجنة التحضيرية أن هذه الأسس لا تعبر بأي

البحر .
²³⁸ - إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، القاهرة، دار النهضة العربية، 1983، ص. 14 .

²³⁹ - (L'Etat riverain a le droit de continuer sur la haute mer la poursuite commencée dans la mer territoriale, d'arrêter et de juger le navire qui aurait commis une infraction dans les limites de ses eaux . En cas de capture sur la haute mer, le fait sera, toutefois, notifié sans délai à l'Etat dont le navire porte le pavillon . La poursuite est interrompue dès que le navire entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance . Le droit de poursuite cesse dès que le navire sera entré dans un port de son pays ou d'une tierce Puissance .) Société Des Nations, Conférence pour la codification du Droit International, Op.Cit.,p.194.

شكل من الأشكال عن اقتراحات اللجنة التحضيرية، وإنما هي نتيجة الدراسة التي قامت بها اللجنة حول أجوبة الحكومات، ومحاولة التقريب بين وجهات النظر المعبر عنها في هذه الأجوبة⁽²⁴⁰⁾.

وما بين 6 و 11 ماي 1929 عقدت اللجنة التحضيرية اجتماعا ثانيا بجنيف لدراسة أجوبة جديدة وردت عليها، حيث بلغ عدد الحكومات التي قدمت أجوبة كاملة أو جزئية إلى ثلاثين، وعلى ضوء تلك الدراسة أعادت اللجنة النظر في أسس التفاوض مرفقة بملاحظات تفسيرية حول هذه الأسس. وكررت اللجنة في تقريرها الثاني أن هذه الأخيرة ناتجة عن تقريب وجهات النظر المعلن عنها في أجوبة الحكومات، وأنها لا تشكل إلا مرحلة في الإعداد للمؤتمر، وليست نتيجة كافية في حد ذاتها، وأن الحكومات ستكون أمامها فرصة لتقديم آرائها واقتراحاتها أثناء انعقاد المؤتمر⁽²⁴¹⁾.

وهكذا بعثت اللجنة التحضيرية إلى الدول الأعضاء في عصبة الأمم استمارة تضمنت 14 نقطة، من بينها نقطة تتعلق بحق المطاردة الحثيثة في البحر العالي، وكان السؤال المطروح يتعلق بمدى قانونية الاستمرار في هذه المطاردة، وفي حالة الجواب بالإيجاب ما هي الشروط والقيود التي يجب أن تخضع لها⁽²⁴²⁾. وبلغ عدد الدول التي ردت على هذا السؤال 20 دولة يمكن أن نقسمها حسب نوعية الإجابة إلى خمس مجموعات. المجموعة الأولى تتكون من استونيا ولتوانيا، وتعتبر بأن ما جاء في المادة 10 من مشروع الاتفاقية الذي صاغه الأستاذ تشوكين Schücking كافيا للإجابة على السؤال المطروح بالنسبة إلى حق المطاردة الحثيثة بشكل مُرض.

المجموعة الثانية تتكون من الدانمرك وإيطاليا وبلجيكا، تعترف بحق المطاردة الحثيثة شريطة أن يتم بدون انقطاع، وألا يتم الدخول إلى المجالات الخاضعة لولاية الدول الأخرى. المجموعة الثالثة وتضم كلا من بريطانيا والهند واليابان ونيوزيلندا وهولندا وإفريقيا الجنوبية وأستراليا، تعترف بحق المطاردة الحثيثة المنطلقة من المياه الإقليمية والمستمرة في البحر العالي شريطة أن تتم بدون انقطاع، وأن تتوقف حين الدخول إلى المياه الإقليمية لدولة أجنبية.

المجموعة الرابعة تضم كلا من ألمانيا وفنلندا والنرويج وبولونيا والسويد، وهي من بين الدول الأعضاء في اتفاقية هلسنكي الموقعة بين الدول المطلة على بحر البلطيق في 19 غشت 1925⁽²⁴³⁾. وتحيل أجوبة هذه الدول على الفقرة الثانية من المادة 9 من الاتفاقية المذكورة، التي تنص على أنه إذا عُثر على سفينة يشتبه في أنها تتعاط تجارة التهريب في منطقة 12 ميلا، وفرت خارج هذه المنطقة، فإن بإمكان السلطات التي تتبع لها هذه

²⁴⁰ - Première rapport présenté au Conseil par le Comité Préparatoire pour la Conférence de codification, S.D.N., Conférence pour la codification du Droit International, Op.Cit., p.5.

²⁴¹ - Deuxième rapport présenté au Conseil par le Comité Préparatoire pour la Conférence de codification, Ibid, pp.7-9.

²⁴² - (La continuation de cette poursuite est-elle licite? Dans le cas de l'affirmative, à quelles conditions ou restrictions est-elle soumise (Zone contiguë des eaux territoriales, entrée dans les eaux territoriales d'un autre pays, ect) ?) Ibid., p.92.

²⁴³ - للمزيد من التفاصيل حول اتفاقية هلسنكي لسنة 1925 أنظر سابقا.

المنطقة أن تطاردها حتى البحر العالي . وقد أضافت ألمانيا شرط توفر حالة التلبس، في حين شككت السويد في كون أن القانون الدولي الساري المفعول يقدم قواعد قانونية مقبولة لممارسة حق المطاردة الحثيثة .

أما المجموعة الخامسة والأخيرة فتتضمن ثلاث دول جاءت ردودها معبرة عن مواقف متميزة، وهكذا فقد كان رد الولايات المتحدة أكثر تفصيلا ودقة، وتضمن آراء فقهية وأحكام قضائية متعلقة بحق المطاردة الحثيثة ومواد مقتبسة من اتفاقية محاربة استيراد المشروبات الكحولية المبرمة بينها وبين بريطانيا سنة 1924؛ ليخلص ذلك الرد إلى الاعتراف بحق المطاردة .

وأحالت مصر في ردها إلى قانونها الجمركي الذي ينص على أن تبدأ المطاردة من داخل منطقة المراقبة الممتدة على مسافة 10 كيلومترات، لكنها لم تتطرق إلى مسألة دخول السفينة المطاردة إلى المياه الإقليمية لدولة أخرى .

أما رومانيا فقد تميزت عن باقي الدول الأخرى، بعدم اعترافها بشرعية مطاردة سفينة تجارية أجنبية تبدأ من المياه الإقليمية، معتبرة المطاردة فيما وراء المياه الإقليمية بمثابة ممارسة للولاية فيما وراء الحدود المعترف بها دوليا⁽²⁴⁴⁾ .

وهكذا فباستثناء رومانيا التي أنكرت وجود حق المطاردة خارج المياه الإقليمية واعتبرتها ممارسة غير قانونية نجد أن أجوبة الدول الأخرى قد اعترفت بهذا الحق، إلا أنها اختلفت حول المنطقة التي يمكن أن تنطلق منها عملية المطاردة . ففي حين أشارت بعض الأجوبة إلى أن تلك المنطقة تتحدد في المياه الإقليمية بمفهومها التقليدي الممتدة على مسافة ثلاثة أميال، عمدت أجوبة أخرى إلى تمديد تلك المنطقة إلى مسافات تتعدى ثلاثة أميال تصل إلى 10 كيلومترات (مصر)، أو 12 ميلا (دول البلطيق)، أو المسافة المقطوعة من طرف السفينة في ظرف ساعة من الإبحار (الولايات المتحدة الأمريكية) .

واعتمادا على هذه الأجوبة صاغت اللجنة التحضيرية أساس التفاوض رقم 26، الذي نص على أن المطاردة الموجهة ضد سفينة أجنبية، والتي تكون قد بدأت من طرف الدولة الساحلية من مياهها الإقليمية نتيجة خرق قوانينها وأنظمتها، يمكن أن تستمر في البحر العالي، وأن للدولة الساحلية القدرة على توقيف ومحكمة السفينة المطاردة شريطة ألا تنقطع هذه المطاردة . وأن حق المطاردة الحثيثة يتوقف حين دخول السفينة المطاردة إلى المياه الإقليمية لبلدها أو لبلد ثالث . وفي حالة الاعتقال في البحر العالي يجب إخبار الدولة التي تحمل السفينة المعتقلة علمها بدون تأخير⁽²⁴⁵⁾ .

²⁴⁴ - Ibid., pp.92-95.

²⁴⁵ - Base de discussion n° 26 : (La poursuite d'un navire étranger, régulièrement commencée par l'Etat riverain dans ses eaux territoriales pour infraction à ses lois et règlements, peut être continuée en haute mer et l'Etat riverain a la faculté d'arrêter et de juger le navire poursuivi, à condition que cette poursuite n'ait pas été interrompue . Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans les eaux territoriales de son pays ou d'une tierce Puissance . En cas de capture en haute mer ainsi effectuée, le fait sera notifié sans délai à l'Etat dont le navire capturé porte le pavillon .) Ibid, p.96.

وهكذا فإن اللجنة التحضيرية تجاوزت التمييز الذي سبق للجنة الفرعية أن أقامته بين المياه الإقليمية والموانئ حين نصها في المادة العاشرة على تعليق المطاردة حين دخول السفينة المطاردة المياه الإقليمية لدولتها أو المياه الإقليمية لدولة ثالثة، وتوقيفها حين دخول السفينة إلى ميناء دولتها أو ميناء دولة ثالثة، واقتصرت على النص على وجوب توقيف المطاردة حين دخول السفينة المياه الإقليمية لدولتها أو لدولة ثالثة⁽²⁴⁶⁾ .

وباستثناء تجاوز هذا التمييز بين المياه الإقليمية والموانئ فإن أساس التفاوض قد نقل مع فارق بسيط في الصياغة نفس مضمون الفقرة الثانية من المادة 10، حيث حدد الأسباب الداعية للمطاردة التي كانت عامة في المادة 10 " ارتكاب خرق " *commis une infraction* ، وأصبحت مرتبطة بخرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية " *pour infraction à ses lois et règlements* " ، كما حدد مجال انطلاق المطاردة الذي كان عاما في المادة 10 " في حدود مياهها (الدولة الساحلية) *Les limites de ses eaux* " ، وأصبح بموجب أساس التفاوض محددًا في المياه الإقليمية " *ses eaux territoriales* " .

وقد عارض الأستاذ بولانتزاس Poulantzas التمييز الذي أورده المادة 10 بين توقيف المطاردة وانقطاعها معتبرا أن الانقطاع يمدد حقا استثنائيا، والحال أن الرأي الغالب هو أن المطاردة الحثيثة يجب أن تتوقف حين دخول السفينة المطاردة المياه الإقليمية للدولة التي تحمل السفينة علمها، واعتبره رأيا منسجما مع الطابع الاستثنائي لحق المطاردة الحثيثة ومع الطبيعة القانونية للبحر الإقليمي⁽²⁴⁷⁾ .

إلا أن هذا الرأي لا يأخذ بعين الاعتبار حق المرور البريء الذي يميز بين الدخول إلى البحر الإقليمي والدخول إلى الميناء، حيث يمكن للسفينة المطاردة أن تدخل إلى البحر الإقليمي بنية الإفلات من المطاردة مؤقتا، ريثما تعود سفينة المراقبة أدراجها لتعود بعد ذلك إلى الإبحار في البحر العالي، وهكذا فإن توقيف حق المطاردة بعد هذا الدخول سيحرم سفينة المراقبة من حق استئناف المطاردة مع تواجد السفينة المذنبة في البحر العالي .

ثانيا : أعمال مؤتمر لاهاي وحق المطاردة الحثيثة

بالرغم من أن المقر الرئيسي لعصبة الأمم موجود في جنيف، وفي هذه المدينة انعقدت المؤتمرات الدولية التي أشرفت عليها العصبة، فقد تقرر في الاجتماع الثامن للجمعية العامة للعصبة بأن ينعقد المؤتمر الأول للتقنين المطرد للقانون الدولي بلاهاي .

وقد افتتح المؤتمر في 13 مارس 1930 بمشاركة 48 دولة، واستُحدثت ثلاث لجان كلفت الأولى بموضوع الجنسية، في حين اهتمت الثانية بموضوع المياه الإقليمية، بينما اهتمت الثالثة بموضوع مسؤولية الدولة عن الأضرار التي تصيب في إقليمها الأشخاص الأجانب أو ممتلكاتهم . ووضح أن هذه اللجان قد كُلفت بمواضيع كان من المفروض أن تضطلع بها ثلاث مؤتمرات، وهو أمر يتجاوز قدرات هذه اللجان⁽²⁴⁸⁾ .

²⁴⁶ - وبالطبع فإن توقف المطاردة عند حدود البحر الإقليمي يجعل من الإشارة إلى توقفها لدى دخول السفينة أحد الموانئ غير ذات جدوى مادام أن الميناء يقع ضمن المياه الداخلية، وقبل خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي .

²⁴⁷ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.51 .

²⁴⁸ - M.Nassef, Op.Cit., p.35 .

و لم يشر موضوع حق المطاردة الحثيثة صعوبات كبيرة أثناء انعقاد مؤتمر لاهاي، حيث تكلفت اللجنة الثانية برئاسة كوبر **Goppert** بدراسة أسس المناقشة ذات الصلة بالمياه الإقليمية والموضوعة من طرف اللجنة التحضيرية، وأنشأ المؤتمر لجننتين فرعيتين تابعتين للجنة الثانية اهتمت الأولى - من بين مواضيع أخرى - بموضوع حق المطاردة الحثيثة، وقد ارتأى المؤتمر بأن أساس التفاوض يحتاج إلى الدقة، لذا تمت إحالته على هذه اللجنة لدراسته من جديد⁽²⁴⁹⁾ .

وهكذا اقترح لورك **Lorck** ممثل الدانمرك إضافة جملتين إلى الفقرة الأولى من أساس المناقشة رقم 26، الأولى تشترط تواجد السفينة الأجنبية في المياه الإقليمية أثناء انطلاق المطاردة الحثيثة، والثانية تجيز المطاردة حتى ولو لم تكن السفينة المكلفة بالمطاردة في المياه الإقليمية أثناء الانطلاق فيها . كما اقترح كل من كوير **Gwyer** ممثل بريطانيا وريستاد **Raestad** ممثل النرويج الإشارة بوضوح إلى أن المطاردة الحثيثة لسفينة أجنبية يمكن أن تبدأ من المياه الداخلية للدولة الساحلية⁽²⁵⁰⁾ . ولقيت هذه الاقتراحات قبولا من طرف اللجنة. وتم التوصل إلى صياغة مشروع المادة 11 تضمنه التقرير المقدم أمام اللجنة الثانية، والذي نص على أن مطاردة سفينة أجنبية من أجل خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية تبدأ حين تكون السفينة الأجنبية في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي للدولة الساحلية، ويمكن أن تستمر خارج البحر الإقليمي شريطة أن تتم بدون انقطاع، وأن المطاردة تتوقف حين دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي لبلدها أو لبلد ثالث، ولا تعتبر المطاردة قد بدأت إلا حين توجيه سفينة المراقبة إلى السفينة المطاردة الأمر بالتوقف، وذلك قبل مغادرتها البحر الإقليمي، وأن الأمر بالتوقف يجب أن يُعطى على مسافة تسمح بسماعه أو رؤيته من طرف السفينة الأخرى . وفي حالة الاعتقال في البحر العالي يجب إخبار الدولة التي تحمل السفينة المعتقلة علمها بدون تأخير⁽²⁵¹⁾ .

لقد تضمن مشروع المادة 11 أحكاما أكثر دقة حول حق المطاردة الحثيثة بالمقارنة مع أساس التفاوض رقم 26، فهو من جهة ينص بوضوح على أن المطاردة تبدأ في المياه الداخلية علاوة على البحر الإقليمي، وهو ما اعتبرته بعض الدول تحصيل حاصل مادام أن المياه الداخلية خاضعة لسيادة الدولة الساحلية وأنها أقرب إلى الجزء القاري من المياه الإقليمية ودون خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي، وبالتالي تكفي الإشارة إلى مصطلح البحر الإقليمي. وهناك من جهة أخرى شرط إعطاء الأمر بالتوقف على مسافة تسمح بسماعه أو رؤيته من طرف السفينة المطاردة، وهي مسألة في غاية الأهمية مادام أن الإشعار بالتوقف يعتبر أحد الشروط الأساسية لحق المطاردة الحثيثة .

²⁴⁹ - M.Massin, Op.Cit., p.52.

²⁵⁰ - Actes de la conférence pour la codification du droit international, S.N.D., Questions juridiques, vol.III, P.V. de la II^e Commission, Eaux territoriales, 1930, pp.99-100.

²⁵¹ - (La poursuite d'un navire étranger pour infraction aux lois et réglementations de l'Etat riverain, commencée alors que le navire étranger se trouve dans les eaux intérieures, ou dans la mer territoriale, peut être continuée hors de la mer territoriale, à condition que la poursuite n'ait pas été interrompue . Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance . La poursuite ne peut être considérée comme commencée que si le navire poursuivant a ordonné au navire poursuivi de stopper, avant que celui-ci soit sorti des limites de la mer territoriale . L'ordre de stopper doit être donné à une distance telle qu'il puisse être vu ou entendu du navire .) S.N.D., Actes de Conférence, Op.Cit., p.205 .

وقد خضعت هذه المادة للمناقشة من جديد من طرف اللجنة الثانية، وانتهت إلى قبول التعديل المقدم من طرف ممثل الدانمرك لورك Lorck القاضي بوجوب تأكيد سفينة المراقبة بجميع الوسائل المتاحة بأن السفينة المطاردة توجد بالفعل داخل المياه الإقليمية قبل البدء في مطاردتها(252). وقد كان لهذا التعديل أهمية كبيرة لكونه يحول دون قيام خلافات بين دولة علم السفينة المطاردة ودولة علم سفينة المراقبة حول وجود السفينة من عدمه في البحر الإقليمي للدولة الساحلية .

ومن جهة أخرى فقد تقدم ممثل فنلندا السيد إريش Erich باقتراح يقضي بإمكانية المطاردة من المنطقة المجاورة، ورغم أن هذه المنطقة كانت قد بدأت تستقر في الفكر القانوني الدولي إلا أن الاقتراح تم تجاوزه نتيجة المعارضة الشديدة من لدن الدول البحرية الكبرى(252) .

وفي الجلسة العامة للمؤتمر المنعقدة في 12 أبريل 1930 تمت المصادقة على مضمون المادة 11 الذي صاغته اللجنة الثانية، والتي حملت نفس الرقم في الملحق الأول للبيان الختامي للمؤتمر المتعلق بالنظام الأساسي للبحر الإقليمي. وقد نصت المادة 11 على أن مطاردة سفينة أجنبية من أجل خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية تبدأ حين تكون هذه السفينة في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي وتستمر خارج البحر الإقليمي شريطة أن تتم دون انقطاع المطاردة . وتتوقف المطاردة حين تدخل السفينة المطاردة البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة ثالثة . وقد اشترطت المادة المذكورة ألا تبدأ المطاردة إلا حين تتأكد سفينة المراقبة بواسطة التقويمات ومقاييس الزاوية (Relèvements, des mesures d'angle)، أو بأية وسيلة أخرى، بأن السفينة المطاردة أو أحد المراكب التابعة لها يوجد داخل حدود البحر الإقليمي، وبعد أن توجه لها إشارة التوقف . كما اشترطت إخبار دولة العلم دون تأخير في حالة الاعتقال في البحر العالي(253) .

إن الجديد الذي تمت إضافته إلى مشروع المادة 11 المقدم إلى الجلسة العامة لمؤتمر لاهاي، هو ما اصطلح على تسميته بالوجود الحكمي Constructive presence، والذي بموجبه يؤخذ موقع الزوارق التابعة للسفينة المطاردة بعين الاعتبار، حيث لا يشترط أن تكون هذه السفينة بعينها في المياه الداخلية أو البحر

²⁵² - من بين المعارضين على إقامة منطقة مجاورة للبحر الإقليمي هناك بريطانيا والولايات المتحدة واليابان . وبالرغم من أن أغلبية الدول قبلت مبدأ إقامة هذه المنطقة إلا أن مكانة الدول المعارضة رغم أقليتها جعلت المؤتمر لا يذهب بعيدا في هذا الموضوع . للمزيد نرى التفاصيل أنظر :

G.Gidel, tome III, Op.cit., p.149-150

²⁵³ - (La poursuite d'un navire étranger pour infractions aux lois et réglementations de l'Etat riverain, commencée alors que le navire étranger se trouve dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale peut être commencée hors de la mer territoriale à condition que la poursuite cesse, dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de son pays ou d'une tierce Puissance .

La poursuite ne peut être considérée comme commencée, que si le navire poursuivant s'est assuré par des relèvements, des mesures d'angle ou d'autre façon, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve dans les limites de la mer territoriale et qu'il a commencé la poursuite en donnant le signal de stopper .

(En cas de capture en haute mer, le fait sera notifié sans délai à l'Etat dont le navire capturé porte le pavillon .)

Cité par J.Massin, Op.Cit., p.53-54 .

الإقليمي لبدء مطاردتها، بل إن مجرد وجود أحد الزوارق أو القوارب التابعة لها في تلك المياه يعد كافيا لبدء المطاردة في حالة خرقه لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية⁽²⁵⁴⁾ .

وقد علق الفقيه جidel على هذه المادة ملاحظا أن المؤتمر أدرجها ضمن المواضيع المتعلقة بحق المرور (droit de passage)، رغم أنه من الواضح أن المطاردة لا تتم فقط في مواجهة السفن الأجنبية المارة عبر البحر الإقليمي ولكن أيضا يمكن ممارستها تجاه السفن الأجنبية الراسية في البحر الإقليمي (en séjour dans la mer territoriale)، وبالطبع فإن ما ذهب إليه المؤتمر يقلص مجال تطبيق حق المطاردة الحديثة⁽²⁵⁵⁾ .

هذه باختصار المحاولات التي قام بها المجتمع الدولي في عهد عصبة الأمم من خلال مؤتمر لاهاي للتقنين المتطور للقانون الدولي لسنة 1930، الذي لم يتوصل إلى تحقيق ما كان منتظرا منه⁽²⁵⁶⁾، فقد انتهى إلى الفشل فيما يتعلق بموضوع البحر الإقليمي، حيث حالت الخلافات بين الدول حول بعض المسائل المتعلقة به دون التوصل إلى اتفاقية دولية . وقد عزا بعض الفقهاء هذا الفشل إلى طغيان التناقضات السياسية بين الدول على الرغبة في صياغة وتحسين وتحديث قواعد القانون الدولي . إلا أن هذا لا يعني أنه لم يحقق أية نتائج إيجابية، فقد انبثقت عن المناقشات التي دارت خلاله تعاليم وآراء فقهية، كان لها فيما بعد أثر إيجابي على تطور القانون الدولي⁽²⁵⁷⁾ .

وعلى كل ومهما كانت النتيجة التي توصل إليها المؤتمر فقد كان هناك شبه إجماع حول موضوع حق المطاردة، الذي يمكن القول بأنه كان يستند إلى قاعدة عرفية، وهو أمر سيسهل مهمة تقنين القواعد المتعلقة بهذا الحق في المؤتمرات اللاحقة المعقودة تحت إشراف منظمة الأمم المتحدة .

الفقرة الثانية: أعمال منظمة الأمم المتحدة المتعلقة بحق المطاردة الحديثة

لقد اهتمت منظمة الأمم المتحدة منذ إنشائها بموضوع تقنين وتطوير القانون الدولي، وفيما يتعلق بموضوع القانون الدولي للبحار فقد عقدت من أجل تدوينه وتطويره ثلاث مؤتمرات⁽²⁵⁸⁾ . وبخلاف عهد عصبة الأمم الذي سكت عن موضوع تقنين القانون الدولي، نجد أن ميثاق منظمة الأمم المتحدة يوكل صراحة هذه المهمة إلى الجمعية العامة، وذلك عن طريق القيام بالدراسات وإصدار التوصيات قصد إنماء التعاون الدولي وتشجيع التقدم المطرد للقانون الدولي⁽²⁵⁹⁾ .

²⁵⁴ - إن فكرة الوجود الحكمي تبرر مطاردة السفينة بعد التأكد من خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، وهي فكرة وإن كانت مستقرة في الممارسة الدولية إلا أنها أثبتت لأول مرة في مؤتمر دولي . وتكمن أهميتها في أنها تعمل على الحد من التحايل على القانون من طرف السفن التي تستعين بزوارق تابعة لها أو قادمة من الساحل لإنجاز أعمال تحظرها قوانين وأنظمة الدولة الساحلية .

²⁵⁵ - G.Gidel, , Op.Cit., tome.III, p.342.

²⁵⁶ - تمكن المؤتمر من الوصول إلى اتفاق جزئي في موضوع الجنسية، حيث أقر بخصوصها معاهدة وثلاثة بروتوكولات مع مجموعة من الرغبات بالنسبة إلى المسائل التي لم يتم الاتفاق عليها نهائيا، وأخفق تماما في الوصول إلى أي اتفاق في شأن المسؤولية الدولية .

²⁵⁷ - M.Liais, Considération sur l'oeuvre de la conférence de codification, R.G.D.I.P., 1931, p.218 ; R.Sandiford, Quelques aspects de la codification de Genève et ses reflets sur le droit de guerre maritime, Mélanges en l'honneur de Gidel, Op.Cit., p.506 ; G.Gidel, Vol.III, Op.Cit., p.141; L.Cavaré, Op.Cit., pp.651-652.

²⁵⁸ - للمزيد من التفاصيل حول الموضوع أنظر مرجعنا السابق الإشارة إليه، ص. 73-93 .

²⁵⁹ - الفقرة الأولى من المادة 13 من ميثاق هيئة الأمم المتحدة .

وهذه المهمة جاءت تلبية للوضع التي كان عليها المجتمع الدولي في نهاية الحرب العالمية الثانية، حيث تم اعتبار إنجاز عملية تدوين وتطوير قواعد القانون الدولي مساهمة في حفظ السلم والأمن الدوليين، وتحقيقا لهذه الغاية فقد جعل الميثاق على عاتق منظمة الأمم المتحدة اتخاذ التدابير الفعالة لمنع وإزالة الأسباب التي تهدد السلم، وقمع أعمال العدوان وغيرها من وجوه الإخلال بالسلم، والتذرع بالوسائل السلمية وفقا لمبادئ العدل والقانون الدولي، لحل أو تسوية المنازعات الدولية التي قد تؤدي إلى الإخلال بالسلم⁽²⁶⁰⁾ .

وفي إطار الجهود التي بذلتها منظمة الأمم المتحدة في تقنين قواعد القانون الدولي للبحار بشكل عام، وضمنها حق المطاردة الحديثة، قامت بعقد ثلاث مؤتمرات دولية، الأول والثاني عقدا في سنتي 1958 و 1960 (أولا)، والثالث ما بين 1973 و 1982 (ثانيا) .

أولا: مؤتمرا جنيف الأول والثاني سنتي 1958 و 1960

عمدت منظمة الأمم المتحدة في إطار التحضير الجيد لمؤتمرات التقنين إلى إنشاء لجنة القانون الدولي (C.D.I)، وكلفتها بتحضير مشاريع مواد تُعتمد كأرضية للنقاش خلال هذه المؤتمرات {1}، وبالنسبة إلى مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار فقد شكلت مشاريع المواد التي أعدها لجنة القانون الدولي دعامة أساسية في وضع الإتفاقيات الأربعة التي انبثقت عنه {2} .

1- لجنة القانون الدولي والإعداد لمؤتمر جنيف الأول

بتاريخ 21 نونبر 1947 أصدرت الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة التوصية 374 أنشأت بموجبه لجنة القانون الدولي⁽²⁶¹⁾، وقد نصت المادة 15 من النظام الأساسي للجنة القانون الدولي على أن هذه الأخيرة تقوم بمهمة تدوين وتقنين القانون الدولي، حين يتعلق الأمر بصياغة وتنظيم قواعد القانون الدولي، في المجالات التي توجد فيها ممارسة دولية معترف بها وسوابق وآراء فقهية .

ووضعت اللجنة منذ دورتها الأولى، التي انعقدت سنة 1949، لائحة بأربعة عشر مادة من الممكن أن تكون موضوعا للتدوين من بينها قانون البحار . واقترح بعض أعضائها الاكتفاء بتدوين بعض مظاهر قانون البحار، إلا أن اللجنة توصلت إلى خلاصة مفادها أن مختلف مظاهر قانون البحار متداخلة فيما بينها، ويستحسن دراستها بشكل إجمالي . وخلال الدورة الثانية للجنة (1950)، تم تعيين الأستاذ فرانسوا François مقررًا خاصًا مكلفًا بدراسة مختلف المسائل المتعلقة بقانون البحار .

وقدم مقرر اللجنة في 17 مارس 1950 تقريرًا حول النظام القانوني للبحر العالي ، تضمن 22 موضوعا⁽²⁶²⁾، من بينها حق المطاردة الحديثة، حيث استعرض مراحل تطور هذا الحق، من خلال أعمال معهد

²⁶⁰ - الفقرة الأولى من المادة الأولى من الميثاق .

²⁶¹ - ينص القانون الأساسي لهذه اللجنة على أنها تتشكل من 25 عضوا تنتخبهم الجمعية العامة لمدة خمسة سنوات قابلة للتجديد، و يراعى في انتخابهم تمثيلهم للمدنيات الرئيسة والنظم القانونية المختلفة أنظر :

Sh.Rosenne, The International Law Commission, B.Y.I.L., Vol.36, 1960, p.122 .

²⁶² - هذه المواضيع هي : مفهوم حرية البحار، تعريف السفينة، إقليمية السفينة، جنسية السفينة، السفن العديمة الجنسية، السفن التي تحمل جنسيتين أو أكثر، التمييز بين السفن الحكومية والسفن الخاصة، حماية الحياة البشرية، الإشعار، التصادم،

القانون الدولي وجمعية القانون الدولي ولجنة الخبراء التابعة لعصبة الأمم وأعمال مؤتمر لاهاي للتقنين لسنة 1930، وكذا من خلال الفقه والتشريعات الوطنية والمعاهدات الدولية⁽²⁶³⁾ .

وقد أشار التقرير إلى المسائل المختلف بشأنها بين أعضاء اللجنة، والتي يتعين توجيهها إلى مختلف الحكومات، مع ذكر المواقف التي كانت لديها والمقتبسة من أعمال المعاهد العلمية وأعمال مؤتمر التقنين المتطور للقانون الدولي . وقد تمت صياغة تلك الأسئلة على الشكل التالي :

(أ) ماهي اللحظة المقرر أن تبدأ منها المطاردة الحثيثة ؟

(ب) هل من الضروري أن تكون سفينة المراقبة أيضا في البحر الإقليمي حين إعطاء الأمر بالتوقف ؟

(ج) هل يمكن مباشرة المطاردة حين تكون السفينة المطاردة قد بلغت المنطقة المجاورة ؟

(د) هل يمكن مباشرة المطاردة الحثيثة في حالة الوجود الحكمي لسفينة في المياه الإقليمية ؟

(هـ) التساؤل الخامس يتعلق بحالة عرفتها أندونيسيا - الدولة الأرخيبيلية - في قضية مارتن برمان Martin

Behrman، حين يتم إيقاف سفينة في المياه الإقليمية واقتيادها إلى الميناء لتفتيشها، فهل يمكن لها أن تطلب إطلاق سراحها إذا كانت الطريق إلى الميناء تمر عبر جزء من البحر العالي ؟ .

وقد تلقت اللجنة ردود الحكومات كما تضمنت المذكرة المصاغة من طرف الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة مسائل مهمة تتعلق بمفهوم المطاردة وحرية البحر العالي والمنطقة المجاورة . وخلال اللقاءات التي عقدتها اللجنة تمت الموافقة على جزء مهم من الصياغة الأخيرة لحق المطاردة الحثيثة وطرحت المادة المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة أمام اللجنة للمصادقة عليها .

وقد ورد في التقرير السادس للأستاذ فرانسوا François، المؤرخ بفاتح مارس 1954، مشروع

المواد المتعلقة بالنظام القانوني للبحر العالي **Projet d'article relatifs au régime de la haute mer**

mer، مع تعليق اللجنة عليها، و تضمن 34 مادة تهم مواضيع مختلفة⁽²⁶⁴⁾، تطرقت المادة 29 منه إلى موضوع حق المطاردة الحثيثة، حيث نصت على أن مطاردة سفينة من أجل خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية تنطلق حين تواجد السفينة الأجنبية في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي لهذه الدولة، يمكن أن تستمر فيما وراء البحر الإقليمي، شريطة أن تتم بدون انقطاع . وأن ليس من الضروري أن تكون سفينة المراقبة موجودة في البحر الإقليمي، حين إرسال الإشعار بالتوقف للسفينة الأجنبية وتوصل هذه الأخيرة بهذا الإشعار، ولا يمكن مطاردة سفينة أجنبية في المنطقة المجاورة للبحر الإقليمي إلا إذا كانت قد مست المصالح التي من أجل حمايتها أنشئت هذه المنطقة . وتتوقف المطاردة حين دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي للبلد الذي تنتمي إليه أو لبلد ثالث

المساعدة والإنقاذ، الرسميات في البحر العالي، شرطة البحر العالي، تجارة الرقيق، تجارة السلاح، الكابلات اللاسلكية التحبيرة، شرطة المصايد، حق المطاردة الحثيثة، حماية الثروات البحرية، تمديد البحر العالي (المنطقة المجاورة)، الحقوق الخالصة على قاع وما تحت قاع البحر، الجرف القاري .

²⁶³ - Rapport sur " La haute mer " A/CN.4/17, mars 1950, C.D.I., Nations Unies, Assemblée Générale , p.20-23.

²⁶⁴ - هذه المواضيع هي : التعريف بالبحر العالي، حرية الملاحة، السفن التجارية، السفن الحكومية، سلامة الملاحة البحرية، الكابلات والأنابيب المغمورة، الاختصاصات الجنائية في حالة التصادم، شرطة البحر العالي، المصايد، تلوث المياه .

. ولا يمكن البدء فيها إلا إذا تأكدت سفينة المراقبة عن طريق التقويم، ومقاييس الزوايا أو بأية وسيلة أخرى، من وجود السفينة المطاردة، أو أحد المراكب التابعة لها، داخل حدود البحر الإقليمي . ويجب أن يتم انطلاق المطاردة بعد إرسال الإشعار بالتوقف، والإشعار يجب أن يُعطى على مسافة تسمح للسفينة المعنية إما بسماعه أو برؤيته . ولا يمكن للسفينة المطاردة التي تم توقيفها في منطقة خاضعة لولاية الدولة، واقتيادها نحو أحد موانئ هذه الدولة لمقاضاتها أمام السلطات المختصة أن تحتج بمرورها عبر جزء من البحر العالي من أجل إطلاق سراحها⁽²⁶⁵⁾ .

وجاء في تعليق لجنة القانون الدولي على مضمون هذه المادة، أن النظام المتعلق بحق المطاردة الحثيئة، الذي صاغه مؤتمر التقنين لسنة 1930، قد عكس بطريقة عامة المبادئ الغير متنازع عليها في القانون الدولي، إلا أنه يتضمن مع ذلك بعض النقط التي حصل خلاف حولها، والتي كانت موضوع دراسة خاصة من طرف لجنة القانون الدولي خلال دورتها الثالثة، وأن المقرر الخاص قد عكس الأفكار التي تم تبنيها من طرف اللجنة⁽²⁶⁶⁾ .

وإذا كان نص المادة 29 قد صيغ بشكل حاول معه أن يشمل مختلف المسائل التي يثيرها حق المطاردة الحثيئة، مثل انطلاق هذه المطاردة من المياه الداخلية أو البحر الإقليمي بعد التأكد من خرق السفينة المطاردة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية ومن وجودها داخل البحر الإقليمي، ورفض طلب إطلاق سراح السفينة المعتقلة في حالة عبور جزء من البحر العالي عند اقتيادها إلى أحد موانئ الدولة الساحلية، فإنه أغفل التطرق إلى مسألتين، تتعلق أولاهما بمصير المطاردة الحثيئة حين دخول السفينة المطاردة ميناء بلدها أو ميناء بلد ثالث، حيث اكتفت بالنص على إنهاء تلك المطاردة عند دخول السفينة البحر الإقليمي لبلدها أو لبلد ثالث، غير مميزة بين حالة السفينة العابرة للبحر الإقليمي دون التوجه نحو المياه الداخلية أو أحد الموانئ، والحالة التي تعبر فيها السفينة البحر الإقليمي بغرض النفاذ إلى المياه الداخلية أو أحد الموانئ .

أما المسألة الثانية التي تم إغفالها فترتبط بإخبار الدولة التي تحمل السفينة المطاردة علمها في حالة اعتقالها خارج البحر الإقليمي رغم أهمية الإخبار، طالما أن القانون الذي يطبق على السفينة في البحر العالي هو قانون دولة العلم، وأن حق المطاردة الحثيئة يعتبر استثناء يجعل من قانون دولة سفينة المراقبة القانون الواجب التطبيق، مما يحتم بالضرورة إخبار دولة العلم .

وفي دورتها الثامنة لسنة 1956 تبنت اللجنة مشروعها الذي تضمن 73 مادة⁽²⁶⁷⁾ . وقد حملت المادة المتعلقة بحق المطاردة الحثيئة رقم 47 وجاءت على الشكل التالي :

²⁶⁵ - Sixième rapport sur " Le régime de la haute mer ", A/CN.4/79, 1er mars 1954, C.D.I., Nations unies, Assemblée Générale, pp.27-28.

²⁶⁶ - Ibid., p.28.

²⁶⁷ - Nations Unies, Rapport de la C.D.I., sur les travaux de la huitième session du 23 avril au 4 juillet 1956, Assemblée Générale, Documents officiels, Supplement N° 9 (A/3159), New York, 1956, pp.4-12.

- 1- يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة، بأن هذه السفينة قد انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة . ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية في المياه الداخلية أو في البحر الإقليمي للدولة القائمة بالمطاردة، ولا تجوز مواصلة المطاردة فيما وراء حدود البحر الإقليمي إلا إذا كانت قد تمت بدون انقطاع . وليس من الضروري حين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة أمر التوقف أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي . وإذا وُجدت السفينة في المنطقة المجاورة، كما تم تحديدها في المادة 66²⁶⁸)، فإن المطاردة لا يمكن أن تباشر إلا إذا كان هناك خرق للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها؛
- 2- يتوقف حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي للدولة الذي تنتمي إليه أو لدولة أخرى؛
- 3- لا تعتبر المطاردة قد بدأت ما لم يثبت للسفينة القائمة بالمطاردة بواسطة التقويمات، ومقاييس الزوايا أو أية وسيلة أخرى، وجود السفينة المطاردة، أو أحد الزوارق التابعة لها، داخل حدود البحر الإقليمي، وعند الاقتضاء، في المنطقة المجاورة . ولا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشعار بالتوقف، مرئي أو مسموع، من مسافة تسمح للسفينة المعنية برؤيته أو سماعه؛
- 4- لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا السفن الحربية أو الطائرات العسكرية، أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تعمل في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك؛
- 5- في حالة ممارسة حق المطاردة الحثيثة من طرف طائرة، فإن الفقرتان الأولى والثالثة من هذه المادة تطبقان، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، على هذا النوع من المطاردة . ويجب على الطائرة التي تعطي الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها فعليا، إلى حين وصول سفينة تابعة للدولة الساحلية، تكون قد دعتها الطائرة إلى عين المكان لمتابعة المطاردة، ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة . ولا يكفي لتبرير احتجاز السفينة في البحر العالي، أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي ترتكب الانتهاك، أو وهي محل شبهة في ارتكابها، إن لم تكن السفينة قد أمرت بالتوقف وطوردت من قبل الطائرة نفسها؛
- 6- ولا تجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة، واصطحبت إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة، بالاستناد فقط إلى مرور السفينة عبر جزء من البحر العالي، إذا كان ذلك المرور قد حتمته ظروف الرحلة²⁶⁹) .

²⁶⁸ - تنص المادة 66 من المشروع على أنه يمكن للدولة الساحلية أن تمارس على منطقة من البحر العالي مجاورة للبحر الإقليمي المراقبة الضرورية من أجل: الوقاية من خرق القوانين الجمركية والضريبية والصحية على إقليمها أو في بحرها الإقليمي؛ وقمع مخالفات هذه القوانين المرتكبة فوق إقليمها أو في بحرها الإقليمي. كما تنص نفس المادة على أن هذه المنطقة لا تمتد فيما وراء 12 ميلا انطلاقا من خط الأساس الذي يستعمل كنقطة انطلاق قياس عرض البحر الإقليمي. Ibid., p.11.

²⁶⁹ - (1-La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat riverain ont de bonnes raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et réglementations de cet Etat . cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger se trouve dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale de l'Etat poursuivant et ne peut être continué au-delà des limites de la mer territoriale qu'à condition de ne pas avoir été interrompue . Il n'est pas nécessaire que le navire , ordonnant de stopper à un navire étranger navigant dans la mer territoriale, s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le navire intéressé . Si le navire

وفي تعليقها على مشروع المادة 47 من مشروعها النهائي ذكرت اللجنة :

أ) أن هذه المادة في خطوطها العريضة مأخوذة عن المادة 11 من النظام القانوني للبحر الإقليمي الذي تبنته اللجنة الثانية لمؤتمر التقنين بلاهاي سنة 1930، وأن الأمر يتعلق بحق غير متنازع عليه من حيث المبدأ، وإنما يقوم الخلاف حول التفاصيل المتعلقة بتطبيقه، فحين تتلقى سفينة أجنبية الأمر بالتوقف أثناء وجودها في البحر الإقليمي ليس من الضروري أن تكون السفينة المصدرة للأمر موجودة بدورها في هذا البحر، ذلك أن سفينة المراقبة في أدائها لهذه المهمة يمكن أن تتواجد خارج حدود البحر الإقليمي، وبالتالي يكفي أن تكون السفينة المطاردة داخل البحر الإقليمي في الوقت الذي تبدأ فيه هذه المطاردة .

وأن المطاردة يجب أن تكون مستمرة، وإذا حصل فيها انقطاع فلا يمكن استئنافها . وفي كل الأحوال فإن حق المطاردة الحثيثة يتوقف بمجرد دخول السفينة المطاردة مياه البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها، أو البحر الإقليمي لدولة أخرى .

كما لا يمكن اعتبار المطاردة قد بدأت، إلا في اللحظة التي يتأكد لدى سفينة المراقبة وجود السفينة الأجنبية في البحر الإقليمي، وتكون قد أعطتها الأمر بالتوقف . ولتفادي التعسف في استعمال هذا الحق، فإن اللجنة لم تكتف بالأمر الصادر بواسطة اللاسلكي، الذي يمكن أن يُعطى على مسافة غير محدودة، حيث نصت على " الإشعار المرئي أو المسموع "، لتفادي استعمال الإشعار الذي يُعطى على مسافة طويلة والمرسل بواسطة اللاسلكي .

étranger se trouve dans une zone contiguë telle qu'elle est définie à l'article 66, la poursuite ne peut être entamée que pour cause de violation des droits que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger .

2-Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale du pays auquel il appartient ou dans celle d'un tierce puissance .

3-La poursuite n'est considérée comme étant commencée qu'à condition que le navire poursuivant se soit assuré par des relèvements, des mesures d'angle ou de toute autre façon, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve à l'intérieur des limites de la mer territoriale ou, le cas échéant, dans la zone contiguë . La poursuite ne peut être commencée qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou auditif, donné à une distance permettant au navire intéressé de le voir ou l'entendre .

4-Le droit de poursuite ne peut être exercé que par les navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autre navires ou aéronefs affectés à un service public et spécialement autorisés à cet effet .

5-Dans le cas d'une poursuite effectuée par un aéronef :

a)Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article s'appliquent mutatis mutandis à ce mode de poursuite;

b)L'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre activement le navire jusqu'à ce qu'un navire de l'Etat riverain alerté par l'aéronef arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins que l'aéronef ne puisse lui-même arrêter le navire . Pour justifier l'arraisonnement d'un navire en haute mer, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré par l'aéronef comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction, s'il n'a pas été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef lui-même .

6-La relaxe d'un navire arrêté à un endroit relevant de la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat, en vue d'un examen par les autorités compétentes, ne peut être exigée du seul fait que le navire et son escorte aient traversé une partie de la haute mer lorsque les circonstances ont rendu nécessaire cette traversée .) Ibid., p.9.

ثم إن المادة 47 تنطبق أيضا على السفينة التي تلجأ إلى التوقف خارج البحر الإقليمي وتستعمل زوارق تابعة لها في القيام بأعمال غير قانونية في هذه المنطقة . وقد رفضت اللجنة أن تماثل بين هذه الحالة والحالة التي تستعمل فيها السفينة لهذا الغرض زوارق أخرى غير تابعة لها .

ب) الأحكام المنصوص عليها أعلاه مطابقة لتلك التي تم تبنيها من طرف مؤتمر لاهاي، إلا أن المادة المتبناة من طرف لجنة القانون الدولي تتميز ببعض النقط عن تلك التي تم تبنيها سنة 1930، فقد كان رأي أغلبية أعضاء اللجنة أنه يجب الاعتراف بحق المطاردة الحثيثة حين تواجد السفينة في المنطقة المجاورة للبحر الإقليمي، شريطة أن يكون سبب المطاردة متعلقا بخرق الحقوق التي أنشئت هذه المنطقة من أجل حمايتها . وهكذا فإذا أنشأت دولة ما منطقة مجاورة بهدف المراقبة الجمركية، فإنه لا يمكن لها أن تطارد سفينة أجنبية من أجل الصيد غير القانوني في البحر الإقليمي إذا كانت هذه الأخيرة تتواجد حين بدء المطاردة في المنطقة المجاورة . وقد ذهب بعض أعضاء اللجنة إلى القول بأنه مادام أن الدولة الساحلية لا تمارس السيادة على المنطقة المجاورة، فإن أية مطاردة تبدأ في الوقت الذي تكون فيه السفينة الأجنبية في هذه المنطقة لا يمكن الإعتداد بها . إلا أن أغلبية أعضاء اللجنة لا يوافقوا على هذا الرأي، وبالمقابل قبلوا بكون أن الأمر يجب أن يكون متعلقا دائما بخروقات مرتكبة من طرف السفينة في المياه الداخلية والبحر الإقليمي، وأن الأفعال المرتكبة في المنطقة المجاورة لا تخول الدولة الساحلية ممارسة حق المطاردة الحثيثة .

وأعلنت اللجنة صراحة على أن السفن الحربية والسفن العامة المستعملة لأغراض حكومية والمرخص لها بشكل خاص من طرف دولة العلم للقيام بهذه المهمة، هي وحدها التي تمارس حق المطاردة الحثيثة، وأن من الطبيعي أن تمارس سفن الشرطة والجمارك أيضا هذا الحق، في حين تُستبعد السفن العامة المدارة لأغراض تجارية.

كما قررت أن السفينة التي تقوم بتوقيف السفينة المطاردة ليس ضروريا أن تكون نفس السفينة التي بدأت المطاردة، شريطة أن تكون قد التحقت بها أثناء تلك المطاردة، وألا تكون قد أصدرت الأمر بالتوقف للسفينة الأجنبية دون أن تشارك في عملية المطاردة .

وقد اهتمت اللجنة أيضا بحق المطاردة الحثيثة الممارس بواسطة الطائرات، حيث ذهبت برغم بعض الآراء المعارضة، إلى إمكانية قبول مثل هذه الممارسة، شريطة أن تكون متطابقة مع المبادئ التي تحكم ممارسة هذا الحق من طرف السفن . ولهذا الغرض أخضعت ممارسة الطائرات لحق المطاردة للسفن في البحر العالي وتوقيفها - وعند الاقتضاء بالمشاركة مع سفينة - للشروط المنصوص عليها في الفقرة الخامسة . وأن من الضروري، من أجل ممارسة قانونية لحق المطاردة، أن تتلقى السفينة المطاردة الأمر بالتوقف حين تواجدتها في البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة، وأن تكون الطائرة قادرة على إرسال إشعار مرئي وواضح، ولهذا يجب استبعاد الإشعار الموجه بواسطة اللاسلكي حين يتعلق الأمر بالطائرات أيضا .

كما أشارت اللجنة إلى أن من المفيد أن تقوم السفينة أو الطائرة بتحديد موقع السفينة المطاردة في الوقت الذي تبدأ فيه المطاردة الحثيثة، ويجب عليها - في نطاق الممكن - تحديد هذا الموقع بكل الوسائل المادية المتاحة، كإلقاء عوامة مثلاً .

وأخيراً أدخلت اللجنة في هذه المادة حالة مماثلة لحق المطاردة، طرحت بعد مؤتمر لاهاي 1930 وأدت إلى اختلاف في الآراء . ويتعلق الأمر بحالة السفينة المطاردة التي يتم توقيفها في البحر الإقليمي وتستوجب مرافقتها نحو ميناء الدولة عبور البحر العالي . فقد ارتأت اللجنة أنه ليس من المنطقي الاعتراف بحق سفينة المراقبة باحتجاز سفينة في البحر العالي واقتيادها نحو أحد الموانئ، ورفض حق السفن الحكومية في مرافقة سفينة تم احتجازها في البحر الإقليمي حتمت مرافقتها إلى أحد الموانئ المرور عبر البحر العالي، وقررت أنها لا ترى في عبور جزء من البحر العالي في هذه الحالة أي تأثير على شرعية المطاردة⁽²⁷⁰⁾ .

وهكذا تمكنت لجنة القانون الدولي من صياغة مشروع مادتها التي اقترحتها على المؤتمر . ويلاحظ أنها استفادت ليس فقط من ردود الدول ولكن أيضاً من أعمال المعاهد السابقة المتعلقة بالموضوع، حيث تضمنتها بعض المقتضيات التي فرضها التطور الذي عرفته وسائل المواصلات والرقابة وكذلك الظروف السياسية والإقتصادية المستجدة التي عرفها العالم بعد الحرب العالمية الثانية . ومن بين المسائل التي وردت لأول مرة في مشروع المادة المذكورة المعدلة من طرف اللجنة :

أ) أن اللجنة أشارت لأول مرة إلى ما أسمته " **بالأسباب المعقولة Bonnes raisons** " المطلوبة من طرف سلطات الدولة الساحلية، للتحقق من أن هناك مخالفات قد ارتكبت من طرف السفينة الأجنبية، والتي على إثرها انطلقت المطاردة الحثيثة . وهو شرط معقول مادام أن الأمر يتعلق بحق استثنائي، يرد على القاعدة العامة المتمثلة في حرية البحر العالي .

ب) أنها قررت أن ليس من الضروري أن تكون السفينة القائمة بالمطاردة داخل البحر الإقليمي حين تتلقى السفينة الأجنبية الأمر بالتوقف، وهو أمر ينسجم مع طبيعة عمل سفن المراقبة التي قد تكون في بعض الأحيان خارج حدود البحر الإقليمي أثناء قيامها بالمهمة المنوطة بها .

ج) أنها حسمت في مسألة كانت قد أثارت نقاشاً طويلاً، والمتمثلة فيما إذا كان من الممكن انطلاق المطاردة من المنطقة المجاورة للبحر الإقليمي؛ فأقرت إمكانية انطلاق المطاردة الحثيثة من هذه المنطقة لكن فقط في حالة خرق الحقوق المعترف بها للدولة الساحلية في المنطقة المذكورة .

د) أنها رأت أن يكون الإشعار بالتوقف الموجه إلى السفينة الأجنبية مرئياً أو مسموعاً، وأن لا يعتمد على الإشعار الموجه بواسطة وسائل الإتصال اللاسلكية لتفادي ما قد يمكن أن ينشأ عن ذلك من مشاكل، بسبب صعوبة التدليل على إعطاء الإشعار من عدمه؛ خاصة وأن الإشعار يمثل أحد الركائز الأساسية لقانونية المطاردة الحثيثة .

ه) أنها أدخلت إمكانية مطاردة السفينة بواسطة الطائرة، وهو تحديد يتماشى مع التطور الحاصل في وسائل المواصلات، واعتماد الكثير من الدول الساحلية على الطائرات في مراقبة مياهها الإقليمية، خصوصاً بالنسبة إلى الدول ذات السواحل الشاسعة .

و) أنها استبعدت طلب السفينة المحتجزة في المياه الإقليمية إطلاق سراحها في البحر العالي عندما يستوجب اقتيادها نحو أحد الموانئ لتفتيشها عبور ذلك البحر . وهي مسألة منطقية خصوصاً بالنسبة إلى بعض الدول ذات الوضعية الجغرافية الخاصة كالدول الأرخيلية .

ز) وأنها أجازت التناوب بين طائرة وطائرة أخرى أو سفينة خلال المطاردة الحثيثة، وهو نتيجة منطقية للمساواة بين الطائرات والسفن في مسألة الاضطلاع بالمطاردة الحثيثة.

إن هذا التنظيم المحكم للجوانب العملية والقانونية للمطاردة الحثيثة لا يمنع من إبداء من ملاحظتين : تتمثل الأولى في عدم تمييزها بين السفن المارة في البحر الإقليمي دون الدخول إلى المياه الداخلية أو الموانئ، وبين تلك التي التي تمارس ذلك المرور بهدف النفاذ إلى المياه الداخلية أو أحد الموانئ، حيث اكتفت المادة المذكورة بالإشارة إلى أن المطاردة تتوقف بمجرد دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي لدولتها أو البحر الإقليمي لدولة ثالثة .

أما الملاحظة الثانية فترتبط بما يصطلح على تسميته بالوجود الحكمي، وهي حالة السفينة التي رغم وجودها خارج البحر الإقليمي قد تعمل على ارتكاب مخالفات لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، إما بواسطة زوارق تابعة لها، وإما بواسطة زوارق غير تابعة لها قادمة من الساحل . حيث لم تأخذ اللجنة إلا بالحالة الأولى التي تسمى بالوجود الحكمي البسيط Simple constructive presence؛ بينما لم تتطرق للحالة الثانية التي يطلق عليها الوجود الحكمي الموسع Extensive constructive presence ، وقد رأينا أن بعض الأحكام القضائية قد طبقت الحالتين (271) .

وقد عبرت لجنة القانون الدولي في التقرير الذي تقدمت به للجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة عن اقتناعها بأن أشغالها تعتبر تمهيداً لعقد مؤتمر التدوين، وأن الاختلاف في الآراء الذي برز حول بعض المسائل لا يمكن أن يؤجل عقد المؤتمر . و تقدمت بتوصية للجمعية العامة تدعوها فيها إلى عقد مؤتمر دولي يتكلف بدراسة مواضيع قانون البحار، على ألا يقتصر على دراسة الجوانب القانونية فقط، بل يجب أن يتناول الجوانب التقنية والبيولوجية والسياسية للموضوع، وأن تدون نتائج أشغاله في اتفاقية أو عدة اتفاقيات دولية، أو أية وسيلة تراها الجمعية العامة مناسبة (272) .

وقد أوصت الجمعية العامة في 21 يناير 1957 الأمين العام بمباشرة إجراءات عقد مؤتمر دولي، الذي حدد تاريخ افتتاحه في 24 يناير 1958 بجنيف .

²⁷¹ - أنظر سابقاً قضية هنري مارشال The Henry L. Marshall، وقضية ماريون موشر The Marion L. Mosher، وقضية مارجوري باشمان The Marjorie E. Bachman .

²⁷² - إبراهيم محمد الدغمة، مرجع سابق، ص 17 وما يليها.

2- أعمال مؤتمر جنيف لسنتي 1958 و 1960

بحضور ممثلين عن 86 دولة انعقد مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار بجنيف ما بين 24 فبراير و 29 أبريل 1958، وكان أول مؤتمر من نوعه ينعقد تحت إشراف منظمة الأمم المتحدة لدراسة موضوع قانون البحار، من النواحي القانونية والإقتصادية والإستراتيجية . حيث حُددت مهمته في صياغة مدونة تنظم بموجبها تلك المجالات التي تشكل 70% من الكرة الأرضية⁽²⁷³⁾ .

لقد كان منتظرا من المؤتمر توحيد وعولمة القواعد القانونية الدولية المشتتة، وتكييفها مع التطور الذي عرفته الملاحة والتجارة والصيد البحري واستغلال الثروات البحرية، حتى لا تبقى هذه القواعد القانونية بالنسبة إلى هذه الأنشطة مصدر تأويلات مختلفة ونزاعات دولية، بل لتكون بالنسبة إليها سندا ودعما عالميين يعتمد عليها للحد من هذه المعوقات . إلا أن بواذر الاختلاف بين الدول بدأت تظهر منذ انطلاق أشغال المؤتمر، حيث بدا أن وفود الدول قد حضرت للدفاع عن مصالحها الإقتصادية والسياسية، خاصة وأن الظرف كان يعرف حدة في الصراع بين الشرق والغرب . إلا أن أهم ما ميز هذه المرحلة هو بزوغ حركة عدم الانحياز التي جعلت من نفسها ناطقا باسم دول العالم الثالث، لبلورة قانون دولي جديد يأخذ بعين الاعتبار مصالحها الخاصة . وفي المقابل كانت الدول البحرية الكبرى تسعى إلى الحفاظ على الوضع الذي كان سائدا والمتسم بالحرية، لأنه كان يخدم مصالحها الإقتصادية عن طريق استغلال الثروات البيولوجية والمعدنية البحرية⁽²⁷⁴⁾ . ومع ذلك شكل هذا المؤتمر محطة تاريخية هامة في مسار تطور تقنين قواعد قانون البحار بصفة عامة، وحق المطاردة الحثيثة بشكل خاص . فلأول مرة يحصل اتفاق بين مجموعة كبيرة من الدول حول شروط ممارسة هذا الحق .

ولتسهيل عمل المؤتمر تم إنشاء خمسة لجان، بالإضافة إلى لجنة الصياغة . وقد أسند موضوع البحر العالي إلى اللجنة الثانية التي في إطارها تمت مناقشة مشروع المادة 47 المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة والمعد من طرف لجنة القانون الدولي كما أسلفنا . وبالنظر إلى تعدد المتدخلين واختلاف الإقتراحات سنكتفي بالإشارة إلى أهم المناقشات والتعديلات المدخلة على كل فقرة من فقرات المادة المذكورة .

²⁷³ - M.Nassef, Op.Cit., p.44.

²⁷⁴ - P.Buirette-Maurau, La participation du tiers monde à l'élaboration du droit international, Essai de qualification, Paris, L.G.D.J., 1983, p.17 et s; R.E.Charlier, Résultats et enseignements des conférences du droit de la mer, A.F.D.I., 1960, p.68; A.Matine-Daftay, La contribution des conférences de Genève au développement progressif du droit international de la mer, R.C.A.D.I., vol.102-I, 1961, p.641.

الفقرة الأولى⁽²⁷⁵⁾ كانت موضوع عدة تدخلات تهدف إلى إدخال تعديلات عليها، أهمها تدخلات كل من ألمانيا الفدرالية وبولونيا ويوغسلافيا⁽²⁷⁶⁾ .

فقد أثار وفد ألمانيا الفدرالية مسألة عدم التناسق بين الفقرتين الأولى والثالثة من المادة 47، حيث اقترح إضافة عبارة " أو أحد زوارقها " بعد عبارة " السفينة الأجنبية " ⁽²⁷⁷⁾، حتى تكون متلائمة مع الفقرة الثالثة من نفس المادة، التي تنص على أن " المطاردة لا يمكن اعتبارها قد بدأت إلا إذا كانت... السفينة المطاردة أو أحد زوارقها متواجدا داخل حدود البحر الإقليمي " . وأضاف أن اقتراح بلاده يسعى لإزالة هذا التناقض وتأكيد إمكانية ممارسة حق المطاردة الحثيثة في حالة وجود السفينة نفسها خارج البحر الإقليمي، وفي الوقت الذي يقوم فيه أحد الزوارق التابعة لها بأعمال في هذا البحر تعد انتهاكا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية .

وتقدم وفدا بولونيا ويوغسلافيا باقتراح مشترك يضع المنطقة المجاورة على قدم المساواة مع المياه الداخلية والبحر الإقليمي فيما يتعلق بممارسة حق المطاردة الحثيثة⁽²⁷⁸⁾ . وقد جاء في تدخل المندوب البولوني أن اقتراحه يهدف إلى الحسم في مسألة معرفة مدى إمكانية الدولة الساحلية البدء في المطاردة الحثيثة من داخل البحر الإقليمي فقط، أو أن بإمكانها البدء فيها من المنطقة المجاورة، معلنا أن حق المطاردة الحثيثة يعد في نفس الوقت تكملة ونتيجة لحقوق الدولة الساحلية التي تمارسها في المنطقة المجاورة لبحرها الإقليمي، وأن النظرية التي بموجبها لا يمكن البدء في المطاردة الحثيثة إلا من داخل البحر الإقليمي، تعود إلى فترة لم تكن المنطقة المجاورة قد اعتُرف بها بعد، أما وقد تطور الوضع بالنسبة إلى الفقه فإنه يجب الإعراف بأن المطاردة الحثيثة يمكن أن تنطلق من هذه المنطقة، وأن القول بغير ذلك سيجعل من الصعب على الدولة الساحلية حمل الآخرين على احترام قوانينها الجمركية . وذكر ممثل بولونيا تدعيما لرأيه بمواقف الدول المعبر عنها خلال مؤتمر التقنين بلاهاي سنة

²⁷⁵ - الفقرة الأولى : (يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة، بأن هذه السفينة قد انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة . ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية في المياه الداخلية أو في البحر الإقليمي للدولة القائمة بالمطاردة، ولا يجوز مواصلة المطاردة فيما وراء حدود البحر الإقليمي، إلا إذا كانت قد تمت بدون انقطاع . وليس من الضروري، حين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة أمر التوقف أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي . وإذا وجدت السفينة في المنطقة المجاورة، كما تم تحديدها في المادة 66، فإن المطاردة لا يمكن أن تبشر إلا إذا كان هناك خرق للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها) .

²⁷⁶ - بالنسبة إلى التدخلات التي لم تؤخذ بعين الاعتبار من طرف اللجنة الثانية هناك تدخل وفد بريطانيا الذي أعلن أن المطاردة لا يمكن أن تنطلق إلا حين وجود السفينة الأجنبية في المياه الداخلية أو في البحر الإقليمي، وأنها لا يمكن أن تبدأ حين تكون السفينة الأجنبية في المنطقة المجاورة أو في أي من أجزاء البحر الأخرى التي لا تمارس عليها الدولة الساحلية سيادتها . وتقدم وفد الدانمارك باقتراح تعديل بإضافة جملة تقضي بإمكانية مباشرة المطاردة ضد سفينة من أجل خروقات ارتكبتها خلال فترة زمنية سابقة لا تتجاوز سنتين، على ألا يتم احتجاز السفينة إلا إذا كانت مسيرة من طرف نفس القائد وتابعة لنفس المالك . واقتراح وفد المكسيك أيضا إضافة جملة إلى هذه الفقرة تتعلق بمنطقة حماية الثروات البيولوجية البحرية المنشأة من طرف الدولة الساحلية بموجب المادة 55 من مشروع لجنة القانون الدولي، من شأنها تخويل الدول ممارسة حق المطاردة الحثيثة داخل مناطق حماية المصايد بنفس مستوى ممارسته في البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة . واقتراح الوفد الإيسلندي النص على شرعية المطاردة في الحالة التي لا تتواجد فيها كل من سفينة المراقبة والسفينة المطاردة داخل البحر الإقليمي . من أجل المزيد حول هذه التدخلات والإقتراحات انظر :

M.Grant (Royaume-Uni), Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Documents officiels, Vol.IV : Deuxième Commission (Haute mer : régime général), Comptes rendus analytiques des séances et Annexes. Genève, 1958, p.88 .

Document A/CONF.13/C.2/L.99, Danemark : proposition . Ibid., p.152 .

Document A/CONF.13.C.2.L.4. Mexique : proposition . Ibid., p.126 .

Document A/CONF.13/C.2/L.89. Island : proposition. Ibid., p.150 .

²⁷⁷ - Document A/CONF.13/C.2/L.115, République Fédérale d'Allemagne : proposition. Ibid., p.157

. تم تبني الاقتراح اللاماني بأغلبية 48 صوتا ضد 8 أصوات، وامتناع 5 دول عن التصويت

²⁷⁸ - Document A/CONF.13/C.2/L.20/Rev.1 ET L.61/Rev.1.Pologne et Yougoslavie: proposition . Ibid., p.131.

1930، وبالمادة التاسعة من معاهدة هلسنكي لسنة 1925 المبرمة بين دول البلطيق، وكذا الأحكام الصادرة عن المحاكم الأمريكية⁽²⁷⁹⁾ .

وفي الأخير تم التصويت على الفقرة الأولى من المادة 47 كما تم تعديلها وتبنيها، بأغلبية 50 صوتاً ، ومعارضة 3 أصوات، وامتناع 9 عن التصويت⁽²⁸⁰⁾ . وقد جاءت على الشكل التالي :

> يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة، بأن هذه السفينة قد انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة . ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها في المياه الداخلية أو في البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة للدولة القائمة بالمطاردة، ولا تجوز مواصلة المطاردة فيما وراء حدود البحر الإقليمي إلا إذا كانت قد تمت بدون انقطاع . وليس من الضروري، حين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة أمر التوقف، أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي . وإذا وجدت السفينة في المنطقة المجاورة، كما تم تحديدها في المادة 66 ، فإن المطاردة لا يمكن أن تباشر إلا إذا كان هناك خرق للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها <⁽²⁸¹⁾.

الفقرة الثانية⁽²⁸²⁾ تقدم في شأنها اقتراحان للتعديل الأول من الدانمارك والثاني من باكستان . بالنسبة إلى الاقتراح الأول⁽²⁸³⁾ فقد كان كان يهدف إلى إدخال تعديل يقضي بالسماح باستثناء المطاردة الحثيئة لسفينة لجأت إلى البحر الإقليمي لدولة أخرى غير الدولة المضطلة بالمطاردة دون الرسو به، شريطة بقائها تحت أنظار سفينة المراقبة وأن تغادر ذلك البحر قبل مضي 6 ساعات من نفاذها إليه⁽²⁸⁴⁾ . أما الاقتراح الثاني فكان يهدف إلى إضافة عبارة إلى الفقرة المذكورة تحول القيام بإجلاء السفينة المطاردة بموجب اتفاقيات ثنائية⁽²⁸⁵⁾ . ونتيجة رفض اللجنة الاقتراحين السالفين الذكر تم تبني الفقرة الثانية من المادة 47 بدون تعديل، بأغلبية 60 صوتاً، وصوتت ضدها دولة واحدة وامتنعت دولة واحدة عن التصويت⁽²⁸⁶⁾ .

الفقرة الثالثة⁽²⁸⁷⁾ أثارت النقطتان اللتان تنظمهما والمتعلقتان بالوسائل المستعملة لتحديد موقع السفينة المطاردة وبحالة الوجود الحكمي نقاشاً طويلاً داخل المؤتمر . فبالنسبة إلى النقطة الأولى كانت الاقتراحات

²⁷⁹ - تم تبني اقتراح التعديل البولوني بأغلبية 33 صوتاً، ضد 9 أصوات، وامتناع 16 دولة عن التصويت .

²⁸⁰ - Conf. des N.U. sur le droit de la mer, Ibid., p.100.

²⁸¹ - Document A/CONF.13/L.17/ADD.1.Textes des articles de résolutions adoptés par la deuxième commission, Ibid., p.161.

²⁸² - الفقرة الثانية : (يتوقف حق المطاردة الحثيئة بمجرد دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي للدولة الذي تنتمي إليه أو لدولة أخرى) .

²⁸³ - Document A/CONF.13/C.2/L.99.Danemark : proposition . Ibid., p.152.

²⁸⁴ - سحبت الدانمارك اقتراحها هذا أثناء عملية التصويت على الفقرة الثانية من المادة 47 .

²⁸⁵ - Document A/CONF.13/C.2/L.94. Pakistan; proposition : Ibid., p.150 .

رُفض الاقتراح الباكستاني بأغلبية 18 صوتاً وصوتت لصالحه 12 دولة وامتناعت 30 دولة عن التصويت .

²⁸⁶ - Ibid., p.100

²⁸⁷ - الفقرة الثالثة : (لا تعتبر المطاردة قد بدأت ما لم يثبت للسفينة القائمة بالمطاردة بواسطة التوقيعات، ومقاييس الزاوية أو أية وسيلة أخرى، أن السفينة المطاردة، أو أحد الزوارق التابعة لها، يوجد داخل حدود البحر الإقليمي، وعند الاقتضاء، في المنطقة المجاورة . ولا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشعار بالتوقف، مرئى أو مسموع، من مسافة تسمح للسفينة المعنية برؤيته أو سماعه) .

المقدمة بشأنها تهدف إلى التوسع في مفهوم الوسائل المستعملة، أهمها الاقتراح الهندي⁽²⁸⁸⁾ الذي كان يهدف إلى السماح باستعمال كل الوسائل العملية المتاحة لتحديد موقع السفينة المطاردة، معتبرا بأن التقويمات ومقاييس الزاوية والوسائل الأخرى المماثلة لها غير كافية حين يكون البحر الإقليمي ممتدا بشكل واسع⁽²⁸⁹⁾. أما بخصوص النقطة الثانية فإن أهم اقتراح تعديل بشأنها جاء من دولة المكسيك، وكان يرمي إلى التوسع في نظرية الوجود الحكمي لكي تشمل حتى الزوارق غير التابعة للسفينة الأجنبية وتستعملها مع ذلك في خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية⁽²⁹⁰⁾.

وفي الأخير تم التصويت على الفقرة الثالثة من المادة 47 من مشروع لجنة القانون الدولي بعد تعديلها بأغلبية 47 صوتا، وصوتت ضدها دولتان، وامتنعت 11 دولة عن التصويت، وجاءت محررة على الشكل التالي :

> لا تعتبر المطاردة قد بدأت ما لم يثبت للسفينة القائمة بالمطاردة بالوسائل العملية المتاحة بأن السفينة المطاردة، أو أحد الزوارق التابعة لها، أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة المطاردة كسفينة أم، موجودة داخل حدود البحر الإقليمي، وعند الإقتضاء، في المنطقة المجاورة . ولا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشعار بالتوقف، مرئي أو مسموع، من مسافة تسمح للسفينة المعنية برؤيته أو سماعه <⁽²⁹¹⁾.

الفقرة الرابعة⁽²⁹²⁾ تم تبنيها كما صاغتتها لجنة القانون الدولي بأغلبية 62 صوتا، ودون أن تعارضها أية دولة . الفقرة الخامسة⁽²⁹³⁾ كانت محل اقتراح تعديل من طرف إيسلندا الذي انتهى إلى جواز التناوب في المطاردة الحثيئة بواسطة الطائرة، بعد أن كان مشروع المادة 47 يقصر ذلك على السفينة التابعة للدولة المضطلة بالمطاردة⁽²⁹⁴⁾. وقد أصبحت الفقرة بعد تعديلها من طرف المؤتمر على الشكل التالي :

> في حالة ممارسة حق المطاردة الحثيئة من طرف طائرة، فإن الفقرتان الأولى والثالثة من هذه المادة تطبقان، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، على هذا النوع من المطاردة . ويجب على الطائرة التي تعطي الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها فعليا، إلى حين وصول سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية، تكون

²⁸⁸ - Document A/CONF.13/C.2/L.95. Inde : proposition . Ibid., p.151.

²⁸⁹ - لقد تبنت اللجنة الثانية للمؤتمر الإقتراح الهندي بأغلبية 20 صوتا، و 15 صوت ضد، وامتناع 22 دولة عن التصويت .

²⁹⁰ - Document A/CONF.13/C.2/L.4.Mexique : proposition . Ibid., p.126 .

تم تبني الإقتراح المكسيكي بأغلبية 35 صوتا، و 13 صوت ضد، وامتناع 16 دولة عن التصويت .

²⁹¹ - Document A/CONF.13/L.17/ADD.1.Textes des articles et projets de résolutions adoptés par la Deuxième Commission, Ibid., p.161.

²⁹² - الفقرة الرابعة : (لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيئة إلا السفن الحربية أو الطائرات العسكرية، أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تعمل في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك) .

²⁹³ - الفقرة الخامسة : (في حالة ممارسة حق المطاردة الحثيئة من طرف طائرة، فإن الفقرتان الأولى والثالثة من هذه المادة تطبقان، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، على هذا النوع من المطاردة . ويجب على الطائرة التي تعطي الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها فعليا، إلى حين وصول سفينة تابعة للدولة الساحلية، تكون قد دعتها الطائرة إلى عين المكان لمنايعة المطاردة، مالم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة . ولا يكفي لتبرير احتجاز السفينة في البحر العالي، أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي ترتكب الإنتهاك، أو وهي محل شبهة في ارتكابها، إن لم تكن السفينة قد أمرت بالتوقف وطوردت من قبل الطائرة نفسها) .

²⁹⁴ - Document A/CONF.13/C.2/L.89. Island : proposition . Ibid., p.150.

قبل الإقتراح الإيسلندي من طرف اللجنة بأغلبية 25 صوتا، ومعارضة 11، وامتناع 22 .

قد دعتها الطائرة إلى عين المكان لمتابعة المطاردة، ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة . ولا يكفي لتبرير احتجاز السفينة في البحر العالي، أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي ترتكب الإتهام، أو وهي محل شبهة في ارتكابها، إن لم تكن السفينة قد أُمّرت بالتوقف وطوردت من قبل الطائرة نفسها أو طائرة أخرى أو سفن تتابع المطاردة دون انقطاع < ²⁹⁵ .

الفقرة السادسة ²⁹⁶ تم قبولها بالإجماع كما وردت في مشروع لجنة القانون الدولي، حيث تم تبنيها بالطريقة التي صاغتها بها اللجنة من خلال المادة 47 .

الفقرة الإضافية اقترح إضافتها وفد بريطانيا، وتهم التعويض عن الأضرار والخسائر الناتجة عن اعتقال سفينة في البحر العالي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة ²⁹⁷ . وجاءت على الشكل التالي :

> في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تعوز عن أية خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك < ²⁹⁸ .

وفي الأخير صوتت اللجنة الثانية للمؤتمر على مشروع المادة 47 بعد إدخال التعديلات السالفة الذكر عليها ²⁹⁹، وتبنى المؤتمر تلك المادة كما صاغتها اللجنة الثانية وأصبحت تحمل الرقم 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي .

لقد تمخضت عن أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار أربع اتفاقيات . اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة (32 مادة)، واتفاقية البحر العالي (37 مادة)، واتفاقية الصيد والمحافظة على الموارد البيولوجية في البحر العالي (22 مادة)، وأخيرا اتفاقية الجرف القاري (15 مادة) ³⁰⁰ .

ويلاحظ بشأن الحق موضوع الدراسة أنه إذا كان المجتمع الدولي قد توصل إلى تقنين مختلف الجوانب المتعلقة به، من خلال المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لسنة 1958، فإن تطبيقه ظل مع ذلك رهينا بجل الخلافات التي سادت المؤتمر حول عرض البحر الإقليمي، الذي كان من اختصاص اللجنة الأولى التي لم تتوصل بشأنها إلى أية نتيجة ³⁰¹، الشيء الذي جعل المؤتمر يتبنى في نهاية أشغاله توصية تطلب من الجمعية العامة دراسة مسألة الدعوة إلى عقد مؤتمر آخر يتكلف بدراسة المسائل التي ظلت معلقة، وبالفعل فقد قررت الجمعية بموجب التوصية رقم 1307-XIII الدعوة إلى مؤتمر ثان حول قانون البحار . وانعقد المؤتمر بجنيف ما

²⁹⁵ - Document A/CONF.13/C.2/ADD.1 . Ibid. p.162.

²⁹⁶ - الفقرة السادسة : > ولاتجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة، واصطحبت إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة، بالاستناد فقط إلى مرور السفينة عبر جزء من البحر العالي، إذا كان ذلك المرور قد حتمته ظروف الرحلة < .

²⁹⁷ - Document A/CONF.13/C.2/L.96/Rev.1. Royaume-Uni et d'Irland du Nord: proposition. Ibid. p.151 .

لقد تم تبني الاقتراح البريطاني بأغلبية 30 صوتا، مقابل 6 معارضة، وامتناع 20 عن التصويت .

²⁹⁸ - Document A/CONF.13/L.17/ADD.1.Textes des articles et projets de résolutions adoptés par la Deuxième Commission. Ibid., p.162.

²⁹⁹ - المادة 47 كما تم تعديلها القبول بأغلبية 58 صوتا، مقابل صوتين اثنين، وامتناع 3 دول عن التصويت .

³⁰⁰ - حسن خطابي، دور الأمم المتحدة في تدوين وتطوير قواعد قانون البحار، مرجع سابق، ص. 78-79 .

³⁰¹ - تجب الإشارة إلى أن اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة جاءت خالية من أية إشارة إلى عرض البحر الإقليمي، واكتفت بالنص على أنه " لا يجوز أن تمتد المنطقة المجاورة وراء 12 ميلا ابتداء من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي " .

بين 17 مارس و 26 أبريل 1960، إلا أن الفترة الفاصلة بين المؤتمرين الأول والثاني كانت غير كافية لتقريب مواقف الدول حول المسائل التي لم يتم الحسم فيها، حيث انفض المؤتمر دون التوصل إلى حل بخصوصها⁽³⁰²⁾. وهي المهمة التي ستتحققها بنجاح منظمة الأمم المتحدة في المؤتمر الثالث لقانون البحار.

ثانياً: المؤتمر الثالث لقانون البحار واتفاقية 10 دجنبر 1982

إذا كان المؤتمر الثالث لقانون البحار قد بدأ أشغاله سنة 1973، فإن التحضير له بدأ مع لجنة أعماق البحار التي أنشئت سنة 1967 {1}، وانتهى بالتوقيع على معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 {2}.

1- لجنة أعماق البحار والتحضير للمؤتمر الثالث لقانون البحار

لقد كان مؤتمر جنيف يهدف إلى العمل على تحديد واستقرار قواعد قانون البحار، إلا أن الاتفاقيات التي انبثقت عنه لم تحقق هذه الأهداف لأنها كانت مرشحة للتجاوز بسرعة. وقد أدى هذا الفشل الجزئي للمؤتمرين إلى تأجج النزاع بين مؤيدي حرية البحار ومستغلي الثروات الكامنة في البحار والمحيطات، وبين مناصري السيادة الوطنية، وانفتح الباب على مصراعيه أمام القرارات الانفرادية للدول، مما نتج عنه بزوغ قواعد قانونية دولية متضاربة تزعم تنظيم البحار، تختلف من منطقة إلى أخرى ومن دولة إلى أخرى حسب اختلاف المصالح، مما عرض النظام العام للبحار والمحيطات إلى أخطار حقيقية بسبب هذه " الفوضى القانونية"⁽³⁰³⁾.

فالعديد من الدول قامت بتوسيع سلطاتها البحرية بواسطة قرارات انفرادية، حيث قامت بالخصوص بتمديد عرض بحارها الإقليمية، ومناطق الصيد الخاصة بها، ومجال سلطاتها فيما يخص حماية البيئة البحرية، مما أثر سلباً على القيمة القانونية للاتفاقيات المنبثقة عن مؤتمر جنيف لسنة 1958. لقد حازت هذه الاتفاقيات العدد الكافي من تصديقات الدول لكي تجعلها سارية المفعول، إلا أنها لم تكن تعبر عن آمال المجتمع الدولي. وفي غشت 1967 أثار أرفيد باردو Arvid Pardo سفير مالطا لدى الأمم المتحدة أمام الجمعية العامة في دورتها 22 موضوع قاع البحار والمحيطات، مطالباً بإدراجه في جدول أعمال الجمعية العامة في دورتها التالية، وتبني " إعلان واتفاقية تتعلق بالاحتفاظ بقاع البحار والمحيطات خارج حدود الولاية الوطنية، خالصة للأغراض السلمية واستخدام ثرواتها لمصلحة البشرية ". وقد أنشأت الجمعية العامة في نفس السنة لجنة خاصة لدراسة المسائل المتعلقة بالاستعمالات السلمية لأعماق البحار، أصبحت فيما بعد دائمة واصطُلح على تسميتها " بلجنة أعماق البحار "⁽³⁰⁴⁾، والتي شكل إنشاؤها بداية لمسلسل مراجعة القواعد المنظمة للبحار والمحيطات،

³⁰² - J.P.Levy, La Conférence des Nation Unies sur le droit de la mer, histoire d'une négociation singulière, Paris, Pédone, 1983, pp.32-32 ; A.H.Dean, The second Geneva conference on the law of the sea, the fight for freedom of the sea, A.J.I.L., 1960, pp.772 -789.

³⁰³ - J.Martray, A qui appartient l'océan? Paris, Edition Maritime et d'Outre-mer, 1977, p.237 et s.

³⁰⁴ - C.A.Collard, L'exploitation des ressources minérales, in Le fond des mers, Paris, A.Colin, 1971, p.69 ; A.C.Kiss, Le patrimoine commun de l'humanité, E.P.L., vol.II, N° 4, decembre 1983, pp.93-94; J.P.Levy, L'ordre international et le développement des fonds marins, R.G.D.I.P., 1971, I, pp.364-366.

حيث تحولت إلى لجنة تحضيرية للمؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار . وهكذا جعلت الجمعية العامة مهمة التحضير للمؤتمر على عاتق جهاز سياسي مكون من ممثلي الدول بدل لجنة القانون الدولي التي أنشئت من أجل مهمة تقنين وتطوير قواعد القانون الدولي⁽³⁰⁵⁾ .

لقد انحصرت المناقشات في البداية داخل لجنة أعماق البحار حول النظام القانوني لأعماق البحار، إلا أن اللجنة أصبحت فيما بعد إطارا لمناقشة كل المسائل المتعلقة بقانون البحار بشكل عام . وقد أنشأت اللجنة منذ البداية مجموعتي عمل، تكلفت الأولى بالمسائل القانونية والثانية بالمسائل التقنية، واحتفظت بهذه الهيكلة إلى حين تكليفها بمهمة التحضير للمؤتمر الثالث حول قانون البحار بموجب التوصية 2750 الصادرة عن الجمعية العامة بتاريخ 17 دجنبر 1970 . ولتسهيل مهامها وتقسيم العمل قامت اللجنة بإنشاء ثلاث لجان فرعية⁽³⁰⁶⁾ كانت من حيث تأليفها مطابقة للجنة التحضيرية، وهو ما يفسر نشأة مجموعات عمل غير رسمية، تجتمع خارج الدورات، لكي تدرس بكل حرية مسائل محددة تهم بعض الدول الأعضاء في اللجنة⁽³⁰⁷⁾ . كما أن الطبيعة السياسية للمسائل المتدركة وارتباطها بمصالح الدول وببطء أعمال اللجان دفع الدول إلى تشكيل مجموعات لإعطاء قوة لمواقفها ومصالحها المشتركة التي تريد الدفاع عنها . وقد قامت هذه المجموعات على اعتبارات جغرافية، أو استنادا إلى اهتمامات ذات الطابع سياسي واقتصادي⁽³⁰⁸⁾ .

وقد كانت مهمة اللجنة الفرعية الثانية هي الأكثر حساسة، حيث كُلفت بوضع لائحة بالمواضيع التي ستكون موضوع دراسة أثناء انعقاد المؤتمر، وتم تقديم عدة لوائح من طرف الدول أو مجموعات الدول، إلا أن اقتراحين منها حازا قبولا واسعا، ويتعلق الأمر باقتراح أمريكي لاتيني و مشروع أفروآسيوي . وقد تمخض عن المفاوضات التي قامت بين هاتين المجموعتين الإقليميتين الاتفاق على لائحة واحدة بالمواضيع تم تقديمها باسم مجموعة 77. وقد واجهت هذه المحاولة معارضة من طرف الدول البحرية الكبرى، مما كاد يعرقل أي اتفاق داخل اللجنة الفرعية الثانية، فكان اللجوء إلى رئيس لجنة أعماق البحار الذي بفضل مجهوداته وتدخلاته أثناء الاجتماعات غير الرسمية، التي كانت تعقد خارج الدورات، تم التوصل في الأخير إلى اتفاق⁽³⁰⁹⁾ .

وفي تقريرها الموجه إلى الجمعية العامة في نونبر 1971 ، أعلنت لجنة قاع البحار أنها أنهت المرحلة التمهيديّة من أشغالها . وقد درست الجمعية هذا التقرير خلال دورتها 26، وتبنت على إثر ذلك توصية تنوّه بالتقدم الذي حققته اللجنة وتطلب منها عقد دورتين، واحدة في مارس/أبريل بنيويورك، والأخرى في يوليو/غشت 1972 بجنيف⁽³¹⁰⁾ .

³⁰⁵ - P.Buirette-Maurau, Op.Cit., pp.80-81.

³⁰⁶ - Document A/AC.138/SC.I/SR.17 .

³⁰⁷ - Document A/AC.135/2 .

³⁰⁸ - Document A/AC.138/SR.134 .

³⁰⁹ - J.P.Levy, La conf. des N.U. sur le droit de la mer, Op.Cit., p.41-42.

³¹⁰ - Résolution 2881(XXVI) ,21 décembre 1971 .

وقد عقدت اللجنة خلال هاتين الدورتين سلسلتين من الاجتماعات، ركزت خلالها جهودها من أجل وضع لائحة بالمواضيع التي كُلفت بدراستها . وهكذا درست في دورة نيويورك لائحة بعشرين موضوعاً، مقدمة من طرف المجموعة الأفروآسيوية ويوغسلافيا . وفي 24 مارس 1972 توصلت مجموعة عمل مكونة من 46 دولة منبثقة عن مجموعة 77، إلى وضع لائحة من 23 نقطة تمت دراستها في الدورات غير الرسمية . وقد كانت هذه اللائحة مرفقة بورقة تفسيرية تعلن أن هذه اللائحة ليست بالضرورة كاملة، ولا تحدد ترتيباً بالأولويات لدراسة المواضيع المدرجة فيها، وأن تقديمها أو قبولها لا يلزم أية دولة بطبيعة النقط التي تتضمنها أو بترتيبها، وإنما الهدف من وضعها هو أن تكون إطاراً للمناقشة وتبني جدول أعمال للمؤتمر . وقد كانت هذه اللائحة موضوع نقاش داخل اللجنة الفرعية الثانية، وتقدمت بعض الدول باقتراح تعديلات عليها، وأفضى الأمر إلى تبني لائحة متفق عليها تتضمن المواضيع والمسائل المتعلقة بقانون البحار .

وفي الدورة الثانية التي انعقدت في جنيف، أعطت اللجنة الأولوية لدراسة لائحة المواضيع والمسائل المتعلقة بقانون البحار المصادق عليها داخل اللجنة الفرعية الثانية . وقد أفضت المناقشات التي دارت حولها إلى وضع تقرير مفصل موجه إلى الجمعية العامة، في دورتها 27، تضمن 25 نقطة .

وبعد الانتهاء من وضع اللائحة، انكبت اللجنة الفرعية الثانية على الجزء الثاني من مهمتها المتمثل في التحضير للمؤتمر، ووضع مشاريع المواد المتعلقة بالمواضيع المتضمنة في اللائحة، وقد استغرقت هذه المهمة دورتي 1973، حيث كان عليها أن تجد الإطار الملائم لتحقيق هذا الهدف . وقد استُبعد اقتراح الرئيس بإنشاء مجموعة من 33 عضواً تكلف بهذه المهمة، نظراً لكون مواضيع قانون البحار متشابكة وذات علاقة مباشرة بمصالح كل الدول، ووقع الاختيار على طريقة العمل داخل إطار اللجنة بكامل أعضائها، والتي تمكن كل الوفود من المشاركة بفعالية في دراسة هذه المسائل . وقد تم تجميع المشاريع المقدمة من طرف الوفود في وثائق مرتبة، بحسب العناوين الرئيسية والعناوين الفرعية للمواضيع والمسائل . وبموجب التوصية 3067-XXVIII الصادرة عن الجمعية العامة تم حل اللجنة التحضيرية والدعوة إلى عقد الدورة الأولى للمؤتمر، التي انعقدت في نيويورك ما بين 3 و 15 دجنبر 1973⁽³¹¹⁾ .

2- أشغال المؤتمر واتفاقية مونتيفو باي لسنة 1982

يُعتبر المؤتمر الثالث لقانون البحار من بين أكبر التجمعات الدولية التي انعقدت تحت إشراف منظمة الأمم المتحدة، كما يُعد أطول مؤتمر في التاريخ الدبلوماسي (من 1973 إلى 1982)، طُرحت خلاله قضايا كثيرة متشابكة ومعقدة وذات ارتباط وثيق بمصالح دولية متباينة . ولتحقيق المشاركة الفعالة طلبت الجمعية العامة بموجب التوصية 3067-XXVIII من الأمين العام دعوة كل أعضاء منظمة الأمم المتحدة، والأعضاء في الوكالات المتخصصة، والأعضاء في النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، والمنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية، ومجلس الأمم المتحدة لناميبيا . وبناء على توصية المؤتمر طلبت الجمعية العامة بموجب القرار 3334

³¹¹ - J.P.Levy, La conf. des N.U. sur le droit de la mer , Op.Cit., p.43.

XXXI- من الأمين العام دعوة جزر كوك وجزر الأنتيل الهولندية ونيوي وسورينام وجزر الهند الغربية وإقليم جزر المحيط الهادي المشمولة بالوصاية، إلى حضور دورات المؤتمر بصفة مراقب . وفي 11 يوليو 1974 قرر المؤتمر توجيه دعوات الحضور إلى حركات التحرير الوطني التي تعترف بها منظمة الوحدة الإفريقية وجامعة الدول العربية⁽³¹²⁾ .

وقد انعقدت الدورة الأولى للمؤتمر في مقر الأمم المتحدة بنيويورك، درست خلالها المسائل التنظيمية. أما المسائل الجوهرية فلم يبدأ تدارسها إلا في الدورة الثانية التي انعقدت في كاراكاس بفرنزويلا سنة 1974. وانعقدت الدورات التالية إما بجنيف أو بنيويورك، وتمت إقامة حفل التوقيع على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بمونتيفغوباي في جامايكا في 10 دجنبر 1982.

وقد تأثر المؤتمر في تنظيمه بالتقسيم الثلاثي للجنة أعماق البحار، حيث أنشأ ثلاث لجان رئيسية، كلفها بالمهام التي تحددت خطوطها العريضة أثناء وضع لائحة المواضيع والمسائل من طرف لجنة أعماق البحار . فاللجنة الرئيسية الأولى كُلفت بوضع نظام دولي والعمل على خلق جهاز مكلف باستغلال الثروات البحرية لأعماق البحار، في حين كُلفت اللجنة الرئيسية الثانية بصياغة قواعد تخص المظاهر العامة لقانون البحار وتم فيها وضع بعض المفاهيم الجديدة، مثل المنطقة الاقتصادية الخالصة والحقوق الممنوحة للدول المتضررة جغرافيا، أما اللجنة الثالثة فتكلفت بمواضيع البيئة البحرية والبحث العلمي ونقل التكنولوجيا⁽³¹³⁾ . وبالإضافة إلى هذه اللجان أنشأ المؤتمر لجنة للصياغة (23 عضواً)، ولجنة لفحص وثائق التفويض (9 أعضاء)، وأخيراً مكتب المؤتمر لمساعدة الرئيس وتنسيق وتنظيم أشغال المؤتمر . وبعد تبني نظام داخلي للمؤتمر شرع هذا الأخير في معالجة المسائل الجوهرية، إلا أنه وبسبب عدم وجود وثيقة مرجعية، وجد المؤتمر أنفسهم أمام سيل من المشاريع، فتم اللجوء إلى تحضير وثيقة تتضمن الاتجاهات الرئيسية داخل المؤتمر، للوصول إلى توحيد نصوص التفاوض. لقد واجه المؤتمر في البداية صعوبتين، الأولى أن هناك بعض الدول لم تكتف بعرض وجهات نظرها داخل لجنة أعماق البحار وكانت لها الرغبة في إبرازها مرة ثانية داخل المؤتمر؛ والمشكلة الثانية أن هناك من الدول من لم تتح لها الفرصة لإبراز رأيها في المشاكل المتعلقة بقانون البحار، وكانت تنتظر الفرصة أثناء انعقاد المؤتمر . ولأجل إيجاد حل لهاتين المشكلتين كان لابد من فتح باب المناقشة أمام الجميع⁽³¹⁴⁾ .

وبالنسبة إلى اللجنة الرئيسية الثانية المكلفة بالمواضيع التقليدية لقانون البحار، كان عليها أن تواجه مهمة صعبة، تتمثل في تدبير الوفرة الهائلة من الاقتراحات المختلفة المشارب وتحويلها إلى اقتراحات منسجمة ومتقاربة . ولتحقيق هذا الهدف نظم رئيس اللجنة الرئيسية الثانية مناقشة عامة حول كل موضوع من المواضيع

³¹² - إبراهيم محمد الدغمة، أحكام القانون الدولي بقاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية، القاهرة، دار النهضة العربية، 1987، ص 51.

³¹³ - Document A/CONF.62/L.8/REV.1.

³¹⁴ - J.P.Levy, Vers un nouveau droit de la mer : La politisation du processus de création juridique, extrait de la R.G.D.I.P., oct-déc. 1975, n° 4, p.110.

المضمنة في اللائحة والتي تختص بها اللجنة، وقد بلغ عدد الوفود التي تدخلت في موضوع البحر العالي ثمانية، اثنان منهما تطرقا إلى موضوع المطاردة الحثيثة وهما ممثلا السلفادور ونيوزيلندا .

فممثل السلفادور رأى أن الأحكام المتعلقة بالمطاردة الحثيثة - مع مواضيع أخرى - قد تكرست بالممارسة الدولية وليست في حاجة إلى تعديل، باستثناء تلك التي لها علاقة وثيقة مع المنطقة الاقتصادية الخالصة والمنطقة الدولية، وهما المجالان اللذان يمكن أن تخلقهما الاتفاقية الجديدة⁽³¹⁵⁾ .

إلا أن أهم تدخل في موضوع المطاردة الحثيثة هو الذي تقدم به ممثل نيوزيلندا، حيث أعلن أن وفد بلاده يعتقد أنه من الملائم أن تُدرج في الاتفاقية الجديدة الأحكام الأساسية المتعلقة بالمطاردة الحثيثة، الواردة في المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي . مع الأخذ بعين الاعتبار التمديد الذي ستعرفه ولاية الدول الساحلية حين تطبيق مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة . فموجب أحكام اتفاقية 1958 حول البحر العالي، فإنه حين تخرق سفينة أجنبية قوانين وأنظمة دولة ساحلية سارية المفعول في مياهها الداخلية وبحرها الإقليمي ومنطقتها المجاورة، فإن لهذه الدولة حق مطاردة السفينة حتى البحر العالي قصد تفتيشها . وحتى يمكن الأخذ بعين الاعتبار الولاية الجديدة التي ستمارسها الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الممتدة على 200 ميل، فإن من المفروض تمديد الأحكام المتعلقة بالمطاردة الحثيثة على هذه المنطقة الجديدة، ذلك أن منح الدولة الساحلية منطقة خاضعة لولايتها بهذا العرض، يفرض جعل هذه الأخيرة مؤهلة لمكافحة كل الخروقات التي تلحق قوانينها وأنظمتها المطبقة في هذه المنطقة . ولهذا ففني رأي ممثل نيوزيلندا، فإن من المنطقي والضروري أن يكون لهذه الدولة حق ممارسة المطاردة من داخل هذه المنطقة، لمواجهة السفن الأجنبية التي تخرق الحقوق التي من أجل حمايتها تم تحديد عرض 200 ميل . وأن من الضروري حماية الحقوق المختلفة داخل هذه المنطقة حين تكون لها علاقة بالسيادة على البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، أو لحماية الموارد البحرية والمجال البحري الذي يغذيها. ويضيف ممثل نيوزيلندا أنه فيما يخص وقف ممارسة حق المطاردة، لا يجذب إمكانية إفلات السفن الأجنبية من المطاردة بدخولها إلى المنطقة الاقتصادية التابعة للدولة التي تحمل علمها أو لدولة ثالثة، فمبدأ الملجأ يجب أن يبقى متوافقا مع أحكام اتفاقية 1958 حول البحر العالي، والتي بموجبها يتوقف حق المطاردة الحثيثة حين دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي للبلد الذي تنتمي إليه أو تابع لبلد ثالث. ودعا وفودا أخرى إلى إبداء ملاحظاتها في الموضوع، اعتبارا لكون حق المطاردة يشكل وسيلة مهمة للمراقبة الفعالة للمنطقة الاقتصادية . كما عبر عن اهتمامه بموضوع صياغة مواد ملائمة جديدة، وتحديث أحكام اتفاقية 1958 حول البحر العالي المتعلقة بالتفتيش الذي تقوم به الطائرات، بالنظر إلى التقدم التقني الذي عرفه هذا المجال⁽³¹⁶⁾ .

³¹⁵ - M.Galindopohl (El Salvador), Doc.Off.,Vol.II, p.263 .

³¹⁶ - M.O'donoché(Nouvelle Zélande) Ibid., p.264-265 .

وفي نفس السياق تقدمت بعض الدول ومجموعات من الدول بـ 84 مشروع اتفاقية مكتوبة³¹⁷، اثنان منها تناولوا موضوع المطاردة الحثيثة، فهناك أولا المشروع الذي تقدمت به كل من الأرجنتين وأستراليا والشيلي وكولومبيا والولايات المتحدة والمكسيك ونيوزيلندا، و نص على أن حق المطاردة الحثيثة يطبق، مع ما يقتضيه اختلاف الحال، على الخروقات المرتكبة في المنطقة الاقتصادية والجرف القاري، بما فيها مناطق السلامة التي تحيط بالمنشآت الموجودة في الجرف القاري، ضد قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المطبقة بموجب الاتفاقية الجديدة في المنطقة الاقتصادية والجرف القاري، بما فيها مناطق السلامة المذكورة³¹⁸ .

وهناك المشروع الثاني الذي تقدمت به السلفادور، ونص على أن بإمكان الدولة الساحلية أن تطارد سفينة أجنبية، إذا كانت هناك أسباب معقولة للاعتقاد بأن هذه السفينة قد خرقت قوانينها وأنظمتها . وأن هذه المطاردة يجب أن تبدأ حين وجود السفينة، أو أحد المراكب التابعة لها، في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي، أو المنطقة الاقتصادية للدولة مالكة السفينة التي تقوم بالمطاردة، ولا يمكن أن تستمر المطاردة فيما وراء حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية إلا إذا كانت لم تعرف الانقطاع . ويتوقف حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية للبلد الذي تتبع له، أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية لبلد ثالث³¹⁹ .

الجديد في الاقتراحين هو أنهما يأخذان بعين الاعتبار التطور الحاصل في قواعد قانون البحار، والمتمثل في بروز مصطلح جديد هو " المنطقة الاقتصادية الخالصة "، كمجال بحري تمارس فيه الدولة الساحلية حقوقا سيادية . وحتى يكون لهذه الحقوق فعالية، ترى هذه الاقتراحات بأن يكون للدولة الساحلية حق ممارسة المطاردة الحثيثة انطلاقا من هذه المنطقة، إذا انتهكت سفينة أجنبية قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المطبقة فيها بموجب القواعد القانونية الجديدة .

إلا أن الاختلاف حصل حول مصير حق المطاردة الحثيثة بعد دخول السفينة المطاردة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولتها أو لدولة ثالثة، فقد اقترح ممثل نيوزيلندا وجوب استمرار المطاردة دون توقف إلى أن تدخل السفينة المطاردة البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة أخرى . في حين نص الاقتراح الذي تقدمت به السلفادور على توقف حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة المطاردة المنطقة الاقتصادية لدولتها أو لدولة ثالثة .

وهناك أيضا اختلاف بين المشروعين المكتوبين، يتمثل في كون أن المشروع الأول)

(A/CONF.62/C.2/L.66) نص على حق الدولة الساحلية في مباشرة المطاردة، حين انتهاك قوانينها وأنظمتها المطبقة في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، وفي مناطق السلامة التي تحيط بالمنشآت

³¹⁷ - Troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Doc. Off. Vol.III, Document de la conférence, p.213-281.

³¹⁸ - Document A/CONF.62/C.2/L.66. Doc. Off., Vol.III, p.271 .

³¹⁹ - Document A/CONF.62/C.2/L.68 Ibid., p.172 .

المتواجدة على الجرف القاري . وهو أمر أغفله المشروع الثاني (A/CONF.62/C.2/L.68) وكذا تدخل كل من السلفادور ونيوزيلندا . وهذه الإضافة الجديدة تأتي موازية للمناقشات التي دارت حول موضوع البحث العلمي البحري، الذي اضطلعت به اللجنة الرئيسية الثالثة التابعة للمؤتمر، حيث تم الإتفاق على حق إنشاء مناطق السلامة حول المنشآت القائمة في الجرف القاري، والتي يمكن أن تمتد إلى 500 متر⁽³²⁰⁾ . وفي ختام هذه المناقشات صاغ الرئيس وثيقة عمل حول كل موضوع تمت مناقشته، وجمع تحت كل عنوان مشاريع المواد التي تعكس مواقف الدول وتمثل الاتجاهات المختلفة، وقد بلغ عددها 13 موضوعا تمت دراستها من طرف مكتب اللجنة، ثم خضعت فيما بعد لملاحظات أعضاء اللجنة أثناء الاجتماعات غير الرسمية، حيث قام الرئيس بتحليل ملاحظات الوفود، وصاغ على ضوءها وثيقة عمل ثانية مراجعة تم توزيعها على أعضاء اللجنة . ثم عبر الأعضاء مرة أخرى عن وجهات نظرهم حول هذه الوثائق . واعتمادا على هذه الوثائق وبموافقة أعضاء اللجنة، أعد الرئيس وثيقة عمل غير رسمية سميت بوثيقة الاتجاهات الرئيسية تضمنت 243 نصا موزعا على 13 جزءا⁽³²¹⁾ .

وقد تضمنت وثيقة الاتجاهات الرئيسية الحكم رقم 176 المتعلق بحق المطاردة الحثيثة، ويتضمن هذا الحكم صيغتان تتعلقان بالموضوع، الصيغة الأولى تنص على أن حق المطاردة الحثيثة يطبق، بعد إجراء التغييرات الضرورية، على الخروقات المرتكبة في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، لاسيما مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت القائمة في الجرف القاري، ضد قوانين وأنظمة الدولة الساحلية القابلة للتطبيق طبقا للاتفاقية الحالية، في المنطقة الاقتصادية أو الجرف القاري، بما فيها مناطق السلامة المذكورة .

و نصت الصيغة الثانية على أنه يمكن للدولة الساحلية مطاردة سفينة أجنبية، إذا كان لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأن هذه السفينة قد خرقت قوانينها وأنظمتها . وأن هذه المطاردة يجب أن تبدأ في حالة وجود السفينة الأجنبية، أو أحد زوارقها، في المياه الداخلية أو في البحر الإقليمي أو في المنطقة الاقتصادية، ولا يمكن أن تستمر فيما وراء حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا إذا كانت لم تعرف الانقطاع . ويتوقف حق المطاردة الحثيثة حين دخول السفينة المطاردة إلى البحر الإقليمي أو إلى المنطقة الاقتصادية للبلد التي تنتمي إليه، أو إلى البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية لدولة ثالثة⁽³²²⁾ .

والملاحظ أن الصيغة الأولى من الحكم 176 في وثيقة الاتجاهات الرئيسية جاءت مطابقة للاقتراح الذي تقدمت به كل من الأرجنتين و أستراليا والشيلي وكولومبيا والولايات المتحدة الأمريكية والمكسيك ونيوزيلندا . في حين أن الصيغة الثانية مطابقة للاقتراح الذي تقدمت به السلفادور .

وخلال الدورة الثالثة للمؤتمر (جنيف، ربيع 1975)، كان من المفروض أن يوضع نص وحيد للتفاوض غير رسمي *Texte unique de négociation*، وقد تم تحقيق ذلك من خلال عقد اجتماعات

320 — حسن خطاي، البحث العلمي البحري، مرجع سابق، ص. 51-54 .

321 - Document A/CONF.62/L.8/REV.1, Doc. Off., Vol.III, p.108-165.

322 - Ibid., p.155.

للتشاور غير رسمية، وإتباع مسطرة جديدة تتمثل في تكليف رؤساء اللجان بصياغة نص وحيد للتفاوض وثيق الصلة بالمواضيع التي تدخل في اختصاص كل لجنة، وهي المسطرة التي أطلق عليها " النظام الرئاسي لصياغة المواد **Système présidentiel de rédaction des articles**"⁽³²³⁾ .

وبالنسبة إلى اللجنة الرئيسية الثانية فلم تعقد سوى اجتماعين رسميين، وحاولت تقليص عدد المتغيرات المتضمنة في نص وثيقة الاتجاهات الرئيسية . وأمام صعوبة المهمة استقر رأي اللجنة على إنشاء مجموعات تشاور غير رسمية، كُلفت بدراسة المواضيع التالية : خطوط الأساس، الخلجان والمياه التاريخية، المنطقة المجاورة، المرور البري، البحر العالي، حق العبور، الجرف القاري، المنطقة الاقتصادية الخالصة، البحار المغلقة وشبه المغلقة، المضائق، الجزر⁽³²⁴⁾ . إلا أن نجاح اللجنة الرئيسية الثانية في تقليص عدد المتغيرات كان جزئياً، حيث نجحت في وضع صيغ موحدة حول المواضيع ذات الصبغة التقنية، في حين لم تنجح في توحيد الرؤى حول المواضيع ذات الصبغة السياسية⁽³²⁵⁾ .

لقد طُرحت مسألة غياب نص مرجعي وحيد بمحثة أثناء المناقشات المتعلقة بالوثيقة النهائية للدورة الثانية للمؤتمر (كاركاس صيف 1974)، حيث أعلن رئيس المؤتمر خلال الجلسة 46، أن على هذا الأخير أن يسعى إلى بلوغ درجة من التفاهم حول النقط الأساسية، وأن يتبنى وثيقة يعتمد عليها في استئناف الأشغال والمفاوضات في الدورة اللاحقة⁽³²⁶⁾ .

وأثار رئيس اللجنة الرئيسية الثانية المسألة فيما بعد، حيث أعلن أنه بالنسبة إلى اللجنة التي يرأسها، فإن الانطلاقة المثالية ستكون هي تحضير نص مواد وحيد يستعمل كوثيقة أساس أثناء المناقشات، والذي يبقى قابلاً للتعديل⁽³²⁷⁾ . وحتى تخرج هذه الوثيقة المطلوبة إلى حيز الوجود اتبع المؤتمر مسطرة فريدة من نوعها في التاريخ الدبلوماسي، تم بموجبها منح رؤساء اللجان الرئيسية كامل الصلاحية لتحضير نصوص موحدة للتفاوض، كل بحسب الاختصاص الموكول إلى اللجنة التي يرأسها، على أن تعكس هذه النصوص تصوره الفردي للصياغة التي يمكن أن يحصل حولها اتفاق . وقد كان على الرؤساء أن يأخذوا بعين الاعتبار نتائج المفاوضات التي تمت في إطار المجموعات الرسمية وغير الرسمية⁽³²⁸⁾ .

لقد خضع نص التفاوض الوحيد للدراسة والتحليل عدة مرات، وتم تقديمه في ثلاثة أجزاء مستقلة عن بعضها البعض، شكلت النصوص المقدمة من طرف اللجان الرئيسية الثلاث⁽³²⁹⁾ . وحملت فيه المادة المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة الرقم 97، تضمنت ثمان فقرات نصت على ما يلي :

³²³ - R.J.Dupy, L'océan partagé, Paris, Pedone 1979, p.44.

³²⁴ - Document A/CONF.62/C.2/L.89/Rev.1, Doc. Off, vol.IV, p.201 .

³²⁵ - J.P.Levy, La conférence des N.U. sur le droit de la mer, Op.Cit., pp.55-56.

³²⁶ - Troisième conf. des N.U. sur le droit de la mer, Doc. Off, Vol.I, p.225 .

³²⁷ - Ibid., P.258.

³²⁸ - Document A/CONF.62/L.20, Doc. Off, Vol.VII, p.53 .

³²⁹ - Document A/CONF.62/WP.8/ Parts I, II, III; Doc. Off., Vol.IV, pp.142-186.

1) يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية عندما تتوفر لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية، أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانينها وأنظمتها. وينبغي أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية، أو في البحر الإقليمي، أو في المنطقة المجاورة للدولة القائمة بالمطاردة؛ ولا تجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة، إلا إذا كانت المطاردة لم تعرف الإنقطاع . وليس من الضروري أن تكون السفينة التي تصدر الأمر بالتوقف إلى السفينة الأجنبية، موجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة، وقت تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة أمر التوقف . و إذا كانت السفينة الأجنبية الموجودة داخل المنطقة المجاورة، كما هي معرفة في المادة 33، لا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها .

2) ينطبق الحق في المطاردة الحثيئة، بعد إجراء التغييرات التي يقتضيها اختلاف الحال، على الانتهاكات التي تقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري، لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية المنطبقة، وفقا لهذه الاتفاقية، على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة .

3) ينتهي الحق في المطاردة بمجرد دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها، أو البحر الإقليمي لدولة أخرى .

4) لا تعتبر المطاردة قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة قد اقتنعت بالوسائل العملية المتاحة لها بأن السفينة المستهدفة، أو أحد زوارقها أو أية قوارب أخرى تعمل كعصبة واحدة وتستخدم السفينة المستهدفة كسفينة حاملة، موجودة داخل حدود البحر الإقليمي، أو داخل المنطقة المجاورة، أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو فوق الجرف القاري، حسب الأحوال . ولا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إصدار إشارة صوتية أو ضوئية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى أو تسمع الإشارة .

5) لا يمارس حق المطاردة الحثيئة إلا بواسطة سفن حربية أو طائرات عسكرية، أو أية سفن أو طائرات تحمل علامات واضحة، تُعرفها على أنها تعمل في خدمة الحكومة وتكون مخولة خصيصا لذلك .

6) في حالة القيام بالمطاردة الحثيئة بواسطة طائرة :

1- تنطبق أحكام الفقرات 1 إلى 4 بعد إدخال التعديلات التي يقتضيها الحال .

2 - يكون على الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف أن تتابع مطاردة السفينة فعليا، إلى حين استقدامها لسفينة أو طائرة تابعة للدولة الساحلية، لتحل محلها في المطاردة، ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة. ولا يكفي لتبرير احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي، أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة بمجرد مشاهدة أثناء ارتكابها للمخالفة، أو أثناء الاشتباه في ارتكابها هذه المخالفة، إلا إذا كانت قد أصدرت لها أمرا بالتوقف، وقامت كذلك بمطاردتها بنفسها أو بواسطة طائرات أو سفن أخرى، وواصلت المطاردة دون انقطاع .

7) لا تجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة جرى احتجازها داخل حدود ولاية دولة، واصطُحبت إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض إجراء تحقيق معها أمام السلطات المختصة، لمجرد كون السفينة قد اصطُحبت أثناء رحلتها عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو من البحر العالي، إذا كانت هنالك ظروف اقتضت ذلك .

8) عندما توقف سفينة أو تُحتجز خارج البحر الإقليمي، في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تعوض عن أية خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها⁽³³⁰⁾ .

وبالرغم من الانتقادات التي وُجّهت للمسطرة المتبعة في تحضير نص التفاوض الوحيد، فقد شكل مع ذلك مرحلة مهمة في سياق تدوين القانون الدولي للبحار، فلأول مرة تتوفر لدى المجموعة الدولية سلسلة من مشاريع المواد لم تثر حولها اختلافات عميقة بين الأعضاء . وفي الدورة الخامسة للمؤتمر قررت اللجنة الرئيسية الثانية دراسة نص التفاوض الوحيد مادة مادة، وكان الهدف من هذه الدراسة هو تحديد مدى استجابة النص لتطلعات الدول، والوصول إلى مراجعة تمنحه ميزة التوافق. وقد تكلف بهذه المهمة رؤساء اللجان مع الأخذ بعين الاعتبار الاقتراحات والتعديلات التي تقدمت بها الوفود، وبعد هذه العملية حاز النص القبول بشكل عام.

وأقر المؤتمر على أن تكون الدورة السادسة للمؤتمر مخصصة لوضع نص التفاوض المركب **Texte de**

négociation composite ، وذلك عن طريق دمج مشاريع المواد، الموضوعة حينئذ، في وثيقة عمل واحدة . وأقر أيضا أن يكون النص المركب ثمرة عمل جماعي، بخلاف النصوص السابقة التي كانت ثمرة عمل رؤساء اللجان كل على حدة⁽³³¹⁾ . وهكذا وبموجب هذه الطريقة، فإن النص المركب الذي يجمع النصوص المراجعة من طرف رؤساء اللجان، كان ثمرة عمل رئيس المؤتمر بمعية رؤساء اللجان، وقد حملت المادة المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة في هذه الوثيقة الرقم 111، ولم تختلف في مضمونها عن النص الوارد في النص الوحيد للتفاوض⁽³³²⁾ . ويإنجاز هذا العمل كان المؤتمر قد قطع مرحلة مهمة عن طريق تقديم النص المركب على شكل مشروع اتفاقية، مقسم إلى 16 جزءا، تتناول قانون البحار من حيث المجالات الجغرافية والمواضيع المرتبطة به، وتم التمهيد له بديباجة ومادة وحيدة حول المصطلحات المستعملة فيه، وإنهاؤه بأحكام ختامية وملاحق .

وبالرغم من أن الاختلافات ظلت قائمة حول بعض المسائل، فإن جل أحكام النص المركب، وخصوصا تلك التي تدخل في اختصاص اللجنة الرئيسية الثانية، لاقت قبولا من طرف المؤتمرين، وهو ما قاد المؤتمر خلال الدورة السابعة إلى تبني تعديل يهدف إلى التقليل من سلطة الرئيس بأن تكون هذه المراجعة نتيجة المفاوضات نفسها⁽³³³⁾، إلا إذا كانت المراجعة المقترحة من أحد الرؤساء قد قدمت أمام المؤتمر بكامل

³³⁰ - Document A/CONF.62/WP.8, Texte Unique de Négociation (Officieux). Article 97. Doc. Off., Vol.IV, p.171.

³³¹ - Document A/CONF.62/L.20; Doc. Off, Vol.VII, p.53.

³³² - Document A/CONF.62/WP.10, Doc. Off., Vol.VIII.

³³³ - J-P.Levy, Conf. des N.U. sur le droit de la mer, Op.Cit., p.74-75.

هيئته، ولقيت قبولا واسعا، باعتبارها توفر ظرفا أحسن للتوصل إلى الإجماع . وهكذا تقرر ألا تتم أية مراجعة للنص إلا وفق هذه المسطرة، وتحت المسؤولية الجماعية، وبمشاركة رئيس لجنة الصياغة والمقرر العام⁽³³⁴⁾ .

Texte de négociation المركب غير الرسمي

composite officieux في الدورة الثامنة للمؤتمر (جنيف، ربيع 1979)، وتضمنت التعديلات المتفاوض حولها في الدورة السابعة، وفيما يتعلق بموضوع حق المطاردة الحثيثة فإن أهم التعديلات التي لحقت به همت الفقرة الأولى، حيث أضيفت عبارة " المياه الأرخيبيلية " إلى المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، كمجالات يمكن من خلالها البدء في المطاردة حين خرق السفينة الأجنبية قوانين وأنظمة الدولة الساحلية⁽³³⁵⁾. وخلال الدورة الثامنة المستأنفة (نيويورك، صيف 1979)، انصبت المفاوضات على المسائل التي ظلت معلقة وعلى الأحكام الختامية، وظهر أن ليس من الممكن التوصل إلى مراجعة جديدة للنص . وخلال الدورة التاسعة (نيويورك، ربيع 1980) دارت مناقشات مكثفة حول المسائل التي ظلت معلقة، مما أدى إلى إعادة صياغة النص المركب، ومراجعته للمرة الثانية⁽³³⁶⁾ . وفي الدورة التاسعة المستأنفة (جنيف، صيف 1980) تمت مراجعته مرة أخرى، لكي يصبح فيما بعد مشروع اتفاقية قانون البحار (النص غير الرسمي)⁽³³⁷⁾ . وفي الدورة العاشرة (جنيف، ربيع 1981) طلب المؤتمر قراءة ثانية للمشروع غير الرسمي للاتفاقية، وقد تمت تلبية هذا الطلب في الدورة العاشرة المستأنفة (جنيف، صيف 1981)، وكانت نتيجتها صياغة " المشروع الرسمي للاتفاقية "⁽³³⁸⁾ . وخلال الدورة الحادية عشرة (نيويورك، ربيع 1982) عرف المشروع آخر التعديلات، وطرح بعدها للتصويت الإجمالي الذي تم في 30 أبريل 1982 . وقد اجتمعت لجنة الصياغة في جنيف ما بين 12 يوليو و 3 غشت 1982 لوضع الترجمات الرسمية الستة للاتفاقية، تمت بعدها المصادقة على هذه النصوص خلال الدورة الحادية عشرة المستأنفة والأخيرة (نيويورك 22 - 24 شتنبر 1982) . وفي 10 دجنبر 1982 تم التوقيع على الوثيقة النهائية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بمونتيفغو باي في جمايكا⁽³³⁹⁾ .

وقد تناولت المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة حول قانون البحار موضوع حق المطاردة الحثيثة على

الشكل التالي :

>>1- يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة، عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد، بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة . ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية، أو أحد زوارقها، داخل المياه الداخلية، أو المياه الأرخيبيلية، أو البحر

³³⁴ - Document A/CONF.62/62.

³³⁵ - Document A/CONF.62/WP.10/Rev.1.

³³⁶ - Document A/CONF.62/WP.10/Rev.2.

³³⁷ - Document A/CONF.62/WP.10/Rev.3.

³³⁸ - Document A/CONF.62/L.78.

³³⁹ - Document A/CONF.62/122.

الإقليمي، أو المنطقة المجاورة للدولة القائمة بالمطاردة، و لا تجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة، إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع، وليس من الضروري حين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي، أو المنطقة المجاورة أمر التوقف، أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة . وإذا كانت السفينة الأجنبية موجودة داخل منطقة مجاورة، كما هي معرفة في المادة 33، لا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها .

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

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

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

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

6- عند القيام بالمطاردة الحثيثة بواسطة الطائرة :

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

(ب) يجب على الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها فعليا، حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية، تكون قد دعتها الطائرة لتتابع المطاردة ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة. ولا يكفي لتبرير احتجاز السفينة خارج البحر الإقليمي، أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي ترتكب الانتهاك، أو وهي محل شبهة في ارتكابها، إن لم تكن السفينة قد أمرت بالتوقف، وطوردت من قبل الطائرة نفسها، أو طائرة أخرى أو سفن تتبع المطاردة دون انقطاع .

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

8- في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي، في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تعوض عن أية خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك³⁴⁰ .

لقد تضمنت المادة 111 ثمان فقرات، في حين كانت المادة 23 من اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958 تتضمن سبع فقرات، والفقرة المضافة هي الثانية التي تعكس التطور الذي حصل في القانون الدولي للبحار، حيث تناولت مسألة ممارسة المطاردة الحثيثة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وفي مناطق السلامة المحيطة بالتجهيزات المقامة فوق الجرف القاري . كما حصل تعديل طفيف على الفقرة الأولى بإضافة عبارة " المياه الأرخيبيلية " بعد عبارة "المياه الداخلية "، حيث ظهر هذا المفهوم لأول مرة خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، وكرسته اتفاقية 1982 من خلال المواد من 46 إلى 54، واستفادت منه الدول الأرخيبيلية التي أصبحت تمتلك بحارا إقليمية شاسعة جدا .

إن الشكل النهائي للمادة المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة، وبعد هذا التحسن في الصياغة، أعطى مثالا يُحتذى به لتطور رائع لحق من الحقوق المتضمنة في القانون الدولي للبحار، حيث لم يمس التطور الناحية القانونية فقط، بل تعداه إلى النواحي التقنية والاقتصادية والسياسية، التي أخذت هي أيضا بعين الاعتبار . وإذا كان بعض الفقه قد وجه نقدا للمادة بسبب عدم تعريفها بحق المطاردة الحثيثة، فيمكن القول أن الجوانب القانونية المتبناة من طرف المادة، كما جاءت في صلبها، تُبلور مفهوم الحق وتتضمن تعريفا له، شريطة أن تفسر هذه المميزات بشكل صارم .

إن صرامة التفسير مطلوبة عموما بالنسبة إلى كل الحقوق التي تُشكل تحديدات على حرية البحر العالي، وخصوصا بالنسبة إلى حق المطاردة الحثيثة، وهو ما سنلاحظه من خلال دراستنا لظروف ممارسة هذا الحق .

الباب الثاني : ممارسة حق المطاردة الحثيثة

لاحظنا من خلال ما سبق أن حق المطاردة الحثيثة كان موضوع عدة تعديلات منذ ظهوره في القرن الثامن عشر من خلال التشريعات الأنجلوسكسونية، وقد أفضى هذا التطور إلى تكريسه كقاعدة قانونية من خلال المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي سنة 1958، ثم المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 . ويُعزى طول المدة التي استغرقها هذا التحول إلى كونه حق استثنائي يخول الدولة الساحلية مد سيادتها على سفينة أجنبية في البحر العالي، يرد على قاعدة عامة تقوم على مبدأ عدم تدخل القوانين في هذا البحر وحرية استعماله من طرف الجميع . ولأنه حق استثنائي كان لابد من تحديد ظروف

³⁴⁰ - الترجمة العربية الرسمية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وردت في مجلدات الأمم المتحدة الخاصة بالمؤتمر الثالث لقانون البحار، الوثيقة A/CONF.62/122 الصادرة في السابع من أكتوبر سنة 1982 .

ممارسته بصرامة حتى لا يقع تعسف في استعماله . وتهم هذه الظروف المجالات البحرية التي يمارس فيها (الفصل الأول)، وشروط ممارسته (الفصل الثاني) .

الفصل الأول : المجالات البحرية التي يمارس فيها حق المطاردة الحثيثة

يهم حق المطاردة الحثيثة كل المجالات البحرية من حيث انطلاقته أو نهايته، ويمكن القول بصفة عامة بأن ظروف ممارسة هذا الحق تختلف باختلاف تلك المجالات، حسب قربها أو بعدها من أراضي الدولة الساحلية وما يترتب عن ذلك من اختلاف في أنظمتها القانونية، وهكذا فبالنسبة إلى المجالات القريبة من الشاطئ حيث تمارس الدولة الساحلية سيادتها تتعدد الأسباب الداعية إلى انطلاق المطاردة (المبحث الأول) . أما بالنسبة إلى المجالات الأخرى التي لا تتمتع فيها الدولة الساحلية إلا بحقوق سيادية Droits souverains ، أو تلك الواقعة فيما وراء حدود ولاية الدولة الساحلية، فإن تلك الأسباب تكون محددة بسبب ارتباطها بحقوق هذه الدولة على تلك المجالات (المبحث الثاني) .

المبحث الأول : حق المطاردة الحثيثة في المجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية

تتميز المجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية بقربها الجغرافي من إقليم الدولة البري (الفرع الأول)، وبخضوعها لنظام قانوني أشبه بكثير من ذلك المطبق فوق الإقليم الأرضي (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : تحديد المجالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية

يتعلق الأمر بمجالين بحريين نصت عليهما المادة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، حين قضت بأن سيادة الدولة الساحلية تمتد خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية³⁴¹)، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي . وعليه سنتناول أولا المياه الداخلية (الفقرة الأولى)، ثم البحر الإقليمي (الفقرة الثانية) .

الفقرة الأولى : المياه الداخلية

أولا: تحديد المياه الداخلية

تتضمن المياه الداخلية عدة مجالات مائية، هي البحار المغلقة وشبه المغلقة والبحيرات الكبرى والأنهار والموانئ والمراسي والخلجان والمياه الموجودة بين خط الجزر والشاطئ . وبذلك يمكن تقسيم المياه الداخلية إلى قسمين، الأول يتضمن المجالات المائية الموجودة داخل الإقليم الأرضي، أي البحار المغلقة وشبه المغلقة والبحيرات الكبرى والأنهار؛ والثاني يشمل المجالات المائية الموجودة على الساحل، أي الموانئ والمراسي

³⁴¹ - عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الدول الأرخيبيلية في مادتها 46 بأنها تلك التي تتكون كلياً من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزراً أخرى، ويعني الأرخبيل مجموعة من الجزر، بما في ذلك أجزاء من الجزر، والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط بينها وثيقاً إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه المعالم الطبيعية الأخرى كياناتاً مستقلة جغرافياً واقتصادياً، أو التي اعتبرت كذلك تاريخياً . وتمتد سيادة الدولة الأرخيبيلية إلى مياهها الأرخيبيلية كما تمتد إلى فضائها وقاعها وباطن أرضه والمياه الموجودة فيه . للمزيد من التفاصيل حول الأرخيبيلات أنظر :

والخلجان والمياه الموجودة بين خط الجزر والشاطئ، ويشبه القسم الثاني من المياه الداخلية البحر الإقليمي من حيث المميزات الطبيعية .

وقد كانت مسألة الحد الفاصل بين المياه الداخلية وبين البحر الإقليمي من بين النقاط التي تضمنتها الاستثمارات الموجهة إلى الدول من طرف لجنة الخبراء، المكلفة من قبل مجلس عصبة الأمم بتحديد موضوعات القانون الدولي التي تعتبرها في حاجة إلى تدوين . إذ كانت النقطة الثامنة من الاستثمار المذكورة معنونة " بالحد بين المياه الداخلية والمياه الإقليمية " ⁽³⁴²⁾، وبلغ عدد الدول التي قدمت أجوبة في الموضوع 19 دولة، أجمعت على أنه إذا تعلق الأمر بالموانئ والخلجان الصغيرة Baies ومصببات الأنهار، فإن خط الفصل يُرسم بطريقة تجعل مياهها ضمن المياه الداخلية ⁽³⁴³⁾ .

واحتل نفس الموضوع مكانة هامة في أعمال معهد القانون الدولي، ففي دورته بمدينة إيكس أون بروفانس Aix-en-Provence سنة 1954، قدم الأستاذ فيتز موريس Fitzmaurice ملاحظات حول مسألة التمييز بين المياه الداخلية الموجودة داخل الإقليم الأرضي، وبين المياه الداخلية الموجودة بين الشاطئ وخط الجزر، واقترح الاعتراف بحق المرور البريء للسفن الأجنبية في المياه الداخلية الساحلية . وقد عارض هذا الطرح بعض أعضاء معهد القانون الدولي، ففي دورة غرناطة سنة 1956 أعلن الأستاذ كاستبر Castber أن هذه النظرية ليس لها أساس في القانون الدولي، لأنها ستؤدي إلى تقسيم المياه الساحلية للدولة الساحلية إلى ثلاث مجالات، هي المياه الإقليمية والمياه الداخلية ومياه وسيطة بينهما ⁽³⁴⁴⁾ .

وفي دورة أمستردام سنة 1957 حصل اتفاق على أن المياه الداخلية لم تعد تعني فقط الموانئ ومصببات الأنهار والخلجان الصغيرة، وإنما تعني أيضا المياه التي توجد بين الإقليم الأرضي وخط الأساس الذي ترسمه الدولة الساحلية . إلا أن الاختلاف ظل قائما حول مدى تقرير حق المرور البريء في هذه المياه ⁽³⁴⁵⁾ . ولم توضح كل من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بشكل كاف حدود المياه الداخلية، فقد نصت هذه الأخيرة في الفقرة الأولى من مادتها الثامنة، على أن المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي تشكل جزء من المياه الداخلية للدولة . ويبرز عدم الوضوح من خلال ربط الاتفاقيتين للحد الخارجي للمياه الداخلية بخط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، مما أثر على مساحة المياه الداخلية زيادة أو نقصانا حسب ما إذا كان خطا أساسيا عاديا أو خطا أساسيا مستقيما .

وتجدر الإشارة إلى أن الاتفاقيتين قد أشارتا إلى تمتع السفن الأجنبية بحق المرور البريء في المياه التي أصبحت داخلية نتيجة تقرير خط الأساس المستقيم، رغم أنها لم تكن تعتبر كذلك من قبل ⁽³⁴⁶⁾ .

³⁴² - Conférence pour la codification du droit international (1929), tome II, Op.Cit., p.61.

³⁴³ - Ibid., pp.61-63 .

³⁴⁴ - Ann. de l'I.D.I., vol. 46, 1956, p.56 .

³⁴⁵ - Ann. de l'I.D.I., vol. 47, 1957, p.134 .

³⁴⁶ - تنص الفقرة الثانية من المادة الثامنة من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على أنه " حيث يؤدي تقرير خط الأساس وفقا للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهها داخلية رغم أنها لم تكن تعتبر كذلك من قبل، ينطبق على تلك المياه حق المرور البريء كما هو

ثانياً: النظام القانوني للمياه الداخلية

تخضع المياه الداخلية للنظام القانوني المطبق على الإقليم الأرضي للدولة الساحلية التي تمارس سيادتها على هذه المياه، حيث يعود لها حق تحديد نظامها القانوني . وقد جاء في تعليق لجنة القانون الدولي على الفقرة الثانية من المادة 26 من مشروعها لسنة 1956⁽³⁴⁷⁾، أن الدولة الساحلية تمارس في مياهها الداخلية سيادتها بنفس الطريقة التي تمارسها بها على إقليمها الأرضي⁽³⁴⁸⁾ . ويدخل ضمن المياه الداخلية الموانئ والمراسي، البحار الداخلية والبحيرات، الخلجان والمضايق الإقليمية⁽³⁴⁹⁾ .

فالموانئ والمراسي كانت تعتبر منذ عهد الرومان من توابع الإقليم البري وجزء لا يتجزأ من ملك الدولة، وهو نفس الاعتبار الذي تأخذ به الدول الحديثة اليوم حيث تخضعها لسيادتها . وتُعرف بأنها المكان الذي تُفرغ فيه السفينة بضائعها وتشحنها وتحمل منه المسافرين وتُنزلهم . وقرر معهد القانون الدولي في دورة ستوكهولم لسنة 1928 على أن الموانئ والمراسي تخضع لسيادة الدولة التي تقع في إقليمها⁽³⁵⁰⁾، واعترف للسفن الأجنبية بحق النفاذ، إلا في الحالات التي تشكل خطراً على أمن وسلامة الدولة الساحلية⁽³⁵¹⁾ . وقد كانت الموانئ موضوع اتفاقية جنيف المبرمة في 9 دجنبر 1923، الخاصة بالنظام الدولي للموانئ البحرية، والتي عرفتها بأنها تلك التي تتردد عليها بشكل اعتيادي السفن البحرية المستعملة في التجارة الخارجية⁽³⁵²⁾ . وأعطت هذه الاتفاقية الحق لجميع الدول الموقعة عليها في اتصال سفنها بالموانئ البحرية لكل منها، وفي الحصول على التسهيلات والمساعدات اللازمة مع مراعاة المساواة بينها⁽³⁵³⁾ . أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فقد تناولت موضوع الموانئ في المادة 11، حيث اعتبرت أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي جزءاً من الساحل . أما فيما يتعلق بالمنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية فلم تعتبرها من المنشآت المرفئية الدائمة، وبالتالي لا تشكل حداً لتعيين البحر الإقليمي . كما تناولت المراسي من خلال المادة 12، فقصت بأنها تلك التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها، واعتبرتها ضمن حدود البحر الإقليمي .

منصوص عليه في هذه الاتفاقية .

³⁴⁷ - هذه الفقرة تُعرف بشكل مقتضب المياه الداخلية، وقد تبنتها مع بعض التعديلات المادة الخامسة من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة .

³⁴⁸ - O.De Ferron, Op.Cit., p.31 .

³⁴⁹ - هناك من يضيف القنوات، سواء كانت من صنع الطبيعة أم من صنع الإنسان، إلا أن إخضاعها لحرية الملاحة لتكون مفتوحة أمام كل السفن يجعلها غير خاضعة للسيادة المطلقة للدولة الساحلية، وبالتالي غير خاضعة للنظام القانوني للمياه الداخلية .

³⁵⁰ - (Article 2. Lesdits ports, havres, rades et mouillages sont placés sous la souveraineté des Etats dont ils bordent le territoire .) Annuaire de l'I.D.I., session de Stockholm 1928, p.525.

³⁵¹ - Article 3. En règle générale, l'accès des ports et des autres portions de la mer spécifiées dans l'article premier, est ouvert aux navires étrangers . Exceptionnellement et pour un terme aussi limité que possible, un Etat peut suspendre cet accès par des mesures particulières ou générales qu'il serait obligé de prendre, en cas d'événements graves intéressant la sûreté de l'Etat ou la santé publique . Cette faculté n'est pas exclue par l'existence de dispositions conventionnelles garantissant, d'une manière générale, le libre accès desdits ports ou lieux de mouillage . L'entrée des ports peut encore être refusée à un pavillon en particulier, par mesure de justes repésaille. > Ibid., p. 527.

³⁵² - Convention de Genève sur le régime international des ports maritimes, in J.P.Quéneudec, Convention maritimes internationales, Paris, Pedone, 1979, p.508.

³⁵³ - علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الإسكندرية، منشأة المعارف، الطبعة الثامنة، 1990، ص.444.

إلا أن حق السيادة المعترف به للدولة الساحلية يجب ألا يفسر بأنه يمنح هذه الأخيرة حقاً غير محدود لمنع استعمال كل موانئها ومراسيها من طرف السفن التابعة لدول أخرى، وإلا اعتبر ذلك إهمالاً من جانبها للواجبات المفروضة عليها من طرف القانون الدولي من أجل تشجيع الملاحة والتجارة بين الشعوب⁽³⁵⁴⁾. وبالنسبة إلى وضعية السفينة الأجنبية في موانئ الدولة الساحلية فإنها تخضع لقوانين تلك الدولة، على أن هذه الأخيرة لا تستطيع ممارسة كافة سيادتها على هذه السفن، اعتباراً لكون رسوها هناك محدوداً من حيث الزمن، وبذلك تقتصر مظاهر هذه السيادة على تطبيق أنظمتها الخاصة بالملاحة والجمارك والأمن للمحافظة على أمنها وسلامتها.

وتمارس الدولة الساحلية الاختصاص القضائي المدني على السفن الراسية في موانئها حين يكون النزاع متعلقاً بشخص من غير طاقمها، ولا تمتد هذه الولاية القضائية إلى النزاعات المتعلقة بأفراد الطاقم. غير أنه يجوز ممارسة إجراءات الحجز التحفظي على السفن الراسية في الموانئ البحرية لكل من كان يتمسك بدين بحري، طبقاً لمعاهدة بروكسيل المبرمة في 10 ماي سنة 1952⁽³⁵⁵⁾. وفيما يتعلق بالاختصاص القضائي الجنائي فيحق للدولة الساحلية أن تتعقب أية جريمة تقع في موانئها، ولها أن تحاكم الجاني وتطبق عليه العقاب الذي يستحقه⁽³⁵⁶⁾.

أما الخليجان فقد عرفتها الفقرة الثانية من المادة 10 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بأنها انبعاث واضح المعالم، يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل. غير أن الانبعاث لا يعتبر خليجاً إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يُرسم عبر مدخل ذلك الانبعاث. وتضيف الفقرة الرابعة من نفس المادة على أنه إذا كانت المسافة بين حدي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما لا تتجاوز 24 ميلاً بحرياً، جاز أن يرسم خط فاصل بين حدي أدنى الجزر المذكورين، وتعتبر المياه الواقعة داخل هذا الخط مياهها داخلية. وتنص الفقرة السادسة على أن هذه الأحكام لا تنطبق على ما يسمى بالخليجان "التاريخية"، إلا أن الاتفاقية لم تورد قائمة بأسماء الخليجان التاريخية ولا المعايير القانونية المحددة لها ولا الوصف القانوني المنطبق عليها⁽³⁵⁷⁾.

³⁵⁴ - يمكن تلخيص المبادئ العامة القابلة للتطبيق على الموانئ على الشكل التالي : فتح الموانئ التجارية في وقت السلم أمام السفن الأجنبية لتتمكن من شحن وإفراغ سلعها وحمل وإنزال مسافريها؛ فتح الموانئ أمام أية سفينة تبحث عن ملجأ هرباً من عاصفة بحرية أو حين تكون في حالة محنة؛ إمكانية إقبال الموانئ العسكرية في وجه كل السفن الحربية والتجارية على سبيل الإحتياط المشروع؛ إمكانية إخضاع دخول السفن الحربية إلى الموانئ التجارية لقيود تتعلق بعدد السفن ومدة الإقامة.

C.J.Colombos, Op.Cit., p.109.

³⁵⁵ - (...tout demandeur peut saisir soit le navire auquel la créance se rapporte, soit tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte, alors que le navire saisi est prêt à faire voile.) Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires, in Quéneudec, Op.Cit., p.672.

³⁵⁶ - حافظ غانم، القانون الدولي العام، القاهرة، دار النهضة العربية، 1972، ص. 365.

³⁵⁷ - من المعلوم عرفاً أن مياه الخليجان التاريخية تعتبر مياهها داخلية، وأن المعيار المتبع لتحديد هذا هو وضع الدولة يدها على الخليج لمدة طويلة وادعائها بأنه لها وحدها دون غيرها، وموافقة الدول الأخرى على تلك الحيازة صراحة أو ضمناً، أنظر:

Ph.J.Hesse et autres, Droits maritimes, tome I (Mer, navire et marin), Paris, Jurice-Service, 1995, p.99

وتجب الإشارة إلى أن حقوق الدولة التي تتمتع بها الدولة الساحلية على الخلجان الإقليمية هي نفسها التي تتمتع بها على مياهها الداخلية، وبالتالي فإن للدولة حق حكر الصيد على رعاياها ووضع القوانين والأنظمة لدخول ومكوث السفن الأجنبية في هذه المياه .

أما البحار الداخلية فتوجد بكاملها داخل حدود دولة وتشكل جزء من إقليمها، وفي حالة ما إذا كان ساحل بحر داخلي تابعا لدولتين أو أكثر ولا يوجد بينها اتفاق لتوضيح الحدود فيجب احترام سيادة كل منها في منطقة مياهها الإقليمية، على أن يسود في المنطقة الوسطى من البحر الداخلي نظام المرور الحر، مثل حالة بحر قزوين . وحتى في حالة بحر داخلي يتصل عن طريق مضيق بنهر أو بالبحر العالي، فيبقى خاضعا لسيادة الدولة الساحلية التي تتبع لها ضفاف المضيق، على ألا يكون للدولة الساحلية حق إقفاله إقفالا شاملا في وقت السلم في وجه الملاحة البحرية⁽³⁵⁸⁾.

وتتشكل البحيرات جزءا من إقليم الدولة التي تحيط بها، وفي حالة وجود أكثر من دولة على ضفاف البحيرة يتم اللجوء إلى الاتفاقيات المبرمة بين الدول الساحلية فيما يتعلق بالمياه التابعة لكل دولة وحقوق الملاحة في البحيرة . وإذا لم تكن هناك اتفاقية في الموضوع فإن التدبير المنطقي هو تحديد الحدود اعتمادا على خط وسط . وحين يكون للبحيرة اتصال بالبحر فإن من الواجب احترام حرية الملاحة فيها، ولو أنه أمر لم يحصل حوله إجماع دولي⁽³⁵⁹⁾ .

ولم يرد في شأن المضائق الإقليمية تعريف محدد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وكل ما ورد فيها من أحكام يتعلق بنظامها القانوني، حيث تنص على ألا يمس نظام المرور من خلال المضائق المستخدمة للملاحة البحرية النظام القانوني للمياه التي تشكل منها هذه المضائق، ولا ممارسة الدولة المشاطئة لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه، وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه .

وهكذا فحين تكون اليابسة في ضفتي المضيق تابعة لدولة واحدة، فإن المياه تعتبر داخلية إذا كان عرض المدخل لا يتجاوز ستة أميال . وإذا كانت ضفتا المضيق تابعتين لدولتين مختلفتين فإن كلا منهما تمارس سيادتها في حدود مياهها الإقليمية، وفي حالة امتزاج المياه بسبب ضيق المضيق فإن الحد يضبط وسط المضيق أو في مركز الممر المائي، إلا إذا كانت هناك اتفاقيات خاصة تنص على أحكام مختلفة⁽³⁶⁰⁾ . ويطبق على المضائق الإقليمية نفس النظام القانوني المطبق على المياه الداخلية، شريطة أن تتمتع السفن الأجنبية بحرية الملاحة حين يشكل المضيق أحد وسائل المواصلات بالنسبة إلى التجارة الدولية⁽³⁶¹⁾ .

³⁵⁸ - C.J.Colombos, Op.Cit., pp.121-122 .

³⁵⁹ - Ibid., p.123.

³⁶⁰ - Ibid., p.125.

³⁶¹ - تقرر المادة الأولى من معاهدة مونترو المبرمة في 20 يوليو 1936، والمتضمنة النظام القانوني للمضائق، مبدأ حرية المرور والملاحة البحرية في المضائق، فبالنسبة إلى السفن التجارية فإنها تتمتع في وقت السلم بحرية المرور في المضائق نهارا وليلًا، وأيا كان العلم الذي تحمله وأيا كان نوع حمولتها دون أية إجراءات شكلية؛ أنظر

J.P.Quéneudec, Convention maritimes internationales, Op.Cit., p.63 .

وإذا كانت مسألة تحديد المياه الداخلية لم تشر خلافات تذكر فإن تحديد عرض البحر الإقليمي عرف نقاشا طويلا، بدأ منذ القرن الثامن عشر ولم يحسم إلا بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

الفقرة الثانية : البحر الإقليمي

أولا: تحديد البحر الإقليمي

سيطرت مسألة عرض البحر الإقليمي على الكتابات المتعلقة بقانون البحار منذ بداية العصر الحديث، حيث وضع بارتول Bartole معيار 100 ميل، في حين فضل لوسينيوس Locenius مسافة من الإبحار لمدة يومين، إلا أن قاعدة مرمى البصر Rayon visuel عرفت انتشارا مهما حيث أخذت بها كل من إنجلترا وهولندا⁽³⁶²⁾ . وفي القرن 18 وضع بينكرشوك Bynkershoek قاعدة مرمى المدفع " dominium terrae finitur ubi finitur armorum vis "، مبررا ذلك بأن هيمنة الإقليم البري على البحر تنتهي حين تنتهي قوة سلاحه⁽³⁶³⁾، وقام جالياني Galiani بتحديد مرمى المدفع بثلاثة أميال⁽³⁶⁴⁾ . وتبنت قاعدة ثلاثة أميال عدة اتفاقيات دولية نذكر من بينها اتفاقية الصيد في بحر الشمال سنة 1886؛ اتفاقية الاستعمال الحر لقناة السويس سنة 1888؛ اتفاقية استعمال قناة بناما سنة 1901؛ اتفاقية الصيد بشمال المحيط الأطلسي سنة 1911؛ اتفاقية جزر آland سنة 1921⁽³⁶⁵⁾ . وتعتبر آراء المعاهد العلمية الدولية ذات أهمية بالغة في الموضوع، لأنها تبرز تطور الفقه حول مسألة عرض البحر الإقليمي . ففي دورة باريس سنة 1894 تبني معهد القانون الدولي عرض 6 أميال، ويبدو أن هذه المسافة لم تجد قبولا من طرف كل أعضاء المعهد فأثيرت المسألة مرة أخرى في دورة لاهاي سنة 1925، حيث أيد السير توماس باركلي Thomas Sir Barclay بشدة قاعدة 3 أميال، وفي دورة استوكهولم سنة 1928 وبعد دراسة مستفيضة للموضوع اتفق الأعضاء على هذه القاعدة، مع قبول منطقة مجاورة للبحر الإقليمي اصطلاح على تسميتها " المنطقة المجاورة أو التكميلية "، يمكن للدولة الساحلية أن تطبق فيها قوانينها المتعلقة بالأمن والصحة والجمارك ونشاط الصيد البحري، على ألا تتعدى مسافة 9 أميال من الساحل⁽³⁶⁶⁾ . وأعطت جمعية القانون الدولي موافقتها النهائية على مبدأ 3 أميال خلال دورة فيينا سنة 1926، حيث نص مشروع الاتفاقية حول " قوانين الولاية البحرية في زمن السلم "، على أن الولاية الإقليمية للدولة على

³⁶² - المعاهدة المبرمة بين بريطانيا والجزائر في 10 أبريل 1682، وبين بريطانيا وهولندا في 18 دجنبر 1691، أنظر :

C.J.Colombos, Op.Cit., p.59

³⁶³ - S.Seferiades, Droit de la paix, R.C.A.D.I., vol.34, 1930, p.427 .

³⁶⁴ - G.Gidel, tome III, Op.Cit., pp.26-53 .

³⁶⁵ - لقد كرس القضاء قاعدة ثلاثة أميال في قضية مصايد ويستابل Whistable Fisheries سنة 1865، حيث أعلن اللورد شيلفورد Lord Shelford أن مبدأ ثلاثة أميال يستند إلى قاعدة قانونية دولية، بموجبها تتمتع كل دولة مستقلة بالملكية الإقليمية وبالولاية على البحار التي تغمر شواطئها، وعلى شعاع مقترض لمرمى المدفع انطلاقا من الشاطئ . أما محكمة Second Court of Commissioners التي أنشأت بموجب United States Act سنة 1882، فقد اعتبرت أن مصطلح " البحر الإقليمي " يعني في القانون الدولي جزء من البحر خارج الخط الموازي للساحل، وعلى مسافة منه عادة ما تكون محمية بواسطة سلاح المدفعية الموجودة على الشاطئ، وذلك انطلاقا من مرمى المدفع أو فرسخ بحري . C.J.Colombos, Op.Cit., pp.61-63 .

³⁶⁶ - Ibid., p.68.

البحر لا تمارس فيما وراء 3 أميال، إلا إذا كان تمديد هذه الولاية ممنوحا بموجب هذه الاتفاقية أو اتفاقيات أخرى، أو بموجب احتلال أو استعمال قائم ومعترف به عموما من طرف الدول الأخرى⁽³⁶⁷⁾ .

وكانت المسألة موضوع نقاش داخل مؤتمر التقنين بلاهاي سنة 1930، حيث تضمنتها النقطة الثالثة من الاستمارة الموجهة إلى الحكومات⁽³⁶⁸⁾، وحول هذه النقطة لم يحصل إجماع بين الدول التي أجابت عنها، إلا أن الأغلبية (16 دولة) اعتبرت حد 3 أميال عرضا للبحر الإقليمي؛ وثلاثة دول فضلت عرض 4 أميال؛ ودولتان أيدتا عرض 6 أميال؛ ودولة واحدة نادت بعرض 18 ميلا . ولم تعترض أية دولة على فكرة اعتبار مسافة 3 أميال ضمن المياه الإقليمية⁽³⁶⁹⁾ .

وعلى هذا الأساس تمت صياغة أساس التفاوض رقم 3 اعتمادا على رأي الأغلبية المؤيد لمسافة 3 أميال كعرض للبحر الإقليمي، واعتبارا لكونه يشكل حدا أدنى ولم يجد معارضة من أية دولة⁽³⁷⁰⁾، وترك أساس التفاوض رقم 4 المجال مفتوحا أمام عرض أوسع بالنسبة إلى بعض الدول⁽³⁷¹⁾، كما لم تتضمن الوثيقة الملحق بالبيان الختامي للمؤتمر أية مسافة لقياس عرض البحر الإقليمي، وبذلك فشل المؤتمر في التوصل إلى اتفاق حول عرض موحد لهذا البحر .

وغداة الحرب العالمية الثانية بدأت قاعدة 3 أميال تفقد قيمتها كعرض للبحر الإقليمي، حيث ظهرت إلى جانب الملاحة أنشطة استغلال الثروات المعدنية والحيوانات البحرية، والتي استفادت من التطور التكنولوجي الذي عرفه العالم . وبدأت تُطرح فكرة توسيع مجال البحر الإقليمي، وكان من مؤيدي هذه الفكرة الدول الحديثة العهد بالاستقلال، فانطلقت حمى تمديد المياه الإقليمية من أمريكا اللاتينية لتمتد نحو إفريقيا⁽³⁷²⁾ .

وحين أنشأت الجمعية العامة لجنة القانون الدولي أوصتها بجعل موضوع المياه الإقليمية في جدول أعمالها . إلا أن اللجنة صادفت خلال الدورات التي عقدتها صعوبات ناتجة عن اختلاف وجهات النظر، مما جعلها عاجزة عن تكوين فكرة واضحة عن موضوع عرض البحر الإقليمي⁽³⁷³⁾ . ففي تقريرها لسنة 1952 اقترحت اللجنة مسافة 6 أميال كعرض للبحر الإقليمي، ثم عادت لتقترح في تقريرها لسنة 1953 عرض 12 ميلا، وفي التقرير الصادر سنة 1955 اقترحت مسافة 3 أميال . وفي سنة 1956 ورد في مشروعها النهائي

³⁶⁷ - Articles 2 et 5, in E.Jaureguiberry, La mer territoriale, Thèse, Université de Paris, Les presses Modernes, 1932, p.171.

³⁶⁸ - Entendue des eaux territoriales soumises à la souveraineté de l'Etat (trois milles, six milles, portée de canon, etc) > Conférence pour la codification du droit international (1929), tome II, Op.Cit., p.22 .

³⁶⁹ - Ibid., pp.22-32 .

³⁷⁰ - Base de discussion n° 3 : <L'étendue des eaux territoriales soumises à la souveraineté de l'Etat riverain est de trois milles marins > Ibid., p.33.

³⁷¹ - Bases de discussion n° 4 : <Toutefois, l'étendue des eaux territoriales soumises à la souveraineté de l'Etat riverain sera, pour les Etats ci-dessous énumérés, fixée comme suit ...> Ibid., p.34.

³⁷² - F.Thibaut, L'Amérique latine et l'évolution du droit international de la mer, R.G.D.I.P., 1971, pp.754-785; G.Chouraqui, L'Afrique et le droit de la mer, R.J.P.I.C., oct.dec., 1977, pp.1132-1133; M.Bennani, La démilitarisation des fonds des mers au-delà de juridiction nationale actuelle, Thèse, Casablanca, 1975, pp.349-351 .

³⁷³ - أنظر سابقا أعمال لجنة القانون الدولي.

على أن الممارسة الدولية في مجال تحديد عرض البحر الإقليمي غير موحدة، وأن أعضائها لم يتخذوا أي قرار في هذا الموضوع، وترى بأن الحل هو عقد مؤتمر دولي⁽³⁷⁴⁾.

وانعقد مؤتمر جنيف سنة 1958 في ظروف تميزت بتضارب الآراء حول مسألة عرض البحر الإقليمي، وكلفت اللجنة الأولى بدراسة مشاريع المواد المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة؛ وبالرغم من أن مسألة عرض البحر الإقليمي احتلت مكانة هامة في أعمال هذه اللجنة فإنها لم تتوصل بشأها إلى أي اتفاق. حيث تراوحت الاقتراحات المقدمة حول الموضوع ما بين 3 و 12 ميلا. وكان أهمها أربع اقتراحات، هي اقتراح كندا 3 أميال، اقتراح الولايات المتحدة الأمريكية 6 أميال مع منطقة صيد بعرض 12 ميلا مقاسة من الشاطئ، اقتراح الدول الثمانية - من بينها المغرب - 12 ميلا، وأخيرا الاقتراح السوفييتي لعرض يتراوح ما بين 3 و 12 ميلا، ولم يحظ أي من هذه الاقتراحات الأربعة بالعدد الكافي من الأصوات⁽³⁷⁵⁾.

وبذلك لم يتحقق مرة أخرى الاتفاق حول مسألة عرض البحر الإقليمي، واكتفت اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة بالإشارة إلى أنه لا يجوز أن تمتد المنطقة المجاورة وراء 12 ميلا من خط القياس الذي منه يقاس البحر الإقليمي⁽³⁷⁶⁾، لهذا دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة بموجب التوصية 1307 - XIII الصادرة بتاريخ 10 دجنبر 1958 إلى عقد مؤتمر ثانٍ بجنيف حددت مهمته في معالجة المسائل التي ظلت معلقة عقب مؤتمر جنيف لسنة 1958، والمتمثلة في تحديد عرض موحد لبحر الإقليمي وحدود منطقة الصيد.

وقد انعقد هذا المؤتمر في جنيف سنة 1960، وكانت أهم الاقتراحات المقدمة في هذا الشأن ذلك الذي تقدمت به كل من كندا والولايات المتحدة الأمريكية، والذي اصطلح على تسميته باقتراح (6+6)، أي 6 أميال بالنسبة إلى البحر الإقليمي مع إضافة منطقة صيد خاصة مجاورة تمتد إلى 12 ميلا مقاسة من خط الأساس. وعند التصويت كاد الاقتراح أن يحظى بالأغلبية حيث كان ينقصه صوت واحد، وانتهت أشغال المؤتمر بدون تحقيق الأهداف التي انعقد من أجلها⁽³⁷⁷⁾.

وقد شكلت الفوضى القانونية الناتجة عن اختلاف المقاييس التي اعتمدها الدول في تحديد بحارها الإقليمية، حافزا على الدعوة إلى عقد المؤتمر الثالث لقانون البحار، فقد جاء في دراسة قدمها ممثل الاتحاد السوفييتي في لجنة أعماق البحار، أن 88% من الدول الساحلية - النسبة كانت توافق حينئذ 98 دولة - تبنت مسافة 12 ميلا كعرض للبحر الإقليمي، ولقيت هذه المسافة إقبالا واسعا داخل أروقة المؤتمر الثالث لقانون البحار⁽³⁷⁸⁾. وهو ما عكسته المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي نصت

³⁷⁴ - Rapport de la C.D.I., 1956, Op.Cit., p.4.

³⁷⁵ - A.Papacostas, La mer territoriale et la zone contigüe, R.H.D.I., 1961, p.179.

³⁷⁶ - الفقرة الثانية من المادة 24 من اتفاقية جنيف حول البحر الاقليمي والمنطقة المجاورة.

³⁷⁷ - A.Papacostas, Op.Cit., pp.180-181; A.Lahlou, Le Maroc et le droit des pêches maritimes, L.G.D.J., 1983, p.290.

³⁷⁸ - إذا كانت جل الدول - من بينها المغرب - قد تبنت عرض 12 ميلا، فإن هناك دول أخرى تجاوزت هذا العرض كالألبانيا التي اختارت عرض 15 ميلا، والطوغو 30 ميلا، وبنين والإكوادور اللتان اختارتا عرض 200 ميل.

على أن لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا، مقاسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الإتفاقية⁽³⁷⁹⁾ .

وإذا كان تحديد البحر الإقليمي قد ثار حوله جدل واسع فإن النظام القانوني لهذا البحر كان محل اتفاق .

ثانيا: النظام القانوني للبحر الإقليمي

اختلف فقهاء القانون الدولي حول طبيعة النظام القانوني الذي يحكم البحر الإقليمي فانقسموا إلى فريقين، فريق اعتبر البحر الإقليمي امتدادا للبحر العالي، وفريق اعتبره امتدادا للإقليم الأرضي للدولة الساحلية . ويرى أصحاب النظرية الأولى أن النظام القانوني للبحر الإقليمي يتميز بالحرية المحدودة ببعض القيود لمصلحة الدولة الساحلية، ومن أبرز رواد هذه النظرية هناك الفقيه دولابراديل De Lapradelle صاحب " نظرية حقوق الارتفاق الساحلية Théorie des servitudes côtières "، التي تقول بأن البحر مال مشترك تمارس عليه الدولة الساحلية مجموعة من الارتفاقات في المجالات العسكرية والجمركية والصحية . وهناك الفقيه فوشيل Fauchille صاحب " نظرية حق الحفظ Théorie du droit de conservation "، التي تجيز للدولة الساحلية اتخاذ تدابير لحماية أمنها ومصالحها الاقتصادية على إقليمها الأرضي والمياه المجاورة لها . وأخيرا هناك الفقيه جورج سيل G.Scelle صاحب " نظرية الملك العام الدولي Théorie du domaine public international"، التي تقبل فكرة اتخاذ الدول الساحلية الاحتياطات اللازمة ضد أي خطر محتمل مصدره البحر، لكن دون أن يؤدي ذلك إلى الخلط بين البحر الإقليمي والإقليم الأرضي⁽³⁸⁰⁾.

(Article 1 : Les eaux territoriales marocaines s'étendent jusqu'à une limite fixée à douze milles marins à partir des lignes de base . Les lignes de base sont la laisse de basse mer ainsi que les lignes de base droite et les lignes de fermeture de baies qui sont déterminées par décret [Décret n° 2-75-31 du 11 Rajab 1325(21 juillet 1975)] . La souveraineté de l'Etat marocain s'étend à l'espace aérien ainsi qu'au lit et au sous-sol de la mer dans la limite des eaux territoriales .) Dahir portant loi n° 1-73-211 du 26 moharrem 1393 (2 mars 1973) fixant la limite des eaux territoriales. Bulletin Officiel du 7 mars 1973 .

(Article 1 : The territorial waters of People's Republic of Albania extend all along her coastline to the width of 15 nautical miles (27,780 km) .) Decree n° 4650 of 9 March 1970 on the boundary of the people's Republic of Albania, as amended in 1976, in National legislation and treaties relating to the law of the sea, Op.Cit., p.3 .

(Article 1 : Les eaux territoriales sont fixées à une distance de 30 milles à compter de la laisse de la plus basse mer .) Ordonnance n° 24 du 16 août 1977 portant délimitation des eaux territoriales et création d'une zone maritime économique protégée, Ibid, p.13 .

(Article 1 : Les eaux territoriales de la République populaire du Bénin sont portées à une distance de deux cents (200) milles marins à compter de la laisse de basse mer...) Décret n° 76-92 du 2 avril 1976 portant extension des eaux territoriales de la République Populaire du Bénin à 200 milles marins, in Ibid., p.7 .

<Article 628 : The territorial sea under national jurisdiction shall comprise the adjacent sea to a distance of 200 nautical miles measured from the outermost of the coast of the Ecuadorian mainland and the outermost points of the outermost islands of the Colon Archipelago and from the low-water, using a baseline to be defined by Executive Decree .> Civil Code "National Property" of 4 June 1970, in Ibid., p.29

³⁷⁹ - بالنسبة إلى طريقة رسم حدود البحر الإقليمي أنظر:

S.W.Boggs, Delimitation of the territorial sea : The method of delimitation proposed by the delegation of the United States at the Hague Conference for the codification of International Law, A.J.I.L., vol.24, n°3, 1930, p.530 .

³⁸⁰ - M.Nassef, Op.Cit., pp.70-81 .

وتتفرع عن النظرية التي تعتبر البحر الإقليمي امتدادا للإقليم الأرضي نظريتان، إحداهما تمنح الدولة حق الملكية على بحرهما الإقليمي، في حين ترى الثانية أن الدولة تمارس السيادة عليه . ويعتبر البحر الإقليمي بموجب نظرية حق الملكية جزءا من إقليم الدولة الساحلية، وبذلك يخضع للملكيتها التي تجيز لها أن تمارس عليه نفس السلطات والاختصاصات المخولة لها على إقليمها الأرضي، وقد تعرضت هذه النظرية لانتقادات العديد من فقهاء القانون الدولي⁽³⁸¹⁾ . وبموجب نظرية السيادة فإن الدولة الساحلية تمارس على بحرهما الإقليمي سيادة لا تختلف عن تلك التي تمارسها على إقليمها الأرضي إلا بالقيود الذي يرد عليها والمتمثل في حق المرور البريء⁽³⁸²⁾ .

وقد لقيت نظرية السيادة إقبالا واسعا، حيث تبناها معهد القانون الدولي بشكل صريح خلال دورة ستوكهولم سنة 1928⁽³⁸³⁾، وتبناها المعهد الأمريكي للقانون الدولي في مشروعه العاشر المتعلق " بالملك الوطني " سنة 1925⁽³⁸⁴⁾، كما تبنتها أيضا جمعية القانون الدولي باليابان سنة 1926⁽³⁸⁵⁾ . وهيمنت هذه النظرية على أشغال مؤتمر التقنين بلاهاي، سواء من خلال أجوبة الحكومات على استمارات اللجنة التحضيرية⁽³⁸⁶⁾، أو من خلال الوثيقة المرفقة بالبيان الختامي للمؤتمر، التي نصت المادة الأولى منها على أن إقليم الدولة يشمل منطقة من البحر تعرف باسم البحر الإقليمي تمارس عليه الدولة سيادتها⁽³⁸⁷⁾ . وتكرست نظرية السيادة من خلال العديد من الاتفاقيات الدولية نذكر منها اتفاقية شيكاغو للملاحة الجوية لسنة 1944، التي تنص المادة الثانية منها على أن إقليم الدولة يتكون من المناطق الأرضية والمياه الإقليمية المجاورة الخاضعة لسيادتها⁽³⁸⁸⁾. والفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر

³⁸¹ - من بين مؤيدي هذه النظرية نجد Hautefeuille الذي أورد في مؤلفه *Droits et devoirs des nations neutres* بعض أسس هذه النظرية التي من بينها ما يلي :

(La mer territoriale étant considérée comme l'accessoire, et l'accessoire devant suivre le principal, elle doit nécessairement devenir la propriété du possesseur continental ...La mer territoriale est susceptible d'occupation et de possession, et son usage n'est pas inépuisable .) J.I.Latour, *La mer territoriale au point de vue théorique et pratique*, Paris, Pedone-Lauriel, 1889, pp.11-12

³⁸² - (... cette exception au principe de la liberté des mers ne fait du reste que le confirmer, et il ne s'agit pas d'exercer ici un véritable droit de propriété ou dominium...mais un imperium qui permet de prendre des mesures dans l'intérêt de la protection des côtes, de la navigation et du commerce .) Ibid, pp.8-12; A.S.De.Bustamante y Sirven, *La mer territoriale*, traduit de l'espagnol par P.Goulé, Paris, Sirey, 1930, pp.57-58

³⁸³ - (Article premier . Les Etats ont la souveraineté sur une zone de la mer qui baigne leurs côtes dans l'étendue et sous les restrictions déterminées ci-après . Cette zone porte le nom de mer territoriale .) *Annuaire de l'I.D.I.*, août 1928, vol.34, p.755

³⁸⁴ - Article 8 . (Les Républiques américaines exercent le droit de souveraineté tant sur les eaux que sur le fond et le sous-sol de leurs mers territoriales .)

³⁸⁵ - Article 4. (Every State has the right of sovereignty, over its littoral waters .) *Suppl. to A.J.I.L.*, vol. 23, 1929. V. p.376.

³⁸⁶ - Base de discussion n° 1 : (L'Etat a la souveraineté sur une zone de mer baignant ses côtes; cette zone constitue ses eaux territoriales.) *Conférence pour la codification de droit international* (1929), tome II, Op.Cit., p.17.

³⁸⁷ - Le territoire de l'Etat comprend une zone de mer désignée dans cette convention sous le nom de mer territoriale . La souveraineté sur cette zone s'exerce dans les conditions fixées par la présente convention et par les autres règles du droit international .> S.D.N., *Actes de conférence de codification*, tome II, (1929), Op.Cit., p.95.

³⁸⁸ - Pour l'application de la présente Convention, le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles ledit Etat exerce sa souveraineté .>

الإقليمي والمنطقة المجاورة، التي تنص على أن سيادة الدولة تمتد إلى ما وراء إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية حتى منطقة من البحر مجاورة لسواحلها تعرف باسم البحر الإقليمي . وتضيف المادة الثانية منها على أن سيادة الدولة تمتد إلى المجال الجوي الذي يعلو البحر الإقليمي وكذلك إلى قاع هذا البحر وما تحت قاعه. وتكرر نفس المقتضى في المادة الثانية من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، التي تنص على أن سيادة الدولة الساحلية تمتد خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي .

إن الاعتراف للدولة الساحلية بالسيادة على مياهها الداخلية وبحرها الإقليمي، يخولها حق ممارسة سلطات خالصة على هذه المجالات .

الفرع الثاني : سلطات الدولة الساحلية في المجالات البحرية الخاضعة لسيادتها

إن الاعتراف للدولة الساحلية بممارسة سيادتها على المياه المجاورة لإقليمها الأرضي يخولها ممارسة بعض الاختصاصات المنصوص عليها في القانون الدولي للبحار، والمكرسة بواسطة قوانينها وأنظمتها المطبقة في هذه المجالات البحرية (الفقرة الأولى)، كما يخولها أيضا ممارسة حق المطاردة الحثيثة حين تقوم السفن الأجنبية بخرق هذه القوانين والأنظمة (الفقرة الثانية) .

الفقرة الأولى : الاختصاصات التي تمارسها الدولة الساحلية على المجالات الخاضعة لسيادتها

أولا: الاختصاصات المخولة للدولة الساحلية في مياهها الداخلية

إذا كانت المياه الداخلية والإقليم الأرضي يختلفان من الناحية الطبيعية فإنهما يخضعان لنفس النظام القانوني، ويمكن استنتاج ذلك من خلال نص المادة الأولى من اتفاقية جنيف حول البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لسنة 1958، ونص المادة الثانية من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، اللتان تقضيان بأن سيادة الدولة الساحلية تمتد خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى البحر الإقليمي، وأن هذه السيادة تمارس وفق أحكام الاتفاقيتين وقواعد القانون الدولي الأخرى . وتتمثل ممارسة الدولة الساحلية لسيادتها في مياهها الداخلية في مراقبة ولوج السفن الأجنبية وممارسة الولاية القضائية عليها .

فبالنسبة إلى الاختصاص الأول كان القانون الوضعي في القرن 19 يمنح الدولة الساحلية سلطة إقفال موانئها في وجه السفن التجارية³⁸⁹ . ثم عرف هذا القانون تطورا خلال القرن العشرين نحو منح الدولة الساحلية إمكانية - وليست سلطة - الإقفال الجزئي لبعض الموانئ، فاتفاقية جنيف لسنة 1923 المتعلقة بالنظام القانوني للموانئ البحرية تُقر حرية ولوج السفن الأجنبية الخاصة إلى الموانئ المتوجهة إليها، إلا أن هذا المبدأ يطبق فقط بين الدول المتعاقدة وشريطة المعاملة بالمثل، مع استبعاد نظام الحرية عن بعض الموانئ . وهكذا فإن

Conférence internationale de l'aviation civile, Op.Cit., p.259.

³⁸⁹ - I.D.I., Résolutions de La Haye, art.3 : < En règle générale, l'accès des ports...est présumé ouvert au navires étrangers . Exceptionnellement, pour des raisons dont il est seul juge, un Etat peut déclarer ses ports ou quelques-uns d'entre eux fermés, alors même que des traités en garantiraient...> G.Gidel., Op.Cit., tome II, p.40, note 1.

هذا النظام ينص على بعض حالات الإقفال الاستثنائية، مثل حالات الأحداث الخطيرة التي يمكن أن تشكل تهديداً لأمن الدولة الساحلية أو مصالحها الحيوية، حيث يمكن أن يعلن فيها عن الإقفال بواسطة مرسوم لأجل محدود⁽³⁹⁰⁾.

وورد في التوصية الصادرة عن معهد القانون الدولي في دورة أمستردام سنة 1957 أن الممارسة العامة للدول تنسجم مع حرية ولوج السفن إلى الموانئ والمراسي، وأن من المفروض السماح للسفينة التي تكون في حالة محنة بولوج ميناء دولة أجنبية، لكن مع احترام القاعدة التقليدية التي بموجبها يمكن للدول الساحلية أن تقفل موانئها العسكرية أمام كل السفن.

وتخضع السفن الحربية لنظام قانوني خاص يخول الدولة الساحلية إمكانية منع ولوجها إلى مياهها الداخلية أو إخضاع دخولها إلى بعض الشروط. فالتشريع الفرنسي مثلاً يحدد مدة إقامة السفن الحربية في موانئها في أسبوعين، ويحدد عدد السفن الحربية التي يمكن أن تتواجد بها في نفس الوقت في ثلاثة. ويعلق هذا التشريع في حالتي الحرب والتعبئة العامة⁽³⁹¹⁾.

أما بالنسبة إلى مسألة الولاية القضائية على السفن الأجنبية فإنها اختصاص ملازم لممارسة الدولة الساحلية لسيادتها على مياهها الداخلية، إلا أن الدولة يمكن أن تتخلى عنه في بعض الأحيان، وفي هذه الحالة يوزع هذا الاختصاص بين دولة العلم والدولة الساحلية، ويتم هذا التخلي إما بموجب قوانين داخلية أو اتفاقيات دولية.

ففي حالة الولاية المدنية تميز الممارسة الدولية بين نوعين من النزاعات، فهناك النزاعات التي تؤثر على النظام العام للمياه الداخلية، مثل التصادم بين سفينتين أجنبيتين في المياه الداخلية أو حدوث نزاع بين قائد السفينة أو أفراد الطاقم وبين أشخاص أجانب عن السفينة، ويعود النظر في تأثيراتها المدنية إلى محاكم الدولة الساحلية. وهناك النزاعات التي تهم فقط الأشخاص المتواجدين على ظهر السفينة، وهي ليست من اختصاص محاكم الدولة الساحلية⁽³⁹²⁾.

وفي حالة الولاية الجزرية يمكن للدولة الساحلية أن تمارس سلطات الشرطة القضائية⁽³⁹³⁾، شريطة أن يكون الفعل المرتكب على ظهر السفينة الأجنبية يهدد النظام العام⁽³⁹⁴⁾، أما الولاية القضائية البحثية فتمارسها الدولة الساحلية بدون منازع، لأن إقليمية القانون الجنائي مبدأ معترف به من طرف القانون الدولي. وهو ما يجعل الدولة الساحلية مؤهلة للنظر في المخالفات المرتكبة على ظهر سفينة أجنبية حين تكون معاقبا عليها في قانونها الجنائي.

³⁹⁰ - J.P. Quéneudec, Convention maritimes internationales, Paris, Pédone, 1979, p.508.

³⁹¹ - L. Cavare, Op.Cit., p.802 - 803.

³⁹² - Annuaire de l'I.D.I., Session de Stockholm 1928, pp.576 et 581.

³⁹³ - أي التدابير التمهيدية لممارسة الولاية القضائية البحثية، مثل زيارة السفينة الأجنبية أو القيام بتفتيشها، أو اعتقال بعض المتواجدين على ظهرها.

³⁹⁴ - (D'après une pratique répandue, l'exercice du pouvoir de coercition n'est généralement appliqué aux navires étrangers dans les eaux intérieures, que s'il s'agit d'actes accomplis à bord, susceptibles de troubler l'ordre public.) L'Institut de Droit International, Résolution d'Amsterdam de 1957.

ثانياً: الاختصاصات المخولة للدولة الساحلية في البحر الإقليمي

ينتج عن خضوع البحر الإقليمي لسيادة الدولة الساحلية تحويل هذه الأخيرة حق ممارسة بعض الاختصاصات، بهدف الحفاظ على مصالحها الاقتصادية والأمنية من جهة وتيسير ولوج السفن الأجنبية إلى بحرها الإقليمي وتشجيع الملاحة الدولية من جهة أخرى . ويمكن تصنيف هذه الاختصاصات إلى اختصاصات ذات صبغة سياسية، وأخرى ذات صبغة اقتصادية .

بالنسبة إلى الاختصاصات ذات الصبغة السياسية سنتناولها من خلال مراقبة السفن الأجنبية وممارسة الولاية القضائية عليها . فاستناداً إلى حق السلامة والدفاع الشرعي يمكن للدولة أن تمنع أو تحد من دخول السفن الحربية الأجنبية إلى بحرها الإقليمي⁽³⁹⁵⁾، كما يمكن لها أن تتخذ إجراءات عسكرية داخل بحرها الإقليمي، كبت شبكات الرادار وإقامة الحواجز البحرية، كما لها الحق في منع أية سفينة من الاقتراب من هذه المنشآت . وفي حالة خرق السفن لهذه التدابير يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ في حقها الإجراءات القانونية اللازمة كطلب مغادرتها بحرها الإقليمي، كما يحق لها أن تطالبها بالتعويض عن الأضرار التي حصلت نتيجة لتلك الانتهاكات . ومقابل تمتع الدولة الساحلية بحق اتخاذ ما تراه مناسباً للدفاع عن أمنها وسلامتها، يجب عليها عدم عرقلة حق المرور البريء بالنسبة إلى السفن التجارية الأجنبية، طبقاً لما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار⁽³⁹⁶⁾ .

وبموجب سيادة الدولة على بحرها الإقليمي تمتد ولايتها القضائية إلى السفن الأجنبية المتواجدة فيه . وهكذا تمارس الدولة الساحلية ولايتها الجنائية إذا ارتكبت جريمة على ظهر سفينة مارة عبر بحرها الإقليمي وامتدت نتائجها إلى إقليمها، أو إذا طلب ريان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية، أو إذا كانت تلك التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل . أو إذا ارتكبت جريمة على ظهر سفينة أجنبية كانت راسية في أحد موانئها ثم غادرته دون أن تخرج من بحرها الإقليمي⁽³⁹⁷⁾ .

وتمارس الدولة الساحلية ولايتها المدنية بتوقيع إجراءات التنفيذ أو الحجز لغرض أية دعوى مدنية، إذا تعلق الأمر بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها عبر مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة، سواء كانت راسية في بحرها الإقليمي أو مارة عبر هذا البحر أو مغادرة للمياه الداخلية . على أنه لا يحق لها إيقاف سفينة أجنبية مارة عبر بحرها الإقليمي أو تحويل اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية على شخص ما على ظهرها⁽³⁹⁸⁾ .

وبالنسبة إلى الاختصاصات ذات الصبغة الاقتصادية سنتناولها من خلال نشاط الصيد البحري والمراقبة الجمركية . حيث يحق للدولة الساحلية أن تُشرع القوانين والأنظمة اللازمة لتنظيم الصيد في بحرها الإقليمي،

³⁹⁵ - المادتان 30 و 31 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

³⁹⁶ - المادتان 17 و 18 من نفس الاتفاقية .

³⁹⁷ - الفقرتان الأولى والثانية من المادة 27 من نفس الاتفاقية .

³⁹⁸ - المادة 28 من نفس الاتفاقية .

كأن تقوم بقصر الصيد في فترات معينة من السنة على أنواع من الأسماك أو تقيم مزارع لتربية الأسماك وتنميتها في المنطقة، أو تتخذ الإجراءات اللازمة لمنع التلوث أو لمنع الصيد بطرق معينة، وأن تمنع السفن والمراكب الأجنبية من الصيد في بحرها الإقليمي، وفي حالة قيام المراكب الأجنبية بخرق هذه التعليمات يحق لها محاكمة الجناة جنائيا ومدنيا طبقا لقوانينها الوطنية.

وقد نصت الفقرة الثانية من المادة 19 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على اعتبار مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، إذا قامت السفينة أثناء وجودها في البحر الإقليمي بنشاط الصيد . وهو تأكيد على حق الدولة الساحلية في احتكار حق ممارسة الصيد على أجهزتها ومواطنيها، دون السماح لدولة أجنبية بممارسة هذا الحق إلا بناء على اتفاق بينهما . وإذا كان من حق الدولة الساحلية تنفيذ قوانينها الجمركية والضريبية في بحرها الإقليمي عن طريق تحصيل الضرائب والرسوم، فإنه لا يجوز لها أن تفرض رسوما على السفن الأجنبية لمجرد مرورها عبر البحر الإقليمي، إلا ما تعلق منها بخدمات محددة قدمت لتلك السفن، وفي هذه الحالة عليها أن تجبي هذه الرسوم دون تمييز⁽³⁹⁹⁾ .

وحتى يكون لهذه الحقوق الممنوحة للدولة الساحلية على مياهها الداخلية وبحرها الإقليمي معنى، فإن القانون الدولي يخولها ممارسة حق المطاردة الحثيثة للحيلولة دون المساس بها .

الفقرة الثانية : المطاردة الحثيثة من المياه الداخلية والبحر الإقليمي

لكي تشكل المخالفات حافزا لإثارة حق المطاردة الحثيثة في المياه الداخلية والبحر الإقليمي، لا بد أن تبلغ درجة من الخطورة على أمن وسلامة الدولة الساحلية التي تتبع لها هذه المجالات (أولا)، و أن ترتكب جل هذه المخالفات أثناء مرور السفينة الأجنبية عبر البحر الإقليمي (ثانيا) .

أولا: مدى خطورة الفعل المخول لحق المطاردة الحثيثة

عرف الفقه نقاشا مستفيضاً حول مسألة ما إذا كان من الضروري التوفر على لائحة مفصلة بالمخالفات التي تخول حق المطاردة الحثيثة أو الاكتفاء بأحكام عامة حولها، فانقسم الفقهاء إلى فريقين، فريق ميز بين المخالفات وفريق حذر تبني قاعدة عامة .

فبالنسبة إلى الفريق الأول قدم العديد من الأمثلة عن المخالفات التي تبرر المطاردة الحثيثة في المياه الإقليمية، مثل تلك التي تم قوانين الصيد والجمارك وعمليات تحرير السجناء السياسيين وفرار السفينة بوئائق تم أمن وسلامة الدولة الساحلية⁽⁴⁰⁰⁾، والقرصنة والفرار من المياه الإقليمية بعد ارتكاب مخالفة⁽⁴⁰¹⁾،

399 - المادتان 26 و 27 من نفس الاتفاقية .

400 - F.Piggott, Op.Cit.,p.35, in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.129 .

401 - M.Travers, Op.Cit., p.246, in N.M.Poulantzas, Ibid .

والأعمال المعادية للدولة الساحلية⁽⁴⁰²⁾، وكل التصرفات المخالفة لقوانين الأمن والجمارك أو أية قوانين أخرى داخل المياه الإقليمية⁽⁴⁰³⁾ .

وبالنسبة إلى الفريق الثاني المؤيد لوضع قاعدة عامة لهذه المخالفات، فإنه يبرر مطاردة سفينة أجنبية باقترافها مخالفة بشكل عام في المياه الإقليمية للدولة الساحلية⁽⁴⁰⁴⁾، أو ارتكابها مخالفة للقانون الدولي⁽⁴⁰⁵⁾، أو حين يكون طاقم السفينة قد اقترف جريمة على اليابسة أو في المياه الإقليمية لدولة أجنبية⁽⁴⁰⁶⁾، أو حين يكون الضرر الناتج عن المخالفة بالغاً لدرجة تهدد وجود الدولة⁽⁴⁰⁷⁾ . واعتبر هذا الفريق عملية وضع لائحة للحالات التي تبرر المطاردة الحثيئة عملاً سطحياً، متبنياً بالمقابل قاعدة عامة بموجبها تكون المطاردة مسموح بها حين يتسبب سلوك السفينة في تهديد وجود الدولة، أو حين تخرق السفينة القوانين المتعلقة بالأمن العام⁽⁴⁰⁸⁾ . وقد تبنت المعاهد العلمية تقنية القاعدة العامة، فمشروعاً المواد اللذان أعدهما معهد القانون الدولي سنتي 1894 و 1928 يشيران إلى مسألة خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشكل عام⁽⁴⁰⁹⁾ . ومشروع "قوانين الولاية البحرية في وقت السلم" الذي أعدته جمعية القانون الدولي يشير إلى مطاردة السفينة التي تقترب مخالفة في المياه الإقليمية للدولة الساحلية⁽⁴¹⁰⁾ . أما مشروع الاتفاقية حول المياه الإقليمية الذي أعدته جامعة هارفارد سنة 1929، فينص على حق الدولة الساحلية في مطاردة سفينة أجنبية عقب خرق قوانينها⁽⁴¹¹⁾ . كما عاجلت أعمال التقنين الرسمية لعصبة الأمم وهيئة الأمم المتحدة الخروقات التي يمكن أن تكون سبباً في إثارة المطاردة الحثيئة بشكل عام، فمشروع الاتفاقية الذي أعده الأستاذ شوكين Schücking لعرضه أمام مؤتمر عصبة الأمم للتقنين المتطور أشار إلى أن مطاردة السفينة تتم بعد أن تكون قد اقترفت مخالفة داخل حدود المياه الإقليمية للدولة الساحلية⁽⁴¹²⁾ . وتضمنت أحكام أساس التفاوض رقم 26 فكرة مطاردة السفينة بعد أن تكون قد خرقت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية⁽⁴¹³⁾، وهي نفس الصياغة التي تبنتها المادة 11 من الوثيقة الملحق بالبيان الختامي لمؤتمر التقنين المتطور بلاهاي سنة 1930⁽⁴¹⁴⁾ .

⁴⁰² - H.Taylor, A treatise on international public law, Chicago, 1901, p.310; in N.M.Poulantzas, Ibid.

⁴⁰³ - P.B.Potter, Op.Cit., p.103, in N.M.Poulantzas, Ibid.

⁴⁰⁴ - J.S.H.Beck, The doctrine of hot pursuit, C.B.R., vol. IX, N° 3, p.183.

⁴⁰⁵ - F.Pereles, Op.Cit., p.59, in N.M.Poulantzas, Ibid .

⁴⁰⁶ - Ch.Calvo, Le droit international théorique et pratique, vol.I, Paris, 1896, p.567, in Poulantzas, Ibid.

⁴⁰⁷ - H.V.Bose, Op.Cit., p.42, in N.M.Poulantzas, Ibid.

⁴⁰⁸ - H.L.Martens, Op.Cit., pp.91-93, in N.M.Poulantzas, Ibid.

⁴⁰⁹ - L'article 8. <...le navire qui aurait commis une infraction dans les limites de ses eaux >. L'Annuaire de l'I.D.I., session de Paris, 1894, p.330.

L'article 13. <...pour infraction à ses lois et règlements dans la mer territoriale...> A.I.D.I., session de Stockholm, 1928, p.759.

⁴¹⁰ - L'article 12. <...tout navire qui a commis un délit dans ses eaux (territoriales) >. J.Massin, Op.Cit., p.17.

⁴¹¹ - L'article 21. <...for a violation of its law...> N.M.Poulantzas, Op.Cit.p.48.

⁴¹² - Article 10. <...le navire qui aurait commis une infraction dans les limites de ses eaux...> Conférence pour la codification du droit international (1929), tome II, Op.Cit., p.194.

⁴¹³ - Bases de discussion N° 26. <...pour infraction à ses lois...> Ibid., p.96.

⁴¹⁴ - E.Jauréguiberry, Op.Cit., p.198 .

وطرحت مسألة المخالفات التي يمكن أن تعقبها المطاردة خلال دورة 1956 لمعهد القانون الدولي، حيث اقترح الأستاذ فيتزماوريس Fitzmaurice حذف عبارة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية التي كانت متضمنة في مشروع المادة 47 المعد من طرف اللجنة، لأن المطاردة في رأيه تعتبر قانونية. بمجرد رفض السفينة الامتثال للأمر بالتوقف الموجه لها من طرف سفينة خفر السواحل . وقد أثار هذا الاقتراح نقاشا بين أعضاء اللجنة وقسمهم إلى فريقين، فريق أيد الاقتراح ومن بين أطرافه سيل Scell وبال Pal وأمادو Amado . وقد اعتبر جورج سيل G.Scell تخويل الدولة الساحلية حق مطاردة سفينة أجنبية ثبت أنها خرقت قوانينها ولأنظمتها فكرة ناقصة، لأنها أغفلت أسباب أخرى مثل الدفاع عن بعض المصالح الدولية .

وتشكل الفريق المعارض لاقتراح فيتزماوريس من سيبروبولوس Spiropoulos وساندستروم Sandstrom وزريق Zourek ، الذين أجمعوا على أن قبول الاقتراح المذكور سيمنح الدولة الساحلية سلطات أوسع مما ينبغي، بالمقارنة مع حصر بدء المطاردة في خرق قوانينها وأنظمتها⁽⁴¹⁵⁾ . ويبدو هذا الرأي الأخير الأقرب إلى الصواب، لأن مصطلح " المصالح الدولية " الذي اعتبره الفريق الأول أحد أسباب المطاردة يبدو غامضا، وليست هناك معايير قانونية محددة يمكن الاستناد إليها لضبطه؛ في حين أن الأمر مختلف بالنسبة إلى القوانين والأنظمة المحلية التي يمكن تحديدها بالرجوع إلى التشريعات الوطنية أو الاتفاقيات الدولية . وقد تم تجاوز اقتراح الأستاذ فيتزماوريس Fitzmaurice بسبب التعقيدات التي يمكن أن تنشأ عنه، وبالمقابل تم الاحتفاظ بعبارة " من أجل خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية "، سواء في إطار المناقشات التي دارت داخل لجنة القانون الدولي أو أثناء المفاوضات داخل مؤتمر جنيف سنة 1958، وتم إدماجها في المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي⁽⁴¹⁶⁾، ووردت نفس الفكرة في الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي نصت على أنه يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة، عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة .

وإذا كانت العديد من الاتفاقيات الثنائية والجماعية قد منحت حق المطاردة الحثيثة للأطراف المتعاقدة بسبب تجارة التهريب، مثل اتفاقية هلسنكي لمكافحة المشروبات الكحولية المبرمة في 19 غشت 1925، التي تنص على أن تهريب المشروبات الكحولية يعتبر جرما يستوجب مطاردة السفينة التي تقوم به وتوقيع العقاب عليها⁽⁴¹⁷⁾ . والاتفاقيات التي وقعتها مصر مع عدة دول، والتي نصت على تجريم كل سفينة تتعاطى التهريب

⁴¹⁵ - N.M.Poulantzas, Op.Cit.,pp.131-132.

⁴¹⁶ - La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat riverain ont de bonnes raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat .> M.R.Simonnet, La Convention sur la haute mer, adoptée à Genève le 29 avril 1958 par la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Paris, L.G.D.J., 1966, p.240.

⁴¹⁷ - Article 9 : <If a vessel suspected of engaging in contraband traffic is discovered in the enlarged zone herein before described, and escapes out of this zone...> Convention for the suppression of the contraband traffic in alcoholic liquors, Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., p.139.

داخل منطقة 10 كيلومترات من سواحل مصر⁽⁴¹⁸⁾ . فإن أغلب التشريعات الوطنية - مع بعض الاستثناءات⁽⁴¹⁹⁾ - لم تحدد المخالفات التي تجيز مطاردة السفن الأجنبية من المياه الإقليمية، حيث نجد أن العديد منها تسمح للدولة الساحلية بمطاردة السفينة الأجنبية في حالة عدم امتثالها للأمر الصادر إليها حين خرقها لقوانينها وأنظمتها . فالقانون الأمريكي **Tariff Act** الصادر سنة 1930 ينص على أن أية سفينة ستكون موضوع مطاردة حين يوجه لها الأمر بالتوقف في أي مكان خاضع لمراقبة السفن الجمركية ولم تمثل لهذا الأمر⁽⁴²⁰⁾ . وتسمح المدونة الجمركية الصينية الصادرة في 19 يونيو 1934 لسفن خفر السواحل مطاردة سفينة وقصفها إن رفضت الامتثال للإشعار بالتوقف الموجه لها داخل منطقة 12 ميلا، وفي حالة اعتقالها تُفرض عليها غرامة لا تزيد عن 2000 دولار وتكون عرضة للمصادرة⁽⁴²¹⁾ . ونصت المادة 27 من قانون 15 يونيو 1927 المتعلق بالدفاع عن حدود الدولة السوفييتية على أن مطاردة سفينة أجنبية يمكن أن تتم داخل منطقة 12 ميلا، حين لا تمثل للأوامر الموجهة لها من طرف القوات الحدودية⁽⁴²²⁾ . وتسمح المادة 118 من القانون الجمركي التركي الصادر في 11 أبريل 1918 بمطاردة السفينة التي ترفض الخضوع للأمر بالتوقف الموجه لها من طرف رجال الجمارك⁽⁴²³⁾ . وتعتبر المادة 12 من القانون المتعلق بالمياه الساحلية اليوغسلافية، الصادر في فاتح دجنبر 1948، خرق أحكام هذا القانون والأنظمة المنبثقة عنه، بتوافق مع القواعد العامة المعترف بها والمعمول بها في القانون الدولي والقوانين اليوغسلافية، سببا يستوجب المطاردة⁽⁴²⁴⁾ .

⁴¹⁸ - Article 20 . < In cases of suspicion of smuggling, the Egyptian customs officers may board and seize any ship of less than 200 tons burthen, within a radius of ten kilometers from the coast outside the waters of an Egyptian port...> Commercial Convention, 19 July 1892, between Egypt and Germany, Ibid., p.154.

⁴¹⁹ - (139.2) Any vessel that has, in Canadian waters or, in Canadian Customs waters...Unladen any dutiable or prohibited goods, or transhipped the same to some other vessel without the authorization of an officer . Navigated without lights...) Customs Act of 1934, Laws and regulations on the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.96.

⁴²⁰ - Part V. Enforcement Provisions. Section 1581. Boarding vessels.(d) Any vessel or vehicle which, at any authorized place, is directed come to a stop by any officer or the customs, or is directed to come to a stop by signal made by any vessel employed in the service of the customs and displaying proper insignia, shall come to a stop , and upon failure to comply a vessel or vehicle so directed to come to a stop shall become subject to pursuit and the master, owner, operator, or person in charge thereof shall be liable to a penalty of not more than \$5,000 nor less than \$1,000 ." Tariff Act of 1930, Ibid., p.309.

⁴²¹ - Article 10 . Should any vessel, within the limit of twelve marine miles from the coast of China, refuse to heave to when called upon to do so by a customs preventive vessel through the firing of a rifle or gun as signal, such vessel may be fired upon by the customs vessel . The master of a vessel refusing to heave to under the above circumstances shall be fined a sum not exceeding \$2,000, and the vessel shall be liable to confiscation .> Customs preventive law, 1934, Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., p.62.

⁴²² - Article 27 . The pursuit of a vessel which has failed to comply with the demands of the frontier defense service within the maritime zone may be continued beyond that zone into the open sea,...> Regulations of 15 June 1927, Laws and regulations on the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.257.

⁴²³ - Article 118 . If a vessel weighing under 200 tons is met with in the territorial waters and if its master continues on his course without allowing the customs guards to approach, the boat carrying the guards shall hoist its colors and flags and shall fire a blank shot; if the vessel does not stop, gunfire shall be directed at the superstructure . If the master fails to comply with this order and continues on his course, force must be used to make him obey . Such vessels may be pursued even outside territorial waters if they attempt to flee .> Customs Law, 1918, Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., p.98.

⁴²⁴ - (Article 12 . Vessels under foreign flags shall be liable for breaches of the provisions of this Act and regulations issued on the basis thereof, in accordance with the generally recognized rules and usage of international law and the statutes of the Federal People's Republic of Yugoslavia . The pursuit of a vessel under

ويبين هذا الجرد الموجز لآراء الفقهاء ونصوص الاتفاقيات والقوانين الوطنية بوضوح على أن الاتجاه الغالب يسير نحو وضع قواعد عامة وليس نحو التعداد المفصل للخروقات، استنادا إلى مدى خطورة الفعل المثير للمطاردة وهي مسألة اهتمت بها أعمال التقنين، فإذا كان مشروع الاتفاقية 12 الذي أعده المعهد الأمريكي للقانون الدولي سنة 1925 ينص في المادة 8 منه، أن السفن التجارية المتواجدة في المياه الإقليمية للدولة الساحلية تخضع لقوانينها الإدارية والجنائية والإجرائية⁽⁴²⁵⁾، أي أن السفن التجارية التي تخرق هذه القوانين ستكون موضوع ولاية الدولة المتضررة التي يكون من حقها مطاردتها . فإن المادة 13 من مشروع معهد القانون الدولي، الصادر في دورة ستوكهولم لسنة 1928، كانت أكثر وضوحا حيث نصت على أن الدولة الساحلية يمكنها أن تبشر مطاردة سفينة في حالة خرقها للقوانين والأنظمة المطبقة في مياهها الإقليمية أو في منطقتها المجاورة⁽⁴²⁶⁾ . وهو نفس الموقف الذي تبناه مؤتمر لاهاي للتقنين لسنة 1930، حين نصت المادة 11 من الوثيقة الملحقة بالبيان الختامي، على حق الدولة الساحلية في مطاردة سفينة أجنبية في حالة خرقها لقوانينها وأنظمتها⁽⁴²⁷⁾، وكذا المادة 23 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 للبحر العالي، التي تنص صراحة على أن المطاردة يمكن مباشرتها حين تقوم السفينة الأجنبية بخرق قوانين الدولة الساحلية⁽⁴²⁸⁾؛ والمادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي تنص على حق الدولة الساحلية في القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة، عندما يكون لدى السلطات المختصة لهذه الدولة أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة .

إن ما يثير الملاحظة في صياغة المادتين 23 و 111 من اتفاقيتي جنيف ومونتيفيو باي هو تضمينها لعبارة " الأسباب الوجيهة " دون أي تفصيل، فهل المقصود منها هو بلوغ خرق القوانين المحلية درجة عالية من الخطورة؟ وإذا كان الأمر كذلك فكيف يمكن للسفن الأجنبية التمييز بين درجات الخرق هذه ؟ . نعتقد أن هذه العبارة قد أفسدت معنى الفقرة الأولى من الاتفاقيتين، فلو اكتفت هاتان الأخيرتان بعبارة " انتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية "، أسوة بالمشاريع المحضرة قبلهما لكان الأمر أحسن، لأن قوانين وأنظمة الدولة الساحلية أكثر دقة مادام أنها متضمنة في مدونات، في حين أن عبارة " الأسباب الوجيهة " تتغير حسب الزمان والمكان وتخضع في تحديدها للسلطات التقديرية للدولة الساحلية . وإذا كان الهدف من هذه العبارة هو تأكيد

a foreign flag for contravention of this Act or other statutes of the Federal People's Republic of Yugoslavia, if began in the coastal waters of the Federal People's Republic of Yugoslavia, shall be continued beyond the boundaries of Yugoslav coastal waters provided that such pursuit is uninterrupted .) Customs act, 1948, Op.Cit., p.134.

⁴²⁵ - Article 8. Les navires marchands dans les eaux territoriales d'un Etat sont soumis aux lois administratives et criminelles et à la procédure du dit Etat.

⁴²⁶ -Article 13. La poursuite commencée par l'Etat riverain pour infraction à ses lois et règlements dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë.

⁴²⁷ - Article 11. La poursuite d'un navire étranger pour infraction aux lois et règlements de l'Etat riverain.

⁴²⁸ - La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat riverain on de bonnes raisons que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat (riverain).

الحفاظ على المصالح الحيوية للدولة الساحلية، فإنها تمنح هذه الأخيرة سلطات واسعة قد تفضي إلى الإضرار بمصالح المجموعة الدولية .

وفي هذا الإطار تثار مثلاً مسألة ما إذا كان تلوث المياه الساحلية الناشئ عن إفراغ البترول أو الناشئ عن ارتفاع مستوى قياس النفايات النووية الناتجة عن سفينة أجنبية، عابرة أو راسية في المياه الإقليمية، يخول لدولة المتضررة حق مطاردة السفينة مصدر التلوث حتى البحر العالي، وإذا كانت قواعد القانون الدولي لا تعطي جواباً حاسماً فإن بعض الدول الساحلية قد بادرت إلى وضع قوانين وطنية لمواجهة هذه الآفة موضع التنفيذ، والتي تتضمن أحياناً حق المطاردة في حالة فرار السفينة المتسببة في التلوث نحو البحر العالي قصد تجنب الاعتقال أو العقاب⁴²⁹ .

ثانياً: ممارسة حق المطاردة الحثيئة أثناء المرور البريء

المرور البريء يعني الملاحة عبر البحر الإقليمي بغرض اجتيازه دون دخول المياه الداخلية، أو التوقف في ميناء أو مرسى يقع خارج المياه الداخلية، وهو ما يطلق عليه المرور الموازي أو الجاني (1)؛ كما يعني عبور البحر الإقليمي من أجل النفاذ إلى المياه الداخلية أو أحد الموانئ أو المراسي (مرور الدخول Passage d'entrée)، أو من أجل مغادرتها (مرور الخروج Passage de sortie) وهو ما يصطلح عليه بالمرور

⁴²⁹ - a) Act n°21/1977 of April 1977 concerning the imposition of penalties in cases of marine pollution by dumping from ships or aircraft (Espagne).

Article 1. For the purpose of this Act :

1. "Marine pollution" means the introduction by man, directly or indirectly, into the marine environment, including estuaries, of substances, materials or forms of energy that are liable to create hazards to human health, to harm tourist, scenic or living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea .

2. "Dumping" means any deliberate disposal of substance, materials, or any form of energy into the sea by or from ships or aircraft .

3. "Ships and aircraft" means waterborne or airborne craft of any type whatsoever. for the purpose of this Act, this expression includes air-cushion craft, floating craft, whether self-propelled or not, and fixed or floating platforms or other structures at sea, from which dumping can be carried out .

4. "Person responsible" means the owner of the ship or aircraft or his legal representatives .

Article 2. The dumping at sea of the substances listed in annex I to this Act is prohibited. The person responsible for such dumping shall be liable to a fine of not less than 1 million pesetas and not more than 10 million pesetas .

Article 3. The dumping at sea of the substances listed in annex II to this Act is prohibited, unless a prior permit is obtained in each case from the competent authorities . where such dumping is carried without approval or otherwise than in approved manner, the person responsible shall be liable to a fine of not less than 50,000 pesetas and not more than million pesetas .

Article 4. The dumping at sea of other substances not listed in annexes I and II to this Act shall require the approval of the competent authorities . Where such dumping is carried out without approval or otherwise than in the approved manner, the person responsible shall be liable to a fine of not more than 50,000 pesetas...

b) Act on the protection of the marine environment of the Baltic Sea Area, 1975 (Danemark)

c) Law n°41 of 1 June 1979 concerning the territorial sea, the economic zone and the continental shelf, article 8 (Island) .

d) Marine pollution (prevention and control) Act, 1977, section 4 (Malte)

e) Marine Pollution Act, 1974, section 3 (Nouvelle-Zélande) .

National legislation and treaties relating to the law of the sea, United Nations, New York, 1980, pp.151-165.

الرأسي أو العمودي؛ بالإضافة إلى الحالة التي تتوقف فيها السفينة في أحد هذه الموانئ أو المراسي أو تغادرها)⁽⁴³⁰⁾ 2).

1- ممارسة حق المطاردة الحثيثة أثناء المرور الجانبي

إذا كان المرور الجانبي يعني الملاحة عبر البحر الإقليمي بغرض اجتيازه دون دخول المياه الداخلية، فإن من حق الدولة الساحلية مطاردة سفينة أجنبية على أساس أنها قد مرت في مناطق خاصة من بحرها الإقليمي كان المرور فيها معلقا بصفة مؤقتة لأسباب أمنية، شريطة أن يكون هذا التعليق قد تم نشره بطريقة قانونية، كما نص على ذلك مثلا من خلال القانون اليوناني الصادر سنة 1913⁽⁴³¹⁾.

إلا أن هذا الوضع لا ينطبق على المضائق المستعملة للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي أو منطقة اقتصادية خالصة، وجزء آخر من البحر العالي أو منطقة اقتصادية خالصة، حيث المرور بها لا يمكن أن يكون محل تعليق⁽⁴³²⁾. وقد كان هذا الحكم مطبقا باعتباره قاعدة عرفية قبل تقنينه من خلال اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المحاورة⁽⁴³³⁾، ثم اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في مادتها 34، مع اشتراط ألا يمس نظام المرور خلال المضائق المستخدمة للملاحة الدولية النظام القانوني للمياه التي تشكل منها هذه المضائق، ولا ممارسة الدولة المشاطئة للمضائق لسيادتها أو ولايتها على هذه المياه وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه.

وقد أتيح للقضاء معالجة بعض المسائل المرتبطة - إلى حد ما - بهذا المشكل في قضية ويمبلدن **The Wimbledon** التي عرضت على أنظار محكمة العدل الدولية الدائمة سنة 1921، والتي تتعلق بقناة كيبل **Kiel** التي تربط بين بحري الشمال والبلطيق والموجودة كلها في الإقليم الألماني. فقد كانت هذه القناة منذ حفرها سنة 1896 تحت مراقبة ألمانيا إلى ما بعد الحرب العالمية الأولى، حيث نصت المادة 380 من اتفاقية فرساي على أن القناة ستصبح حرة ومفتوحة أمام السفن الحربية والتجارية التابعة للدول التي تربطها علاقات سلمية مع ألمانيا. إلا أنه في مارس 1921، حين ثار نزاع مسلح بين روسيا وبولونيا، منعت ألمانيا مرور سفينة ويمبلدن **Wimbledon** البريطانية التي كانت مؤجرة لشركة فرنسية ومتوجهة نحو دانزيغ وهي محملة بالأسلحة لفائدة بولونيا. وقد بررت ألمانيا قرار المنع هذا بالحفاظ على حيادها، إلا أن محكمة العدل الدولية

⁴³⁰ المادة 18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وللمزيد من التفاصيل أنظر :

M.Nassif, Op.Cit., pp.138-154

⁴³¹ - Article 1 . The passage and sojourn of merchant vessels, Greek or foreign, may be prohibited at any time and any area of Greek seas, whether closed or open, whenever the interests of national defense require such prohibition.

Article 2 . The areas in which passage and sojourn of merchant vessels are prohibited shall be determined by royal decrees always issued upon the advice of the Council of Ministers; under urgent circumstances, the areas shall be determined by orders of the minister (of marine), which be published in the Official Journal. The above-mentioned Decrees and Orders of the Minister shall be posted in all the port officers and shall be communicated to the consuls of foreign States in the marine towns .> Law N4141 of 26 March 1913, Op.Cit., p.140.

⁴³² - الفقرة الثانية من المادة 38 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

⁴³³ - Article 16(4). Le passage inoffensif des navires étrangers ne peut être suspendu dans les détroits qui, mettant en communication une partie de la haute mer avec une partie de la haute mer ou avec la mer territoriale d'un Etat étranger, servent à la navigaton internationale.

الدائمة قضت بأن ليس ألمانيا الحق في إقفال القناة أمام السفن التجارية المحايدة، مادام أن المادة 380 من اتفاقية فرساي قد وضعت حدا للسلطة التقديرية لألمانيا في هذا الموضوع⁽⁴³⁴⁾ .

وتعتبر ممارسة الولاية القضائية أثناء المرور الجاني إحدى مميزات السيادة التي تمارسها الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي والتي تهم كل ما يقع في هذا البحر، مما يخولها حق النظر في الخروقات التي تقع على قواعد القانون العام ذات العلاقة بتنظيم البحر الإقليمي . إلا أن هذا المبدأ ليس مطلقا، حيث لا يطبق على السفن العامة والسفن الحربية بسبب الحصانة التي تتمتع بها، وحتى بالنسبة إلى السفن الخاصة فإن القانون الدولي والممارسة الدولية قد حدا من اختصاص الدولة الساحلية تجاهها، حين يتعلق الأمر بالخروقات التي ليست لها علاقة بالأنظمة التي تضعها الدولة الساحلية لبحرها الإقليمي⁽⁴³⁵⁾ .

ففيما يتعلق بممارسة الولاية الجنائية على السفن المارة عبر البحر الإقليمي مروراً جانبياً، فإن سلطة الدولة الساحلية عليها محدودة، ذلك أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 قد اقتبست في الفقرة الأولى من المادة 27 منها مضمون الأحكام الواردة في الفقرة الأولى من المادة 19 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لسنة 1958⁽⁴³⁶⁾، التي تنص على ألا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة عبر البحر الإقليمي، من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية؛ أو إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي؛ أو إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي للدولة العلم مساعدة السلطات المحلية؛ أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل . وعلى أي مادم حق المرور البريء يعتبر قيداً وارداً على سيادة الدولة الساحلية، فإن على هذه الأخيرة واجب الأخذ بعين الاعتبار مصالح الجماعة الدولية، والعمل على عدم إعاقة مرور السفن الأجنبية عبر بحرها الإقليمي، وبالتالي الحد أكثر ما يمكن من تدخلاتها .

وتقضي كل من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لسنة 1958⁽⁴³⁷⁾ واتفاقية الأمم

المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، في الفقرة الخامسة من المادة 27، بعدم جواز ممارسة الدولة الساحلية لولايتها الجنائية، في حالة قدوم السفينة من ميناء أجنبي ومرورها من البحر الإقليمي دون الدخول إلى المياه

⁴³⁴ - C.J.Colombos, Op.Cit., p.142.

⁴³⁵ - G.Gidel, Op.cit., tome III, p.244.

⁴³⁶ - Article 19(1). La juridiction pénal de l'Etat riverain ne devrait pas être exercée à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale, pour l'arrestation d'une personne ou l'exécution d'actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors du passage, sauf dans l'un ou l'autre des cas ci-après :

a) Si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'Etat riverain;
b) Si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays ou le bon ordre dans la mer territoriale;
c) Si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou par le consul de l'Etat dont le navire bat pavillon; ou
d) Si ces mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite des stupéfiants.

⁴³⁷ - Article 19(5). L'Etat riverain ne peut prendre aucune mesure à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale, en vue de procéder à une arrestation ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise avant l'entrée du navire dans la mer territoriale, si le navire, en provenance d'un port étranger, ne fait que passer dans la mer territoriale, sans entrer dans les eaux intérieures.

الداخلية، باستثناء ما هو منصوص عليه في أحكام الجزء 12 (المتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها)، أو في حال انتهاك القوانين والأنظمة المعتمدة وفقا للجزء الخامس (المتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة)⁽⁴³⁸⁾ . والملاحظ على أن الصيغة التي جاءت بها الفقرة الخامسة من المادة 27 من اتفاقية 1982، تختلف عن تلك التي جاءت بها الفقرة الأولى من نفس المادة، ذلك أن هذه الأخيرة وردت بصفة معتدلة باستعمالها عبارة " لا ينبغي ne devrait " التي تفيد التمني، في حين أن الأولى جاءت صارمة باستعمالها عبارة " لا يجوز ne peut " التي تفيد الأمر⁽⁴³⁹⁾، وبذلك حسمت في مسألة تنازع الاختصاصات بين الدولة الساحلية ودولة العلم، بأن منحت هذه الأخيرة امتياز ممارسة ولايتها الجنائية في حالة دخول السفينة الأجنبية المياه الداخلية للدولة الساحلية بعد ارتكابها جريمة قبل هذا الدخول .

نستنتج مما سبق أن المطاردة الحثيثة يمكن أن تقوم بسبب الخروقات المرتكبة من طرف أشخاص على ظهر سفينة أجنبية أثناء المرور الجاني في ظل الشروط السابقة الذكر، شريطة التأكد من أن السفينة نفسها متورطة في خرق القوانين والأنظمة المحلية، وهذا التورط يعتبر قائما حين تحمل السفينة الأمر بالتوقف الموجه لها من طرف سلطات الدولة الساحلية، وفرارها نحو البحر العالي وعلى متنها أشخاصا ارتكبوا سلوكا من النوع المعاقب عليه والموصوف سابقا .

وبالنسبة إلى ممارسة الولاية الجنائية على الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة، يمكن الاستئناس بقرار مجلس الدولة الفرنسي الصادر سنة 1806⁽⁴⁴⁰⁾، والذي قضى بأن الولاية الجنائية للدولة الساحلية لا يمكن أن تمتد إلى الجرائم المرتكبة بين أفراد طاقم السفينة، في حين تمتد إلى الجرائم المرتكبة من طرف أو ضد أشخاص آخرين غير أعضاء الطاقم من الركاب، وأيضا إلى الجرائم المرتكبة من طرف أفراد الطاقم على اليابسة، حين تكون قد أدت إلى الإخلال بالنظام العام للدولة الساحلية، والمرتكبة من طرفهم على السفينة حين تكون هناك دعوة إلى التدخل، موجهة من مسئولين من دولة العلم إلى السلطات المحلية⁽⁴⁴¹⁾. وإذا كان

⁴³⁸ - الفقرة الثانية من المادة 27 من اتفاقية 1982 .

⁴³⁹ - أنظر نص الفقرة الأولى من المادة 27 في الصفحة 240 .

⁴⁴⁰ - مناسبة صدور القرار هي الأحداث التي وقعت بين بحارة أمريكيين على ظهر سفينتين أمريكيتين Newton في أونفر و Sally في مرسيليا، وقد كانت هناك نية لدى السلطات المحلية في تقديم المجرمين أمام محاكم فرنسية، إلا أن القناصل الأمريكيين طالبوا بأن يكون لهم دون سواهم حق النظر في هذه الأحداث .

⁴⁴¹ - Le Conseil d'Etat qui, d'après le renvoi à lui fait par Sa Majesté, a entendu le rapport de la section de la législation sur celui du grand juge, Ministre de la justice tendant à régler les limites de la juridiction que le consuls des Etats-Unis d'Amérique, aux ports de Marseille et d'Anvers, réclament, par rapport aux délits commis à bord des vaisseaux de leur nation étant dans les ports et rades de France; Considérant qu'un vaisseau neutre ne peut être indéfiniment considéré comme lieu neutre et que la protection qui lui est accordée dans les ports français ne saurait dessaisir la juridiction territoriale pour tout ce qui touche aux intérêts de l'Etat; Qu'ainsi le vaisseau neutre, admis dans un port de l'Etat, est le plein droit soumis aux lois de police qui régissent le lieu où il est reçu; Que les gens de son équipage sont également justiciables des tribunaux du pays pour les délits qu'ils y commettraient même à bord, envers des personnes étrangères à l'équipage, ainsi que pour les conventions civiles qu'ils pourraient faire avec elles; Mais que si, jusque-là, la juridiction territoriale est hors de doute, il n'en est pas ainsi à l'égard des délits se commettant à bord du bateau neutre, de la part d'un homme de l'équipage; Qu'en ce cas, les droits de la puissance neutre doivent être respectés, comme s'agissant de la discipline intérieure du vaisseau dans laquelle l'autorité locale ne doit pas s'ingérer, toutes les fois que son secours n'est pas réclamé ou de la tranquillité du port n'est pas compromise; Est d'avis que cette distinction indiquée par le rapport du grand juge et conforme à l'usage est la seule règle qu'il convienne de suivre en cette matière; Et appliquant cette

القرار المشار إليه قد حدد طبيعة الأشخاص الذين تطبق عليهم الولاية الجنائية، فإن المادة 19 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لسنة 1958، والمادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، لم تميزا بين أفراد الطاقم وركاب السفينة، حيث اكتفتا باستعمال عبارة " أي شخص "، والتي تفيد كل المتواجدين على ظهر السفينة من أفراد الطاقم أو الركاب .

أما بالنسبة إلى الولاية المدنية للدولة الساحلية أثناء المرور الجاني، فالأمر يتعلق بسفن أجنبية مارة عبر منطقة خاضعة لسيادة الدولة الساحلية، وهذه الأخيرة الحق في أن تنفذ في مواجهتها الأحكام الحائزة على قوة الشيء المقضي به . على أن هناك من الفقه من رأى بأن مثل هذا الاستنتاج سيكون غير منسجم مع مصالح الملاحة وضرورات التجارة الدولية، لكونها ستفضي إلى خلق عوائق أمام ممارسة حق المرور البريء⁽⁴⁴²⁾ .

وهو رأي صائب لأن ممارسة الولاية الجنائية إذا كانت تبرر بالحفاظ على أمن وسلامة الدولة الساحلية، فإن الأمر يختلف بالنسبة إلى الولاية المدنية التي لا يتأثر النظام العام بعدم تطبيقها، لأنها تتعلق بمصالح ذات طابع مدني أو تجاري ترتبط أساسا بالخواص، وبالتالي فإن تدخل سلطات الدولة الساحلية في شؤون سفينة أجنبية يجب أن يكون محدودا حين يتعلق الأمر بمسائل مدنية . وعليه يجب عدم التدخل في السفينة الأجنبية المارة عبر البحر الإقليمي بسبب خلافات ذات طابع مدني أو تجاري مهما كانت الشكاوى الموجهة ضد السفينة أو ركبها، لأن مبدأ عدم عرقلة الدولة الساحلية لسير سفينة أثناء المرور البريء يطبق في المسائل المدنية بفعالية أكبر بالمقارنة مع المسائل الجنائية . على أنه إذا لم تكن هناك أحكام اتفاقية تعفي السفينة الأجنبية من الخضوع للولاية المدنية للدولة الساحلية حين تمر عبر بحرها الإقليمي، فإن هناك قواعد المجاملة والممارسة الدولية التي تمنع أي تدخل لسلطات الدولة الساحلية طالما أن مرورها لا يؤثر على سلامة وأمن الدولة، ومادام أن المساعدة لم تُطلب منها من طرف قائد السفينة أو مسئول دبلوماسي أو قنصلي تابع لدولة العلم.

doctrine aux deux espèces particulières pour lesquelles ont réclamé les consuls des Etats-Unis; Considérant que, dans l'une de ces affaires, il s'agit d'une rixe passée dans le canot du navire américain le Newton entre deux matelots du même navire, et dans l'autre d'une blessure grave faite par le capitaine en second navire le Sally à l'un de ses matelots pour avoir disposé du canot sans ordre; Et d'avis qu'il y a lieu d'accueillir la réclamation et d'interdire aux tribunaux français la reconnaissance des deux affaires précitées .> G.Gidel, Op.Cit., tome II, pp.207-208 .

⁴⁴² - جاء في جواب الحكومة البريطانية على الاستمارة الموجهة لها أثناء التحضير لمؤتمر التقنين لسنة 1930 بعض الأفكار التي تسيير في هذا السياق :

(... Dans la pratique les Etats n'exercent pas leurs droits de juridiction sur les navires étrangers qui ne font que passer dans les eaux territoriales . il n'y aurait pour ces Etats aucun avantage à agir de cette façon, et l'exercice de cette juridiction créerait pour les navires étrangers des difficultés inutiles . Les droits de juridiction, dans la pratique, ne sont exercés que l'orsqu'il est nécessaire de le faire, dans l'intérêt de la bonne administration; mais c'est l'Etat lui-même qui doit juger si les intérêts de la bonne administration exigent cette intervention....Les Etats ne se hasardent pas à essayer d'appliquer leur juridiction dans la mesure déraisonnable aux navires qui passent dans leurs eaux territoriales, car, dans ce cas, ils ne seraient pas fondés à se plaindre si leurs propres navires marchands, lorsqu'ils passent dans les eaux territoriales d'Etats étrangers, étaient assujettis au même traitement...) Conférence pour la codification du droit international (1929), tome II, Op.Cit., p.82

وحول هذا الموضوع هناك توافق تام بين اتفاقيتي جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المحاورة⁴⁴³ (والأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 . فبالنسبة إلى الأشخاص نجد أن صياغة الفقرة الأولى من المادة 28 من اتفاقية 1982 تفيد أنها تركت للدولة الساحلية إمكانية إخضاعهم لولايتها القضائية، حيث تنص على ألا ينبغي الدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي، أو أن تحول اتجاهها لغرض ممارسة ولايتها المدنية، فيما يتعلق بشخص موجود على ظهر السفينة، حيث أن استعمالها عبارة " لا ينبغي ne devrait pas " يفسر بأن الأمر لا يتعلق بقاعدة قانونية تفيد صفة الأمر . وهي صيغة تختلف عن تلك التي استعملتها نفس المادة بالنسبة إلى السفن، حيث نصت في الفقرة الثانية على ألا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أية دعوى مدنية، إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها عبر مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة، وهنا يلاحظ أن المادة قد تضمنت قاعدة أمرة باستعمالها لعبارة " لا يجوز ne peut " . ويبدو اختلاف الصياغة اللغوية بين الفقرتين الأولى والثانية من المادة 28 منطقياً، حيث أن ممارسة الدولة الساحلية لولايتها المدنية على شخص موجود على ظهر السفينة لا يعرقل الملاحة بشكل الجدي، بالمقارنة مع توقيع إجراءات التنفيذ ضد سفينة أو احتجازها من أجل دعوى مدنية .

على أن هناك بعض الاستثناءات التي تجيز للدولة الساحلية ممارسة ولايتها المدنية على السفينة المارة عبر بحرها الإقليمي، كحالة التصادم أو إلحاق أضرار بشباك الصيد أو الطواقي Bouées. الأمر الذي يتيح لسلطات الدولة الساحلية متابعة السفينة الأجنبية ومطاردتها إن اقتضى الحال إذا حاولت الفرار نحو البحر العالي.

2- ممارسة حق المطاردة الحثيثة أثناء المرور العمودي والرسو في البحر الإقليمي

سبق أن تعرضنا للصور الثلاثة للمرور في البحر الإقليمي⁴⁴⁴، وإذا كانت سلطة الدولة محدودة على السفينة حين مرورها مروراً جانبياً في البحر الإقليمي، فإن هذه السيادة تصبح كاملة ولا يطرأ عليها أي تحديد في حالتي المرور العمودي و الرسو في البحر الإقليمي دون أن يكون ذلك الرسو مبرراً بقوة القاهرة أو حالة

⁴⁴³ - (Article 20(1). L'Etat riverain ne devait ni arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord .

(2) L'Etat riverain ne peut pratiquer, à l'égard de ce navire, des mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile que si ces mesures sont prises à raison d'obligation assumées ou de responsabilités encourues par ledit navire, au cours ou en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'Etat riverain .

(3) Les dispositions du paragraphe précédent ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre les mesures d'exécution ou les mesures conservatoires en matière civile que peut autoriser sa législation, à l'égard d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures .)

⁴⁴⁴ - هذه الصور الثلاثة هي : المرور الجانبي الذي يعني الملاحة عبر البحر الإقليمي بغرض اجتياز دول دخول المياه الداخلية أو التوقف في ميناء أو مرسى خارج المياه الداخلية؛ والمرور العمودي الذي يجمع مرور الدخول حين عبور البحر الإقليمي من أجل النفاذ إلى المياه الداخلية أو أحد الموانئ أو المراسي؛ ومرور الخروج حين المغادرة .

محنة⁽⁴⁴⁵⁾ . ومن هنا كان لدراسة الحالتين أهمية في دراسة حق المطاردة الحثيثة، لأن الدولة الساحلية تتمتع بسلطة واسعة لخلق نوع من التوازن بين مدى أهمية الخروقات وضروريات حرية الملاحة .

وبالنسبة للحالة الأولى فقد تعرضت لها الفقرة الثانية من المادة 27 والفقرة الثالثة من المادة 28 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982⁽⁴⁴⁶⁾، حيث تطرقت المادة 27 لممارسة الولاية الجنائية بنصها على أن الأحكام المذكورة في الفقرة الأولى من المادة 27⁽⁴⁴⁷⁾، لا تمس حق الدولة الساحلية في اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها، لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة عبر البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية . وتسجل هذه الفقرة - بخلاف الفقرتين الأولى والخامسة من نفس المادة⁽⁴⁴⁸⁾ - توسعا في سلطة الدولة الساحلية حين يتعلق الأمر بسفينة مارة عبر البحر الإقليمي انطلاقا من المياه الداخلية . وتطرقت المادة 28 إلى الولاية المدنية بنصها على حق الدولة الساحلية في اتخاذ الإجراءات التنفيذية أو التحفظية، في المجال المدني في مواجهة سفينة أجنبية عابرة في البحر الإقليمي بعد مغادرة المياه الداخلية .

وبالنسبة إلى الوضعية في المياه الداخلية التي تمارس فيها الدولة الساحلية سيادة خالصة وغير محدودة، فإن هذه الأخيرة تتمتع بالاختصاص القضائي في مواجهة السفن الخاصة المارة في هذه المياه، وبالتالي فمن حق محاكمها أن تنظر في كل الخروقات المرتكبة على ظهر السفن المارة من هناك، كما لو أنها ارتكبت فوق إقليمها البري . وتتمتع الدولة الساحلية بسلطة تقدير ما إذا كانت ترغب أو تزهّد في ردع هذه الخروقات، وبالتالي يمكن التخفيف من قاعدة الاختصاص هذه عن طريق التكييف القانوني للخرق استنادا إلى الطريقة التي تتصور بها الدولة الساحلية ممارسة ولايتها الجنائية . ونجد في الممارسة الدولية أن الدول الساحلية لا تضع دائما موضع التنفيذ كامل ولايتها الجنائية فيما يتعلق بالخروقات المرتكبة على ظهر السفن الخاصة المارة عبر مياهها الداخلية، وتمنح بعضا منها عن طواعية إلى دولة العلم في إطار المجاملة الدولية .

ويتم ذلك بطريقتين، فهناك الطريقة الأنجلوسكسونية التي لا تضع أي تحديد قبلي بين الحالات التي تمارس فيها الدولة الساحلية ولايتها و بين تلك التي تمنح فيها الاختصاص لدولة العلم، وقد تضمن جواب بريطانيا على النقطة 15 من الاستمارة الموجهة للحكومات من طرف اللجنة التحضيرية لمؤتمر لاهاي للتقنين

⁴⁴⁵ - يخضع البحر الإقليمي لسيادة الدولة الساحلية التي يقع عليها قيد المرور البريء، وهذا القيد يفسر بشكل ضيق لأن البحر الإقليمي هو مجال للعبور وليس للرسو، فالسفينة الراسية فيه تثير الشبهات إذا كان الرسو غير مبرر بالقوة القاهرة أو حالة المحنة، مما يجعل السفينة الراسية خاضعة لسيادة الدولة الساحلية .

⁴⁴⁶ - نص هذه الفقرة مأخوذ حرفيا تقريبا من نص الفقرة الثانية من المادة 19 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لسنة 1958 .
(les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre toutes mesures autorisées par sa législation en vue de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures).

⁴⁴⁷ - 1- لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة عبر البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط :

(أ) إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية؛
(ب) أو إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي؛
(ج) أو إذا طلب ريان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية؛
(د) أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر في العقل .

- باستثناء ما هو منصوص عليه في أحكام الجزء الثاني عشر أو في حالة انتهاك القوانين والأنظمة المعتمدة وفقا للجزء الخامس، لا يجوز للدولة ⁴⁴⁸ الساحلية أن تتخذ أية خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة عبر البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي، إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية

لسنة 1930 الخطوط العريضة للطريقة الأنجلوسكسونية⁴⁴⁹). وهناك الطريقة الفرنسية التي تعلن صراحة عن القواعد العامة لتقسيم الاختصاص بين الدولة الساحلية ودولة العلم، ويشكل القرار الصادر في قضية السفينتين الأمريكيتين نيوتن **Newton** وسالي **Sally** عن مجلس الدولة الفرنسي، المشار إليه سابقا، والصادر في 28 أكتوبر 1806، القاعدة التي تنظم هذا الموضوع، حيث ينص على أن الولاية الإقليمية الفرنسية تطبق في شأن كل ما يمس مصالح الدولة فيما يتعلق بالخروقات المرتكبة على ظهر السفن الأجنبية المتواجدة في الموانئ والمرافئ الفرنسية. وبهذا تخضع السفينة الأجنبية للأنظمة التي تحافظ على السلامة العامة (lois de police) والقوانين الجنائية، وبالنسبة إلى أفراد الطاقم فإنهم يمثلون أمام المحاكم الفرنسية التي تنظر في الخروقات التي يرتكبونها على ظهر السفينة تجاه الأجانب عن الطاقم. وفي المقابل تُسند ممارسة الولاية القضائية لدولة العلم فيما يتعلق بالخروقات المرتكبة على ظهر السفينة فيما بين أفراد الطاقم، إلا إذا طُلب منها تقديم المساعدة أو كان لهذه المخالفات تأثير على الأمن العام للميناء.

ويظهر أن موقف المدرسة الأنجلوسكسونية أقرب إلى الصواب، فمادام أن القانون الدولي يمنح الدولة الساحلية حق ممارسة ولايتها الخالصة على مياهاها الداخلية، وأن الدولة الساحلية تتنازل بمحض إرادتها عن جزء من هذه الولاية لصالح دولة العلم، فمن باب أولى أن تتمتع بسلطة تقديرية واسعة في التمييز بين الحالات التي تمارس فيها هذه الولاية وبين تلك التي تتنازل فيها عن ممارستها لصالح دولة العلم، دون أن تكون مضطرة إلى الإعلان عن هذا التمييز صراحة وإلا سيصبح من الحقوق المكتسبة بالنسبة إلى دولة العلم، وهو أمر لا يتناسب مع إطلاقية السيادة التي تمارسها الدولة الساحلية على مياهاها الداخلية.

أما بالنسبة إلى الحالة الثانية حين توقف السفينة في أحد الموانئ التابعة لدولة أجنبية فكما سبقت الإشارة إلى ذلك فإن الدولة الساحلية تعتبر سيدة على موانئها والمنشآت المقامة عليها، واستنادا إلى هذه السيادة فإن بإمكانها اتخاذ كافة التدابير لنفاذ السفن الأجنبية إلى تلك المراسي وإخضاعها لقوانينها وأنظمتها المطبقة فيها، ولها أن تفرض عليها الرسوم اللازمة مقابل الاستفادة من الخدمات المقدمة لها. إلا أنها مع ذلك لا يمكن لها أن تمنع السفن الأجنبية من التردد عليها إلا إذا كانت هناك أسباب مشروعة لهذا المنع، لأن الملاحة في البحر العالي والمرور في البحر الإقليمي لن يكون لهما معنى في حالة منع السفن الأجنبية من النفاذ إلى الموانئ، لذا يجب أن تظل الموانئ مفتوحة لاستقبال تلك السفن لتيسير التجارة الدولية وتشجيع الملاحة البحرية. وهناك اتفاقيات دولية، ثنائية وجماعية، تنص على الأحكام التي يجب تطبيقها في هذه الحالات، وكمثال على الاتفاقيات الثنائية نذكر على سبيل المثال اتفاقية التجارة والملاحة بين ألمانيا وإيطاليا المبرمة في

⁴⁴⁹ - De l'avis du gouvernement de Sa Majesté en Grande-Bretagne, l'Etat a le droit d'exercer sa juridiction sur un navire marchand mouillé dans les ports. Ainsi que sur les personnes et les marchandises se trouvant à bord. En matière pénale, il n'est pas habituel de la part des autorités d'intervenir et d'appliquer la juridiction locale, à moins que l'assistance des dites autorités ne soit requise par le représentant local de l'Etat dont le navire bat le pavillon ou par les personnes qui ont la charge du navire, ou par une personne directement intéressée, ainsi que dans les cas où la paix ou le bon ordre du port risquent d'être compromis. Dans chaque cas particulier, c'est aux autorités de l'Etat qu'il appartient de juger s'il y a lieu ou non d'intervenir ou non d'intervenir. > Conférence pour la codification du droit international (1929), vol.II, Op.Cit., p.99.

روما بتاريخ 31 أكتوبر 1925، التي تحت طرقي المعاهدة على معاملة سفن الطرف الآخر مثل معاملتها للسفن الوطنية⁴⁵⁰)، وبالنسبة للاتفاقيات الجماعية هناك اتفاقية جنيف الصادرة في 9 دجنبر سنة 1923، الخاصة بالنظام الدولي للموانئ البحرية، التي أعطت الحق لجميع الدول الأطراف في استخدام الموانئ البحرية لكل منها، وفي الحصول على التسهيلات والمساعدات اللازمة مع مراعاة المساواة بينها في المعاملة⁴⁵¹) .

وإذا كان من حق السفن التجارية النفاذ إلى الموانئ الأجنبية فإنها تصبح حين رسوها فيها خاضعة وركابها للولاية القضائية للدولة الساحلية، التي بإمكانها أن تمارس عليها ولايتها الجنائية والمدنية⁴⁵²) .

فالأعمال التي يقوم بها أفراد الطاقم أو ركاب السفينة الأجنبية فوق اليابسة، أو فوق السفينة حين رسوها في الميناء، أو حين تكون فوق المياه الداخلية، تكون على العموم خاضعة للولاية القضائية للدولة الساحلية، على أن هذه الأخيرة غالبا ما لا تمارس مثل هذه الولاية إلا إذا كانت لها مصلحة في ذلك أو تسعى من خلالها إلى تفادي ضرر حال . وفي حالة فرار سفينة أجنبية فوق البحر العالي لتجنب تفتيش أو توقيف شخص يوجد على ظهرها متهم بارتكاب مخالفة، أو لتجنب التزامات مدنية، يخول للدولة الساحلية حق المطاردة الحثيثة . والجدير بالذكر أن مجرد الإخلال بالنظام الداخلي للسفينة من طرف أفراد طاقمها لا يندرج ضمن هذه الحالات ولا يبرر المطاردة .

وإذا كانت سلطات الدولة الساحلية على المجالات الخاضعة لسيادتها قوية، فإنها تخف حين يتعلق الأمر بالمجالات الخاضعة لولايتها، وتندثر حين يتعلق الأمر بالبحر العالي، مما يؤثر على كيفية ممارسة حق المطاردة الحثيثة في هذه المجالات .

المبحث الثاني : المجالات البحرية الأخرى وحق المطاردة الحثيثة

سنقسم هذه المجالات البحرية الغير الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية إلى قسمين : المجالات البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية (الفرع الأول)، والمجالات الواقعة خارج نفوذ الولاية الإقليمية (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : حق المطاردة الحثيثة في المجالات البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية

تتميز هذه المناطق بنظام قانوني خاص يجعل الدولة الساحلية لا تمارس عليها سيادتها وإنما حقوقا سيادية، هذه الحقوق تؤدي إلى تضيق نطاق ممارسة حق المطاردة الذي لا يمارس إلا من أجل الرد على

⁴⁵⁰ - Article 25 . <Vessels of one of the Contracting Parties shall be treated in the ports of the other in every respect like national vessels . This applies also to free access to the port, utilization of it, and the full use of the arrangements available for vessels and for their commercial operation .> Treaty of Commerce and navigation between Germany and Italy, signed at Rome, 31 December 1925, in Laws and regulations on the regime of the territorial sea, Op.Cit., p.786 .

⁴⁵¹ - J.P.Quéneudec, Conventions..., Op.Cit., p.506 .

⁴⁵² - من بين الاتفاقيات الجماعية التي تركز ولاية الدولة الساحلية على السفن الأجنبية الراسية في أحد موانئها هناك اتفاقيات بروكسيل الثلاثة المتعلقة بتوحيد بعض قواعد الحجز التحفظي للسفن، وتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالولاية المدنية في حالة التصادم، وتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالولاية الجنائية في حالة التصادم أو أية حوادث بحرية، وقد أبرمت كلها في 10 مايو 1952، أنظر :

J.P.Quéneudec, Conventions...Op.Cit.,pp.639-652 et 671-677.

المخالفات التي ترتكب ضد المصالح والحقوق التي تحميها النصوص القانونية المنظمة لهذه المناطق . وتمثل هذه المجالات في المنطقة المجاورة (الفقرة الأولى) والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري⁽⁴⁵³⁾ (الفقرة الثانية) .

الفقرة الأولى : المنطقة المجاورة وحق المطاردة الحثيثة

لقد كان إنشاء المنطقة المجاورة محاولة للتوفيق بين مطالب الدول بتوسيع المناطق الخاضعة لسيادتها، وبين مواقف الدول الأخرى التي كانت تحاول التقليل من عرض البحر الإقليمي، مما كان له تأثير على مفهومها (أولاً)، وعلى كيفية ممارسة المطاردة فيها (ثانياً) .

أولاً: مفهوم المنطقة المجاورة

لقد ساهمت عدة عوامل في خلق المنطقة المجاورة، تمثلت في تزايد أهمية للبحار من النواحي الاقتصادية والإستراتيجية والعسكرية⁽⁴⁵⁴⁾ . ولقي إنشاء هذه المنطقة تأييداً من طرف بعض المعاهد العلمية مثل معهد القانون الدولي في المادة 12 من التوصية الصادرة عن دورة ستوكهولم، وجامعة هارفارد في المادة 20 من مشروع سنة 1929⁽⁴⁵⁵⁾، وأجاز الدكتور شوكين Schücking من خلال المادة الثانية من مشروعه إمكانية الدولة الساحلية ممارسة حقوق الولاية الضرورية لحماية أمنها⁽⁴⁵⁶⁾ ، لكن دون التمتع بحقوق اقتصادية فيها . ومن خلال الأجوبة التي قدمتها الحكومات فيما يتعلق بالفقرة الثالثة من النقطة الثالثة من الاستمارة الموجهة إليها⁽⁴⁵⁷⁾ تبين أن أغلبية الدول - 14 جواباً من أصل 22 - تؤيد فكرة تحويل الدولة الساحلية ممارسة بعض الحقوق فيما وراء حد 3 أميال تتعلق بالمسائل الجمركية والصحية والعسكرية . وكرسها أساس التفاوض

⁴⁵³ - لن نتناول هذه الفقرة الجرف القاري نظراً لارتباط حق المطاردة الحثيثة أكثر بالمياه السطحية، أنظر الصفحة 270 الهامش 168 .
⁴⁵⁴ - من بين التشريعات التي تناولت موضوع المنطقة المجاورة وكانت وراءها دوافع اقتصادية نذكر القانون المغربي الصادر على شكل ظهير في 31 مارس 1919، والذي نصت المادة الثانية منه على إنشاء منطقة ممتدة على مسافة 6 أميال من الشاطئ لغرض الصيد؛ وهناك التشريعات التي كانت وراءها دوافع ضريبية وجمركية مثل الفرع 53 من القانون البريطاني Customs Consolidation Act، الصادر في 24 يوليو 1876، والذي نص على إقامة منطقة بحرية ممتدة على مسافة 4 فراسخ بحرية من شاطئ المملكة المتحدة لأغراض جمركية؛ وهناك أخيراً التي كانت وراءها بواعث صحية مثل القوانين البريطانية التي قررت سنة 1758 إنشاء منطقة بعرض 4 فراسخ بحرية تمارس فيها الرقابة الصحية، وقد اتخذت نفس التدابير كل من إسبانيا وإيطاليا مع بعض الاختلافات من حيث عرض المنطقة المعنية . أنظر سامي سالم الحاج، مرجع سابق، ص. 95 وأيضاً :

Dahir relating to maritime fishing(1919), Op.Cit., p.77; Customs Consolidation Act(1876), Op.Cit., pp.98-99

⁴⁵⁵ - Article 12 : (Dans une zone supplémentaire, contiguë à la mer territoriale, l'Etat peut prendre les mesures nécessaires à sa sécurité, au respect de sa neutralité, à la police sanitaire, douanière et de la pêche . Il est compétent pour connaître, dans cette zone supplémentaire, des infractions aux lois et règlements concernant ces matières . L'étendue de la zone supplémentaire ne peut dépasser neuf milles marins);

Article 20 : (La navigation en haute mer est libre pour tous les Etats . Toutefois, dans une zone de haute mer contiguë à la mer marginale (territoriale), un Etat peut prendre les mesures nécessaires en vue d'éviter sur son territoire ou dans ses eaux territoriales, soit les contraventions à ses lois de police douanière, soit les atteintes à sa sûreté de la part de navires étrangers . Ces mesures de contrôle ne pourront être prises au delà de douze milles à compter de la côte)

Annuaire de l'I.D.I., session de Stockholm, 1928, pp.755-759; G.Gidel, Op.Cit., tome III, pp.362-364.

⁴⁵⁶ - Article 2...Au delà de la zone de souveraineté, les Etats peuvent exercer des droits administratifs, en se basant, ou sur les usages, ou sur un besoin essentiel . Sont inclus les droits de juridiction nécessaires à leur protection . Au delà de la zone de souveraineté, les droits de jouissance économique exclusive ne peuvent pas être exercés .> Conférence pour la codification du droit international (1929), vol.II, Op.Cit., p.193.

⁴⁵⁷ - Point III(C). L'Etat prétend-il exercer des droits au delà des eaux territoriales soumises à sa souveraineté? Dans le cas d'affirmative, quels sont exactement ces droits, sur quoi se fondent-ils, sont-ils réclamés dans une zone d'étendue limitée ou sans limitation précise dans les eaux voisines des ses côtes, mais en dehors de ses eaux territoriales?> Ibid., p.22.

رقم 5 بنصه على إمكانية الدولة الساحلية القيام في منطقة من البحر العالي مجاورة للمياه الإقليمية، بالمراقبة الضرورية من أجل تجنب إقليميها أو مياهها الإقليمية أية خروقات لقوانينها الجمركية أو الصحية، ولتفادي أي مس بأمنها من طرف السفن الأجنبية وأن هذه التدابير تُتخذ على مسافة 12 ميلا من الشاطئ⁽⁴⁵⁸⁾ .

وكانت لجنة القانون الدولي أكثر دقة في تناولها لموضوع المنطقة المجاورة، حيث ورد في الفقرة الأولى من المادة 66 من مشروع اللجنة المصادق عليه في دورتها الثامنة سنة 1956 أن بإمكان الدولة الساحلية أن تمارس على منطقة من البحر العالي مجاورة للبحر الإقليمي المراقبة الضرورية، من أجل منع خرق قوانينها الجمركية والضريبية والصحية في إقليمها أو في بحرها الإقليمي، وزجر الخروقات التي تلحق بهذه القوانين. وكرس مؤتمر جنيف لقانون البحار المنعقد سنة 1958 مضمون المادة المتعلقة بالمنطقة المجاورة الواردة في مشروع لجنة القانون الدولي في المادة 24 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، مع إضافة فقرة ثالثة تهم حالة الدول المتقابلة أو المتجاورة⁽⁴⁵⁹⁾ . أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فقد خصصت للمنطقة المجاورة المادة 33 التي أقرت للدولة الساحلية فيها حق ممارسة السيطرة اللازمة من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالمهجرة أو الصحة، داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي، والمعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي . على ألا تمتد المنطقة المجاورة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي⁽⁴⁶⁰⁾ .

أما بخصوص النظام القانوني لهذه المنطقة فقد اعتبرته المادة 66 من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1956 جزءا من البحر العالي، وجاء في تعليق اللجنة على مضمون المادة 66 أن القانون الدولي يعترف للدول، لأغراض معينة، بحق مباشرة نوع من الرقابة المانعة أو الواقية على " جزء من البحر العالي " مجاور لبحارها الإقليمية، وأن الاعتراف بتلك الرقابة لا يغير النظام القانوني لمياه المنطقة التي تظل جزءا من البحر العالي⁽⁴⁶¹⁾ . وهو نفس الموقف الذي تبته اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة من خلال الفقرة الأولى من المادة

⁴⁵⁸ - Base de discussion N° 5. <Sur la haute mer contiguë, l'Etat riverain peut prendre les mesures de contrôle nécessaires en vue d'éviter sur son territoire ou dans ses eaux territoriales soit les contraventions à ses lois de police ou sanitaire, soit les atteintes à sa sûreté de la part des navires étrangers . Ces mesures de contrôle ne pourront être prises au delà de douze milles marins à compter de la côte. > Ibid., p.34.

⁴⁵⁹ - Lorsque les côtes de deux Etats sont adjacentes ou se font face, aucun de ces deux Etats n'aura le droit, à défaut d'accord contraire entre eux, d'étendre sa zone contiguë au-delà de la ligne médiane dont chaque point est équidistant des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces Etats.

⁴⁶⁰ - والجدير بالذكر أن معظم تشريعات الدول المؤرخة بما قبل اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تبنت مسافة 12 ميلا كعرض للمنطقة المجاورة مقاسة من الحد الخارجي للبحر الإقليمي، مثل المغرب من خلال المادة السابعة من ظهير 1.81.179 الصادر سنة 1981 و القانون البحري لدولة بورما لسنة 1977 من خلال المادتين 10 و 11، وهناك دول اختارت عرض 6 أميال مقاسة من الحد الخارجي للبحر الإقليمي مثل دولة بنغلاديش من خلال المادة 4 من قانونها البحري الصادر سنة 1974 .

Article 7. Sur une étendue, située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, jusqu'à une distance de 24 milles marins, calculée à partir des lignes de base droites ou des lignes de base normales qui servent à mesurer la largeur de la mer territoriale et désigner sous le nom de zone contiguë... > Dahir n° 1.81.179 du jourmada II 1401 (8 avril 1981) portant promulgation de la loi N° 1-81 instituant une Zone Economique Exclusive de 200 milles marins au large des côtes marocaines (B.O. du 6 mai 1981).

⁴⁶¹ - Rapport de la C.D.I., sur les travaux de sa 8è session du 23 avril au 4 juillet 1956, Nations Unies, A.G., Doc. Off., XIè session, suppl. n°9 (A/3159), New York, 1956, p.42.

24 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة⁴⁶²) واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث نصت من خلال المادة 33 على أن الدولة الساحلية تمارس ولايتها على منطقة مجاورة لبحرها الإقليمي تسمى بالمنطقة المجاورة . وبموجب الاتفاقية الأخيرة أصبحت المنطقة المجاورة مشمولة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، مما يجعلها مختلفة عن البحر الإقليمي وغير خاضعة لسيادة الدولة الساحلية، وبالتالي فإن الملاحة فيها حرة ومفتوحة أمام جميع السفن شأنها في ذلك شأن المنطقة الاقتصادية والبحر العالي، بحيث لا يجوز للدولة الساحلية أن توقف المرور أو تمنعه أو تخضعه لقوانينها وأنظمتها .

لقد اعترفت لجنة القانون الدولي للدولة الساحلية بممارسة سلطات تهم خصوصاً الميادين الضريبية والجمركية بغرض مكافحة خرق قوانينها المتعلقة بمصالحها، وزجر الخروقات الواقعة على هذه القوانين المرتكبة في إقليم الدولة أو في بحرها الإقليمي، في حين لم تعترف لها بحق ممارسة حقوق في المجال الأمني، واعتبرت ممارسة المراقبة الجمركية والصحية كافية في الكثير من الحالات لحماية سلامة وأمن الدولة الساحلية، وفي مجال الصيد لم تمنح الدولة الساحلية حق اتخاذ التدابير التي تعتبرها ضرورية للمحافظة على الثروات البيولوجية البحرية⁴⁶³) . وتبنت نفس الموقف اتفاقية 1982 حيث نصت الفقرة الأولى من مادتها 33 على حق الدولة الساحلية في ممارسة السيطرة اللازمة في المنطقة المجاورة من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة، داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي، والمعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي . وبهذا تكون قد استبعدت هي أيضاً سلطات الدولة الساحلية فيما يتعلق بحق احتكار الصيد، وحققها في اتخاذ أية إجراءات تهدف من خلالها صيانة الثروة البيولوجية البحرية في المنطقة المجاورة، وكذا حققها في اتخاذ إجراءات الدفاع العسكري البحري في هذه المنطقة⁴⁶⁴) .

وبالرغم من تناقص أهمية المنطقة المجاورة، وطغيان مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة على كافة أحكامها، فإن الكثير من الدول ما تزال متشبثة بها، وقد لخصت لجنة الخبراء العرب لقانون البحر أثناء انعقاد المؤتمر الثالث موقف الدول العربية في أعمال اللجنة الثانية في خصوص هذه المسألة على الشكل التالي :

> أظهرت مناقشات اللجنة الثانية في شأن المنطقة المجاورة، أن الدول أصبحت أكثر استعداداً لقبول فكرة المنطقة المجاورة كنظام قانوني قائم بذاته، لا يحتل بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة . وهذه الأخيرة تتوخى تخويل الدولة الساحلية في منطقة من المياه البحرية تمتد على 200 ميل بحري، تقاس من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي، حقوق سيادة من طبيعة مانعة بهدف استكشاف واستغلال مصادر الثروة الموجودة

⁴⁶² - (Sur une zone de la haute mer contiguë à sa mer territoriale, l'Etat riverain peut exercer le contrôle nécessaire en vue de...).

⁴⁶³.

⁴⁶⁴ - (L'exercice par l'Etat riverain des droits énoncés dans le présent article ne porte pas atteinte au régime de l'espace aérien situé au-dessus de la zone contiguë).

في المنطقة الاقتصادية الخالصة، الحية و غير الحية، والموجود منها على قاع البحر في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو تحت القاع أو على امتداد عموم المياه .

أما الحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية في المنطقة المجاورة فلا تزيد على مجرد حقوق رقابة، هدفها تحويل الدولة الساحلية حق مباشرة الرقابة الضرورية من أجل منع الإخلال بأنظمتها الجمركية والصحية والمالية وأنظمة الهجرة في إقليمها أو بجزرها الإقليمي، وكذلك فرض العقوبات في حالة الإخلال بالأنظمة المذكورة داخل إقليم الدولة أو بجزرها الإقليمي . وبذلك تكون حقوق الرقابة في المنطقة المجاورة من طبيعة وقائية هدفها توقي المخالفات المحتملة للأنظمة الجمركية والمالية والصحية وتلك المتعلقة بالهجرة التي تطبقها الدولة الساحلية داخل إقليمها أو في بجزرها الإقليمي، فإذا لم تحقق التدابير الوقائية الأغراض المقصودة منها، كان للدولة الساحلية أن تتدخل لردع المخالفات التي تقع ضد الأنظمة المذكورة داخل إقليمها أو بجزرها الإقليمي، وذلك بإزالة العقاب على المخالفين لأحكامها . وبذلك تقوم المنطقة المجاورة كنظام قانوني لا تختلط وظائفه بالأغراض التي تقوم عليها المنطقة الاقتصادية ⁴⁶⁵ .

إلا أنه وبالرغم من هذه المبررات فإن المنطقة المجاورة قد أصبحت بموجب اتفاقية 1982 ضمن نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة، بعد أن كانت حسب مقتضيات اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958 مجالا مستقلا يجاور البحر الإقليمي ويشكل جزءا من البحر العالي، مما أدى إلى تناقص أهميتها، حيث لم تعد لها فائدة إلا في بعض المناطق ذات الظروف الجغرافية الخاصة كتلك المشاطئة للبحار شبه المغلقة، أو بعض الجزر التي لا يمكن أن يطبق عليها مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة .

ثانيا: المطاردة الحثيثة من المنطقة المجاورة

لقيت فكرة تمتع الدولة الساحلية بحقوق خاصة في منطقتها المجاورة تسمح لها بأن تمارس فيها على السفن الأجنبية حق المطاردة حثيثة قبولا من طرف الفقه . فالفقيه جيدل Gidel رأى بأن ممارسة حق المطاردة الحثيثة انطلاقا من المياه المجاورة هو تصرف سليم ومنطقي، مثله في ذلك مثل حق المطاردة الحثيثة في المياه الإقليمية⁴⁶⁶ . ورأى الأستاذ سيل Scell بأن الأمر يتعلق بعملية توسيع لاختصاص تمارسه الدولة الساحلية بشكل انفرادي في مياهها الإقليمية وتحويله إلى اختصاص مشترك تمارسه في البحر العالي، وأن هناك مصلحة دولية عامة في أن تقوم سلطة الدولة الساحلية بالتدخل لحساب المصلحة الدولية المشتركة⁴⁶⁷، واعتبر حق المطاردة الحثيثة ملازما للحقوق التي تتمتع بها الدولة الساحلية في المنطقة المجاورة لشواطئها، وأن الضرر الذي يلحق بتلك الحقوق يبرر مطاردة السفينة المذنبة فيما وراء هذه المنطقة بنفس الطريقة التي تتم بها حين

⁴⁶⁵ - سامي سالم الحاج، قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد، بيروت، معهد الإنماء العربي، 1987، ص. 101-102 .

⁴⁶⁶ - (Pour ceux donc qui, comme nous même, admettent que l'Etat riverain, même en absence de convention expresse à cet effet, possède dans la zone dite contiguë des droits, limités d'ailleurs à certains intérêts particuliers, la lésion de ces droits commise par un navire étranger pourra donner lieu contre celui-ci à poursuite en haute mer à partir des eaux " contiguës " .) G.Gidel, vol.III, Op.Cit., p.348 .

⁴⁶⁷ - H.Accioly, Op.Cit., p.6.

خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية في البحر الإقليمي⁽⁴⁶⁸⁾ . وأيد الأستاذ دنيس Dennis حق المطاردة الحثيثة من منطقة ساحة الإبحار المنصوص عليها في الاتفاقية المبرمة بين الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا سنة 1924 المتعلقة بمنع نقل المشروبات الكحولية إلى داخل التراب الأمريكي، ورأى بأن أي تفسير لبنود الاتفاقية ينكر هذا الحق سييطل غرض الاتفاقية المتمثل في التنازلات المتبادلة بين طرفي الاتفاقية . ودلل على رأيه بقرار محكمة الاستئناف الأمريكية في قضية فانسر The Vincés، الذي اعترف بالمطاردة الحثيثة انطلاقاً من المنطقة المذكورة⁽⁴⁶⁹⁾ .

وأعلن معهد القانون الدولي صراحة في مشروعه المتعلق بالبحر الإقليمي، الصادر عن دورة ستوكهولم سنة 1928 من خلال المادة 13، على أن المطاردة التي تمارسها الدولة الساحلية بسبب خرق قوانينها وأنظمتها في البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة يمكن أن تستمر فوق البحر العالي، كما يحق لتلك الدولة أن توقف وتحاكم السفينة المطاردة⁽⁴⁷⁰⁾ .

وتضمنت عدة تشريعات وطنية مقتضيات تهم موضوع المطاردة من المنطقة المجاورة، فقد نصت القوانين المتعلقة بشرطة الحدود ببايستونيا لسنة 1918 على إقامة منطقة تمتد على مساحة 12 ميلاً تخضع فيها السفن الروسية والأجنبية للمراقبة التي تضطلع بها السفن الروسية المخول لها اختصاص مراقبة حدود إيستونيا⁽⁴⁷¹⁾، وأقرت المادة 17 من القانون المتعلق بالدفاع عن الحدود في ليتوانيا، الصادر في 24 أبريل 1928، إنشاء منطقة جمركية بحرية من 12 ميلاً تخضع فيها السفن الأجنبية للمراقبة الجمركية، وإمكانية رجال الجمارك الاستمرار في مطاردة السفن فيما وراء المنطقة الجمركية إذا لجأت إلى الفرار عوض الامتثال للطلب أو الإنذار الموجه لها من طرف رجال الجمارك⁽⁴⁷²⁾ .

كما اعترف الاجتهاد القضائي أيضاً بالمطاردة الحثيثة انطلاقاً من المنطقة المجاورة، وأبرز مثال على ذلك قضية سفينة أيم ألون I'm Alone التي تمت مطاردتها من طرف سفينة المراقبة ولكوت Wolcott على مسافة تزيد عن 10 أميال بحرية تقريباً من شواطئ الولايات المتحدة الأمريكية، أي خارج البحر الإقليمي، وبالرغم من ذلك اعترفت اللجنة المشتركة للتحكيم بقانونية هذه المطاردة⁽⁴⁷³⁾ .

⁴⁶⁸ - Ibid., p.8.

⁴⁶⁹ - (Doubtless the language employed " the rights conferred by this article shall not be exercised at a greater distance from the coast of the United States... than can be traversed in one hour..." was selected with a view to keeping perfectly clear the distinction between territorial waters in general and waters made territorial ad hoc, as it were, only for the purpose of dealing effectively with run runners .) W.Dennis, Op.Cit., p.355.

⁴⁷⁰ - Article 13 . La poursuite commencée par l'Etat riverain pour infraction à ses lois et règlements dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë ... peut être continuée sur la haute mer.

⁴⁷¹ - Conférence pour la codification du droit international (1929), Op.Cit., p.127.

⁴⁷² - (Article 17. Une zone de douze milles marins, à compter de la ligne des eaux littorales de la mer, considérée comme zone de douane maritime . Tous les bâtiments flottants, tant lettons qu'étrangers, entrés dans cette zone, à l'exception de ceux qui se trouvent dans la circonscription douanière, sont soumis au contrôle des douaniers .

Remarque : Les douaniers peuvent continuer la poursuite des bâtiments flotants au delà de la zone douanière - dans les eaux neutres - si les bâtiments flottants, au lieu de s'arrêter dans la zone de douane maritime sur demande ou avertissement des douaniers, prennent la fuite .) Ibid., p.171.

⁴⁷³ - أنظر سابقاً.

إلا أن مؤتمر لاهاي للتقنين عجز عن إيجاد حل لهذه المسألة بسبب انعدام الاتفاق بين الدول المشاركة فيه، وقد كان عدد الدول المؤيدة لحق المطاردة الحثيثة في المنطقة المجاورة قليل هي ألمانيا ومصر وفنلندا والنرويج وبولونيا . وإذا كانت مصر قد أحالت في جوابها إلى قوانينها الجمركية⁽⁴⁷⁴⁾، فإن الدول الأخرى قد أحالت إلى الفقرة الثانية من المادة التاسعة من اتفاقية هلسنكي المبرمة في 19 غشت 1925 والتي تعتبر أطرافاً فيها⁽⁴⁷⁵⁾ . و كان من نتائج قلة المؤيدين لحق المطاردة الحثيثة من المنطقة المجاورة من الدول المشاركة في المؤتمر أن اكتفت المادة 11 من الوثيقة الملحقة بالبيان الختامي بالنص على حق المطاردة الحثيثة من المياه الداخلية و البحر الإقليمي فقط⁽⁴⁷⁶⁾ .

وبعد الحرب العالمية الثانية كان هناك اتجاه نحو توسيع حق المطاردة الحثيثة نحو المنطقة المجاورة، فقد لاحظ الأستاذ فرانسوا François مقرر لجنة القانون الدولي في تقريره الثاني الصادر في 10 أبريل 1951، أن قبول فكرتي إقامة منطقة مجاورة للبحار الإقليمية وتحويل الدولة الساحلية حق القيام بتدابير المراقبة الضرورية لمنع خرق قوانينها وأنظمتها، سيؤدي حتماً إلى الاعتراف بأن المطاردة يمكن أن تبدأ حين تتواجد السفينة الأجنبية داخل هذه المنطقة⁽⁴⁷⁷⁾ .

وفي دورة لجنة القانون الدولي الثامنة سنة 1956 اعتبر الأستاذ فيتز موريس Fitzmaurice أن الاختلاف بين البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة يجعل السفن الأجنبية ملزمة بالامتثال للأمر بالتوقف الموجه لها في البحر الإقليمي، في حين لا يلزمها ذلك في المنطقة المجاورة . وقد لقي هذا الرأي معارضة من بعض أعضاء لجنة القانون الدولي، حيث صرح بال Pal بأنه يؤيد فكرة انطلاق المطاردة الحثيثة من المنطقة المجاورة، واعتبر أن من المنطقي أن يكون من مخلفات المادة المتعلقة بالمنطقة المجاورة صياغة أحكام تحافظ على حقوق الدولة الساحلية فيها، وأن تُمنح هذه الأخيرة وسائل قانونية تحول دون انتهاك الحقوق التي من أجلها أنشأت هذه المنطقة . وقد أيد كل من باديللا Padilla ونرفو Nervo وكري洛夫 Krylov هذا الرأي⁽⁴⁷⁸⁾، وتبنته اللجنة في المادة 47 من مشروعها لسنة 1956⁽⁴⁷⁹⁾ .

لقد كان الاتجاه الغالب في مؤتمر جنيف لقانون البحار لسنة 1958 يرى أن تبني فكرة إقامة منطقة مجاورة تطبق فيها الدولة الساحلية تدابير المراقبة الضرورية لمنع خرق القوانين والأنظمة الجمركية، سيفضي

⁴⁷⁴ --(Le règlement douanier égyptien prévoit que la poursuite commencée dans la zone de surveillance (qui s'étend à dix kilomètres de la côte) pourra se continuer en pleine mer .) Conférence pour la codification (1929), vol.II, Op.Cit., p.93.

⁴⁷⁵ - (Le gouvernement norvégien estime que les autorités norvégiennes sont en droit de continuer en haute mer la poursuite d'un navire étranger, lorsque la poursuite a été engagée dans les eaux territoriales et aussi, s'il s'agit d'infraction à la législation douanière, lorsque la poursuite a été engagée dans la zone de surveillance douanière de dix milles marins...) Ibid., p.96 .

⁴⁷⁶ - Article 11 . La poursuite d'un navire étranger pour infraction aux lois et règlements de l'Etat riverain, commencée alors que le navire étranger se trouve dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale...> E.Jauréguiberry, Op.Cit., p.198.

⁴⁷⁷ - N.M.Poulantzas, (l'article), Op.Cit., p.216.

⁴⁷⁸ - N.M.Poulantzas, (la thèse), Op.Cit., p.162.

⁴⁷⁹ - Rapport de la C.D.I., 1956, Op.Cit., p.9.

بالضرورة إلى الاعتراف بأن المطاردة يمكن أن تبدأ حين تتواجد السفينة الأجنبية داخل هذه المنطقة . فالمندوب الأمريكي اقترح تعديل مضمون المادة 47 بطريقة تشجع البدء في المطاردة حين يتم التأكد بواسطة الوسائل العملية بأن السفينة الأجنبية تتواجد في البحر الإقليمي أو في المنطقة المجاورة⁽⁴⁸⁰⁾، واقترح مندوب المكسيك منح الدول الساحلية حق المطاردة في المنطقة المجاورة، بنفس طريقة ممارستها في المناطق المخصصة لحماية الثروات البيولوجية البحرية المنصوص عليها في المادة 55 من مشروع لجنة القانون الدولي⁽⁴⁸¹⁾ . واعتبر مندوب بولونيا⁽⁴⁸²⁾ حق المطاردة مكملًا ونتيجة لحقوق الدولة الساحلية على المجال البحري الذي يلامس شواطئها، وأن الفكرة التي تقول بأن المطاردة تبدأ فقط من البحر الإقليمي تعود إلى فترة لم يكن معترف فيها بالمنطقة المجاورة، وحيث أن الفقه قد عرف تطورًا الآن فيجب القبول بفكرة البدء في المطاردة من المنطقة المجاورة وإلا سيصعب على الدولة الساحلية فرض احترام قوانينها الجمركية، والحال أن المنطقة المجاورة قد تم إنشاؤها لتسهيل تطبيق هذه القوانين⁽⁴⁸³⁾ .

وسينتهي المؤتمر إلى النص في المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي على أن المطاردة تبدأ حين تكون السفينة الأجنبية أو الزوارق التابعة لها متواجدة داخل المنطقة المجاورة، على أن لا يُشرع في هذه المطاردة إلا إذا كان هناك خرق للحقوق التي أنشأت من أجلها هذه المنطقة⁽⁴⁸⁴⁾ . وهو نفس الاتجاه الذي سارت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي نصت في الفقرة الأولى من المادة 111 منها، على أن المطاردة تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية، أو المياه الأرخبيلية، أو البحر الإقليمي، أو المنطقة المجاورة للدولة القائمة بالمطاردة . وأنه إذا كانت السفينة الأجنبية موجودة داخل المنطقة المجاورة، كما هي معرفة في المادة 33، فلا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها .

وبموجب هذا التمييز، فإن خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية داخل مياهها الداخلية وبحرها الإقليمي لا يسمح لها بالشروع في المطاردة الحثيثة للسفينة الأجنبية داخل منطقتها المجاورة، أي أن ليس من حق الدولة الساحلية مباشرة المطاردة الحثيثة لسفينة أجنبية من أجل قيامها بنشاط غير مشروع داخل بحرها الإقليمي، إذا كانت هذه السفينة حين البدء في المطاردة الحثيثة متواجدة في المنطقة المجاورة وكان هذا النشاط لا يمس بالحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها، وبالرغم من صعوبات هذا التمييز فإنه يعتبر ضروريًا لأنه ينسجم مع مفهوم المنطقة المجاورة التي تهدف إلى حماية حقوق محددة .

⁴⁸⁰ - Document A/conf.13/c.2/L.105. Etats Unis d'Amérique : proposition, Ibid., p.154.

⁴⁸¹ - Document A/CONF.13/C.2/L.14 Mexique : proposition, Ibid., p.126; M.Campos Ortiz (Mexique), Conf. des N.U., Op.Cit., p.89.

⁴⁸² - Document A/conf.13/c.2/L.20/rev.1 et L.61/rev.1. Pologne et Yougoslavie : proposition. Ibid., p.131.

⁴⁸³ - M.Bierzanek (Pologne), Ibid. p.91.

⁴⁸⁴ - (Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouvent dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'Etat poursuivant...Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë telle qu'elle est définie à l'article 24 de la convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, la poursuite ne peut être entamée que pour cause de violation des droits que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger.)

وتجب الإشارة في الأخير إلى حكم الفقرة الثانية من المادة 303 الذي ينص على أنه " يمكن للدولة الساحلية، تطبيقا للمادة 33، أن تعتبر انتشارال الأشياء الأثرية والتاريخية التي يعثر عليها في المنطقة المجاورة دون موافقتها، خرقا لقوانينها وأنظمتها " . مما يسمح لتلك الدولة بمطاردة السفينة التي تقوم بالتنقيب في قاع المنطقة المجاورة عن الأثریات دون الترخيص لها بذلك .

الفقرة الثانية : المنطقة الاقتصادية الخالصة وحق المطاردة الحثيثة

يُرجع بعض الفقه أصل المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى فكرة إقامة مناطق أمنية من طرف الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1939 إثر تزايد حدة النزاعات الدولية، حيث أعطى الرئيس روزفلت أوامره للسفن الحربية بأن تقوم بدوريات حتى مسافة 200 ميل من شواطئ الولايات المتحدة الأمريكية⁽⁴⁸⁵⁾، في حين يرى آخرون أنها أنشأت عقب إعلان سانتياغو في 18 غشت 1952 الذي تبنته كل من الإكوادور والبيرو والشيلي، والذي نص على خلق منطقة ساحلية بمسافة 200 ميل لفائدة الدول الساحلية⁽⁴⁸⁶⁾ . وكيفما كان أصل الفكرة فإن هناك توافق على عرضها ونوعية الحقوق الممنوحة للدولة الساحلية فيها(أولا)، وعلى أن المطاردة الحثيثة فيها لا تتم إلا إذا كان هناك مساس بهذه الحقوق (ثانيا) .

أولا: مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة

كانت أول مناسبة تم فيها تقديم فكرة شاملة عن المنطقة الاقتصادية الخالصة أثناء عرض المشروع الكيني أمام اللجنة القانونية الاستشارية الأفرو/آسيوية، في دورتها السنوية المنعقدة بكونومبو في يونيو 1971، الذي ينص في مادته السابعة على أن اتساع المنطقة الاقتصادية الخالصة لن يتجاوز 200 ميل مقاسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي⁽⁴⁸⁷⁾ . وقد استقبلت دول أمريكا اللاتينية الفكرة بحماس لأنها وجدت فيها تشابها مع مفهوم البحر الوطني La mer patrimonial⁽⁴⁸⁸⁾ الذي تبنته، ومناسبة لتعميم حد 200 ميل الذي نادى به بصفة انفرادية كعرض لبحرها الإقليمي أو مناطق الصيد الخالصة في عدة مناسبات⁽⁴⁸⁹⁾ .

ووردت فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة في إعلان منظمة الوحدة الإفريقية حول المسائل المتعلقة بقانون البحار الذي صدر في أديس أبابا سنة 1973 وتكرس في موقديشيو سنة 1974، ونص على أن الدول

⁴⁸⁵ - مصطفى الحفناوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، القاهرة، المكتبة الأنجلومصرية، 1962، ص.168.

⁴⁸⁶ - P.Solodovnikoff, La navigation maritime dans la doctrine et la pratique soviétiques, Etude de droit international public, Paris, L.G.D.J., 1980, p.166; J.M.Yepes, Les nouvelles tendances du droit international de la mer et le droit international américain, extrait de la R.G.D.I.P., n°1, Paris, Pedone, 1956, pp.55-69.

⁴⁸⁷ - J.P.Quéneudec, La zone économique, extrai de la R.G.D.I.P., n°2, Paris, Pedone, 1957 p.3.

⁴⁸⁸ - L.De.Gastines, La mer patrimoniale, R.G.D.I.P., 1975, p.448.

⁴⁸⁹ - J-M.Hoeffel, La zone maritime péruvienne de " souveraineté et de jurudiction nationales " (Le Pérou et les 200 milles), extrait de la R.G.D.I.P., n°2, Paris, Pedone, 1975, pp.2-23.

الإفريقية تعترف بحق الدول الساحلية في إنشاء منطقة اقتصادية خالصة فيما وراء البحر الإقليمي، على ألا يتعدى عرضها 200 ميل مقيسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي⁽⁴⁹⁰⁾ .

ومن بين المشاريع التي تم تقديمها إلى اللجنة الثانية للمؤتمر الثالث لقانون البحار حول موضوع المنطقة الاقتصادية الخالصة مشروعات إفريقيان، الأول تقدمت به نيجيريا في دورة كاراتاكاس سنة 1974⁽⁴⁹¹⁾، والثاني تقدمت به 17 دولة إفريقية من بينها المغرب في نفس الدورة⁽⁴⁹²⁾، ونصا معا على مسافة 200 ميل كعرض للمنطقة الاقتصادية الخالصة . وقد تبني المؤتمر الثالث هذا العرض بالنص في المادة 57 من اتفاقية 1982 على ألا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي . وقد تبني المغرب والعديد من دول العالم هذا العرض⁽⁴⁹³⁾ .

ويظهر من خلال المشاريع والاقتراحات المقدمة للجنة أعماق البحار، واللجنة الثانية التابعة للمؤتمر الثالث لقانون البحار، أن الاتجاه المهيمن يسير نحو إخضاع المنطقة الاقتصادية الخالصة لولاية الدولة الساحلية، على ألا تتعدى حقوق هذه الأخيرة عليها الأغراض الاقتصادية⁽⁴⁹⁴⁾ . وقد انعكس هذا الاتجاه على مضمون المادة 55 التي عرفت بها بأنها منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في الجزء 15 من الاتفاقية، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولاياتها وحقوق الدول الأخرى للأحكام الواردة في اتفاقية 1982 لقانون البحار.

إن الحقوق الممنوحة للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية هي تطبيق لمبدأ عام للسيادة الدائمة للدول على مواردها الطبيعية تكرر من خلال التوصية 1803 الصادرة عن الجمعية العامة في دورتها 18 بتاريخ 14 دجنبر 1962، وعرف تمديدا نحو الموارد البحرية بموجب التوصية 3016 الصادرة عن الجمعية العامة في دورتها 27 في 18 دجنبر 1973 . وهكذا يمكن القول بأن مؤسسة المنطقة الاقتصادية الخالصة تسمح للدولة الساحلية

⁴⁹⁰ - (Les Etats africains reconnaissent le droit de tous les Etats riverains d'établir au delà de leur mer territoriale une zone économique exclusive qui ne s'étendra pas au-delà de 200 milles marins, mesurés à partir des lignes de base servant à délimiter leur mer territoriale . Dans cette zone, les Etats riverains exerceront une souveraineté permanente sur toutes les ressources biologiques et minérales et géreront la zone sans porter indûment atteinte aux autres utilisations légitimes de la mer...) Nations Unies, doc.A/AC.138/L.89, 2 juillet 1973, et A/conf.62/L.33, 19 juillet 1974 .

⁴⁹¹ - Nations Unies, doc.A/CONF.62/C.2/L.21, vol.III, p.231 .

⁴⁹² - Nations Unies, doc.A/CONF.62/C.2/L.82, vol.III, p.278 .

⁴⁹³ - (Article 1. Il est institué une zone maritime dénommée zone économique exclusive située au-delà des eaux territoriales et adjacente à celles-ci . Cette zone s'étend sur une distance de 200 milles marins calculée à partir des lignes de base normales servant à mesurer la largeur de la mer territoriale .) Maroc, Dahir n° 1.81.179, Op.Cit.;

(Article 1. The Economic Zone of the Republic of Cuba shall be established in the zone adjacent to its territorial sea extending up to a distance of 200 nautical miles measured from the baseline from which the breadth of the territorial sea is measured...) Cuba, Act of 24 February 1977 concerning the establishment of an Economic Zone, in National legislation and treaties relating to the law of the sea, Op.Cit., p.190 .

⁴⁹⁴ - Nations Unies, Doc.A/CONF.62/C.2/L.38, vol.III, pp.248-250;

Nations Unies, Doc.A/CONF.62/C.2/L.47, vol.III, pp.257-261

Nations Unies, Doc.A/CONF.62/C.2/L.65, vol.III, pp.270-271;

Nations Unies, Doc.A/CONF.62/C.2/L.82, vol.III, p.278.

مباشرة نوع من التأميم لموارد البحر الموجودة بالقرب من إقليمها، أو بعبارة أخرى إدراج كل الموارد البحرية الموجودة في المنطقة ضمن تراثها الوطني⁽⁴⁹⁵⁾ .

وقد نصت المادة 56 من الاتفاقية على نوعين من الحقوق الممنوحة للدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية، فهناك الحقوق الأساسية ذات الطابع الاقتصادي والمتمثلة في " حقوق سيادية " لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية منها وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه، وحفظ هذه الموارد وإدارتها؛ وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي للمنطقة، كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح⁽⁴⁹⁶⁾ . وهناك الحقوق المساعدة لتحقيق الأغراض الاقتصادية والمتمثلة في إقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات؛ والبحث العلمي البحري؛ وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها⁽⁴⁹⁷⁾ .

ويرى الأستاذ كينيديك Quéneudec أنه بتقديم المنطقة الاقتصادية كجزء من البحر المجاور للمياه الإقليمية يمكن للدولة الساحلية أن تمارس عليها " حقوقا اقتصادية " يجعل منها " منطقة وظيفية " تمارس عليها اختصاصات محددة، وأنه حتى ولو كانت الاختصاصات المعترف بها للدولة الساحلية ذات أهداف اقتصادية فإنها تتجاوز بشكل واسع الإطار الضيق لأنشطة استغلال الموارد البحرية . وخلص إلى أن النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة يكرس أولوية مصالح الدولة الساحلية في حين تحتل حقوق الدول الأخرى المرتبة الثانية . مما يعني أن النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة لا يحقق توازنا بين الحقوق الممنوحة للدولة الساحلية وحقوق الدول الأخرى⁽⁴⁹⁸⁾ . وبالفعل فإن بعض الدول تجاوزت القواعد المنظمة للمنطقة الاقتصادية الخالصة وسمحت لنفسها بممارسة اختصاصات فيها غير واردة في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982⁽⁴⁹⁹⁾ .

⁴⁹⁵ - J.P. Quéneudec, (L'extrait), Op.Cit., pp.7-8 .

⁴⁹⁶ - لقد تضمنت المادة الثانية من ظهير 1981 مضمون هذه المادة على الشكل التالي :

(Article 2 . l'Etat marocain a dans cette zone des droits souverains aux fins de l'exploitation et de conservation et de la gestion des ressources naturelles, biologiques du fond des mers et de leur sous-sol et des eaux surjacentes, ainsi qu'en ce qui concerne d'autre activités tendant à l'exploitation de la zone à des fins économiques, comme la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents .) Maroc, Dahir n° 1.81.179, Op.Cit.

⁴⁹⁷ - هناك دول أخذت حرفيا نص المادة 56 وضمنته قوانينها البحرية، مثل كينيا .

(The scope and regime of the Exclusive Economic Zone

1. In and throughout the zone Kenya exercises the following :

(a) Sovereign rights for the purpose of exploring, exploiting, conserving and managing the natural resources, whether renewable or no renewable of the water column, the sea-bed, and the subsoil thereof;

(b) Sovereign rights with regard to other activities for the economic exploration and exploitation of the zone, such as the production of energy from the water current and winds;

(c) (i) Jurisdiction with respect to regulation control and preservation of marine environment including pollution control and abatement;

(ii) Exclusive jurisdiction with respect to authorization and control of scientific research;

(iii) Exclusive jurisdiction with respect to the establishment and use of artificial islands, installations, structures and other devices including customs, fiscal, health, public order and immigration regulations pertaining thereto;

(iv) Other rights and duties compatible with international conventions or protocols to which Kenya is or may become party .) Proclamation by President of the Republic of Kenya Of 28 February 1979, in National legislation and treaties relating to the law of the sea, Op.Cit., p.228.

⁴⁹⁸ - J.P. Quéneudec, (L'extrait) Op.Cit., pp.6-7.

⁴⁹⁹ - L.Lucchini, Une nouvelle vague de nationalisme maritime, quelques réponses de la pratique étatique, in droit de la mer, Institut du Droit Economique de la Mer Monaco, Pedone, 1992, pp.40-43 .

ثانياً: المطاردة الحثيئة من المنطقة الاقتصادية الخالصة

سبقت الإشارة إلى أن الدولة الساحلية تمارس في المنطقة الاقتصادية حقوقاً سيادية لغرض استغلال واستكشاف الموارد الطبيعية، وتمارس ولاية على الوجه المنصوص عليها في أحكام اتفاقية 1982 فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها . وبناء عليه يمكن للدولة الساحلية أن تمارس حق المطاردة الحثيئة حين يتم خرق قوانينها المنظمة للصيد البحري في منطقتها الاقتصادية الخالصة (1)، وحين يُرتكب سلوك يلحق ضرراً بالبيئة البحرية في هذه المنطقة (2) .

1- المطاردة لأسباب تتعلق بالصيد البحري

إن حقوق الصيد المخولة للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة محددة في المادتين 61 و 62 من اتفاقية 1982 لقانون البحار، فبموجب أحكام المادة 61 تقرر الدولة الساحلية كمية الصيد المسموح بها من الموارد الحية في منطقتها الاقتصادية الخالصة . واعتماداً على الأدلة العلمية المتوفرة وتعاون مع المنظمات الدولية المختصة تتخذ تدابير الحفظ والإدارة اللازمة، حتى لا يتعرض بقاء الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لخطر الاستغلال المفرط، وحتى تُصان أرصدة الأنواع " المحتناة " وتُجدد بمستويات يمكن أن تدر أقصى غلة قابلة للدوام .

وبموجب المادة 62 تتمتع الدولة الساحلية بسلطة تقديرية واسعة في تقرير قدرتها على جني الموارد الحية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، وفي اختيار الدول الأخرى المسموح لها بصيد الفرائض، حين لا تكون لها القدرة على جني كمية الصيد المسموح بها بأكملها طبقاً للشروط الواردة في اتفاقية 1982⁽⁵⁰⁰⁾ .
وتنص الفقرة الثانية من المادة 111 من اتفاقية 1982 لقانون البحار على أن حق المطاردة الحثيئة ينطبق على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري⁽⁵⁰¹⁾، في حالة وقوع انتهاكات

⁵⁰⁰ - نصت بعض قوانين الصيد على أحكام مستوحاة من هذه النصوص، مثل قانون المصايد لدولة باهاماس الذي ينص على أنه في المنطقة المذكورة تمارس دولة باهاماس حقوقاً سيادية وسلطة خالصة لأغراض استكشاف واستغلال وصيانة وإدارة الموارد السمكية للقاع وما تحت القاع والمياه التي تعلوها؛ ويمنع على الأجانب ممارسة نشاط الصيد هناك إلا إذا رُخص لهم بذلك من طرف السلطات المختصة بموجب اتفاقية تكون دولة باهاماس طرفاً فيها

(Art.6. Within the exclusive fishery zone, The Bahamas has sovereign rights and exclusive authority for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the fishery resources of the seabed and subsoil and superjacent waters .

Art.7. No foreign fishing is authorized within the exclusive fishery zone for any fishery resource in respect of which The Bahamas exercises the sovereignty and authority specified in section 6 unless such foreign fishing... is authorized by virtue of a treaty to which The Bahamas is a party ...) Bahamas, Fisheries Resources Act of 1977, in National legislation and treaties to the law of the sea, Op.Cit., pp181-182.

⁵⁰¹ - نظراً لطبيعة الجرف القاري فإن ممارسة حق المطاردة الحثيئة فوقه لا تحتل مكانة مهمة، وتبدو الفقرة الأولى من المادة 78 من اتفاقية 1982 وكأنها تعرقل هذه المطاردة طالما أن حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري يجب أن لا تمس النظام القانوني للمياه العلوية أو للحيز الجوي فوق هذه المياه . إلا أن هذا لا يعني أنه لا يمكن ممارسة هذا الحق هناك، فبالنظر إلى أن المطاردة الحثيئة يمكن أن تستمر في البحر العالي فإن هذا لا يمنع من ممارسة تلك المطاردة من المياه التي تعلو الجرف القاري . و مادام أن اتفاقية 1982 لقانون البحار تنشئ واجبات على السفن الأجنبية باحترام مناطق السلامة والخضوع لأنظمة وقوانين هذه المنطقة، فسيكون من البديهي أن تخول الدولة الساحلية حق تنفيذ التدابير اللازمة لاحترام هذه القوانين والأنظمة، بما فيها حق المطاردة الحثيئة للسفن الأجنبية في حالة خرقها لمقتضيات تلك القوانين والأنظمة .
للمزيد من التفاصيل أنظر : إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، القاهرة، دار الفكر العربي، 1984، ص.457؛ إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، مرجع سابق، ص.206؛ أنظر أيضاً :

Treaty relating to the submarine areas of the gulf of Paria, between United Kingdom and Venezuela, 26 February 1942, in Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., pp.44-46; Ch.Vallée, Le plateau continental dans le droit positif actuel, Paris, Pedone, 1970, p.36; Presidential Proclamation n°2667 concerning the policy of the United States with respect to the natural resources of the subsoil and sea bed of the continental

لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المطبقة وفقا لاتفاقية 1982 لقانون البحار على المنطقة الاقتصادية الخالصة . وتحيل هذه الفقرة على المادة 56 من الاتفاقية التي تنص على أن للدولة الساحلية حقوقا سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، الحية وغير الحية، للمياه التي تعلو قاع البحر ولقاع البحر وباطن أرضه، وحفظ الموارد وإدارتها، وكذلك فيما يتعلق بالأنشطة الأخرى والاستغلال الاقتصادي للمنطقة . كما تمارس ولاية فيما يتعلق بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات والبحث العلمي البحري وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها .

وطبعا فإن أية مخالفة للقوانين المنظمة للصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وأية عرقلة للتدابير المتخذة لصيانة الثروات البحرية، تستوجب الجزاء في حالة توقيف السفن المخالفة، والمطاردة في حالة فرارها نحو البحر العالي .

على أنه إذا كانت هذه النصوص قد تناولت موضوع حقوق الصيد البحري التي تتمتع بها الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية وكيفية مكافحة خرق القوانين المنظمة لها بنوع من الاقتضاب، فإن الأمر يختلف حين يتعلق الأمر بالقوانين البحرية لبعض الدول الساحلية التي تناولت الموضوع بتفصيل، وسنأخذ كمثال على ذلك قانون الموارد السمكية لدولة باهاماس الصادر سنة 1977، الذي يحدد عرض منطقة الصيد الخاصة في 200 ميل، كما ينص على أن دولة باهاماس تمارس فيها حقوقا سيادية لأغراض استكشاف واستغلال وصيانة وإدارة الموارد الحية في قاع البحر وتحت القاع وفي المياه العلوية⁵⁰²)، حيث لا يُسمح للأجانب بالصيد إلا إذا كانوا من رعايا دولة طرف مع دولة باهاماس في اتفاقية صيد⁵⁰³)، وهذا يتطلب من هذه الأخيرة القيام ببعض التدابير لحماية مصالحها التي من بينها اضطلاع مفتشي المصايد بتطبيق أحكام القوانين والأنظمة السارية المفعول، عن طريق السماح لهم بالصعود إلى ظهر سفينة الصيد الأجنبية وتفتيشها حين تكون داخل منطقة الصيد الخاصة، مع إمكانية التوقيف والاحتجاز كلما كان للمفتش أسباب معقولة

shelf, 28 September 1945, in Laws and regulations on the regime of the high seas, Op.Cit., pp.38-39; P.Reynaud, Le plateau continental de la France, Paris, L.G.D.J., 1984, pp.7-8; S.A.R.Prince Moulay Abdallah, les nouvelles règles du droit international de la mer, et leur application au Maroc, Paris, L.G.D.J., 1981, p.28; J.V.Pulvenis, Le plateau continental, définition et régime, in R.J.Dupuy-D.Vignes, Traite du nouveau droit de la mer, Op.Cit., pp.289-295; L.Caflisch, Op.Cit., p.99 .

⁵⁰² - Art.5 . The outer boundary of the exclusive fishery zone is a line drawn in such a manner that each point on it is two hundred miles from the baseline from which the territorial sea is measured.

Art.6 . Within the exclusive fishery zone, The Bahamas has sovereign rights and exclusive authority for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the fishery resources of the seabed and subsoil and superjacent waters .> Fisheries Resources Act (1977), Op.Cit, p.181 .

⁵⁰³ - بالنسبة إلى التشريع المغربي في هذا الموضوع نجد أن المادة الرابعة من ظهير 1981 تقضي بأن ممارسة الصيد في هذه المنطقة محتفظ به فقط للسفن الحاملة للعلم المغربي، أو المستغلة من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين مغاربة . والسفن الأجنبية لا يمكنها ممارسة الصيد هناك إلا إذا كانت تابعة لدولة طرف في اتفاقية صيد مع المغرب .

للمزيد من التفاصيل حول الموضوع أنظر : ادريس الضحاك، الموجز في قوانين الصيد البحري وتطبيقاتها في المغرب، الرباط، مطبعة المعارف الجديدة، 1987، ص.13-31 ؛ ولنفس المؤلف أيضا، قانون الملاحة البحرية الخاصة بالمغرب، الرباط، منشورات عكاظ، 1989، ص.85-92 .

للاستنتاج من خلال البحث أو التفتيش بأن السفينة أو أحد الأشخاص الموجودين على ظهرها قد ارتكب خرقاً لهذا القانون أو أية تنظيمات موضوعة بموجبه⁵⁰⁴ .

ويمكن لمفتش المصايد في أي وقت توقيف سفينة الصيد وتفتيشها حين تكون داخل منطقة الصيد الخاصة، وإذا كانت هناك أسباب معقولة للاشتباه في أن شخصاً يوجد على ظهر السفينة قد خالف أياً من أحكام هذا القانون أو أي من الأنظمة الموضوعة بموجبه، يمكن له بدون الحاجة إلى استدعاء للمثول أمام القضاء أو أمر قضائي أن يحتجز السفينة أو أي شخص يوجد على ظهرها . وكل شخص قاوم أو أعاق عمل مفتش المصايد في ممارسة أي من السلطات المخولة له بموجب هذا القانون يعتبر مرتكباً لمخالفة ويعاقب بأداء غرامة تقدر بـ 500 دولار، كما يمكن أن يُحتجز من طرف مفتش المصايد . وحين يتم احتجاز سفينة أو أي شيء أو أي شخص بموجب هذا القانون من طرف مفتش المصايد، فإن على هذا الأخير أن يقتاد هذه السفينة، أو الشيء أو الشخص المحتجز، في أقرب وقت ممكن إلى أقرب وأنسب مكان في إقليم باهاماس ويسلمه هناك إلى ضابط الشرطة الأكبر رتبة⁵⁰⁵ . وكل محاولة للإفلات من الخضوع لهذه التدابير تستوجب طبعاً مطاردة السفينة الفارة إلى البحر العالي .

2- المطاردة لأسباب تتعلق بحماية البيئة البحرية

بدأ الاهتمام بالبيئة البحرية نتيجة تزايد الحوادث البحرية التي نتج عنها تلوث البحار بالنفط ومشتقاته، وخاصة بعد حادثة توري كانيون Torry Canyon في 18 مارس 1967، التي كانت لها عواقب وخيمة

⁵⁰⁴-(Art.8 . Foreign fishing may be conducted pursuant to a fishery treaty if such treaty satisfies the requirement of this Act and includes as conditions of the treaty :

(a)that the foreign state acknowledges the exclusive fishery conservation and management authority of The Bahamas as set forth in this Act;

(b)the foreign State and the owner or operator of any fishing vessel fishing pursuant to such treaty will abide by the terms of the treaty, the provisions of this Act and any regulations made thereunder;

(c)foreign State and the owner or operator of any fishing vessel fishing pursuant to such treaty will permit fisheries inspectors to enforce the provisions of this Act and any regulations made thereunder by allowing such inspectors to board and search or inspect any fishing vessel of the foreign State when it is within the exclusive fishery zone and to make arrests and seizures whenever such officers have reasonable cause to believe as a result of such search or inspection that any such vessel or any person thereon has committed a breach of this Act or any regulations made thereunder.) Ibid., p.182

⁵⁰⁵ - Art.13. (1) a fisheries inspector may at any time stop, go on board and search any fishing vessel within the exclusive fishery zone, and if he has reason to suspect that any person on board such vessel has contravened any of the provisions of this Act or of any regulations made thereunder he may without summons, warrant or other process seize the vessel and detain it and any person found on board .

(2) A fisheries inspector may at any time without summons, warrant or other process seize and detain any vessel or thing which is liable to forfeiture under this Act or which he has reasonable ground to believe is so liable .

(3) A fisheries inspector and any person whom he may call to his assistance may arrest and detain without warrant any person whom such inspector has reason to suspect has committed or permitted any offense against this Act .

(4) Any person who resists or obstructs any fisheries inspector in the exercise of any of his powers conferred by this section shall be guilty of an offense and liable upon summary to a fine of five hundred dollars, and such person may be detained by the fisheries inspector .

(5) Where any vessel or thing is seized or detained or any person is detained under this section by a fisheries inspector, the inspector shall take such vessel, thing or person as soon as may be nearest or most convenient place in The Bahamas and there deliver it or him into the custody of the most senior police officer . > Fisheries Resources (1977), OpCit., pp.185-186.

على البيئة البحرية لكل من فرنسا وبريطانيا وسلطات الأضواء على الثغرات الموجودة في القانون الدولي في مجال حماية البيئة البحرية⁽⁵⁰⁶⁾ . وقد أدى الأمر إلى حث الدول على إبرام مجموعة من الاتفاقيات منها ذات الطابع العالمي مثل اتفاقيات لندن لسنة 1973 التي حرمت كافة أنواع التلوث⁽⁵⁰⁷⁾، ومنها ذات الطابع الإقليمي كاتفاقية برشلونة سنة 1976 لمكافحة التلوث في البحر المتوسط، واتفاقية أبيدجان سنة 1981 لمنع التلوث في غرب إفريقيا⁽⁵⁰⁸⁾ .

وقد تباينت آراء الدول حول موضوع حماية البيئة البحرية خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، فالدول الصناعية كانت تعطي الأولوية لحرية الملاحة الدولية وترى بأن الولاية على السفن المبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة يجب أن تعود إلى دولة العلم . وفي المقابل كان موقف الدول النامية يسعى إلى إعطاء الدولة الساحلية سلطات أوسع وتمكينها من الوسائل القانونية لحماية الموارد البيولوجية التي توجد بمناطقها الاقتصادية الخالصة . وفي هذا السياق أعلنت العديد من دول العالم الثالث أن الولاية الخالصة للدولة الساحلية في مجال حماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ناتجة بالضرورة عن حقوقها السيادية على الموارد البحرية، لأن تمتيعها بحقوق خالصة على الموارد البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة يستلزم جعلها المؤهل الوحيد لحماية هذه الموارد من المصادر المختلفة للتلوث، وإلا أصبحت هذه الحقوق حبرا على ورق⁽⁵⁰⁹⁾ . إلا أن مطالب دول العالم الثالث بالتوسع في مجال تطبيق حقوق الدولة الساحلية للمحافظة على البيئة البحرية لم تؤخذ كلها بعين الاعتبار من طرف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث منحت هذه الأخيرة الدولة الساحلية اختصاصات محدودة لحماية البيئة البحرية في منطقتها الاقتصادية الخالصة⁽⁵¹⁰⁾ .

وهكذا سمحت الفقرة الخامسة من المادة 211 من اتفاقية 1982 للدول الساحلية بأن تعتمد فيما يتعلق بمناطقها الاقتصادية قوانين لمنع التلوث من طرف السفن وخفضه والسيطرة عليه، تكون متفقة مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة والموضوعة من طرف منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، ويكون فيها إعمال لهذه القواعد والمعايير . وفي حالة ما إذا كانت هذه القواعد والمعايير غير كافية لمواجهة أوضاع خاصة تستلزم تدابير إلزامية خاصة لمنع التلوث من طرف السفن، يجوز للدول الساحلية بعد التشاور مع الدول المعنية بالأمر عن طريق منظمة دولية مختصة، وبعد موافقة هذه الأخيرة على اتخاذ التدابير الخاصة، أن تعتمد لذلك القطاع

⁵⁰⁶ - L.lucchini et M.Voelckel, Droit de la mer, tome I (La mer et son droit, les espaces maritimes), Paris, Pedone, 1990, p.289.

⁵⁰⁷ - Ben Hadou, A, Le droit de la mer pénal de la mer, thèse, Université de Droit, d'Economie et des Sciences Sociales, Paris II, 1983, pp.330-348, E.Du Pontavice, P.Cordier, La mer et le droit, Tome I (Droit de la mer : Problèmes actuels), Paris, P.U.F., 1984, pp.342-344 et 367-373.

⁵⁰⁸ - R.J.Dupuy et R.Gouilloud, La préservation du milieu marin, in Traité du nouveau droit de la mer, sous la direction de R-J.Dupuy et D.Vignes, Paris-Bruxelles, Economica-Bruylant, 1985, p.892.

⁵⁰⁹ - A.Lahlou, Op.Cit., p.317.

⁵¹⁰ - للمزيد من التفاصيل حول موضوع حماية البيئة البحرية أنظر: معوض عبد التواب ومصطفى معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1986، ص.346-347؛ عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، القاهرة، دار النشر العربية، 1985؛ R.J.Dupuy, (L'océan partagé), Op.Cit., pp.203-223.

قوانين وأنظمة لمنع التلوث من طرف السفن وخفضه والسيطرة عليه، تُنفذ بها القواعد والمعايير الدولية أو الممارسات الملاحية التي تقضي المنظمة بانطباقها على القطاعات الخاصة، على أن هذه القوانين والأنظمة لا تصبح سارية المفعول على السفن الأجنبية إلا بعد مضي 15 شهرا على تبليغها إلى المنظمة المعنية .

وتتبع الدول طريقة زجر الخروقات المرتكبة من طرف السفن الأجنبية ضد القوانين والأنظمة والقواعد والضوابط المطبقة في المناطق الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية والمتعلقة بمراقبة التلوث، فالمغرب يمنع على السفن المبحرة في منطقتة الاقتصادية الخالصة القيام بأي نشاط من شأنه أن يلوث البيئة البحرية⁽⁵¹¹⁾، أما إسبانيا فقد اتخذت تدابير أكثر فعالية من خلال قانونها الصادر في فاتح أبريل 1977 والمتعلق بمكافحة التلوث البحري الناتج عن إفراغ النفايات من السفن أو الطائرات، الذي فرض غرامات على كل نوع من أنواع الإفراغ المعتبرة خرقا للقوانين المحلية تتراوح ما بين 50.000 و 10.000.000 بسيطة⁽⁵¹²⁾ .

وتجدر الإشارة إلى أن المادة 210 حاولت إعطاء تفاصيل حول التلوث عن طريق الإغراق، حيث أقرت بأن هذا الإغراق لا يتم داخل البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري بدون موافقة صريحة ومسبقة من الدولة الساحلية، التي لها الحق في الإذن بهذا الإغراق وتنظيمه ومراقبته . وورد نفس الحكم في الفقرة الأولى من المادة 216 التي تنص على أن تنفيذ القوانين والأنظمة من أجل منع تلوث البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية، عن طريق الإغراق وخفضه والسيطرة عليه، يتم من قبل الدولة الساحلية .

وعندما تكون سفينة موجودة داخل أحد موانئ الدولة الساحلية يجوز لهذه الأخيرة أن تُجري تحقيقا فيما يتعلق بأي تصريف من تلك السفينة، يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدول⁽⁵¹³⁾ . وإذا اتضح من التحقيق أن هناك انتهاكا للقوانين والأنظمة المنطبقة، أو للقواعد والمعايير الدولية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، يتم الإفراج عن السفينة فورا رهنا بإجراءات معقولة، مثل تقديم كفالة أو أي ضمان مالي مناسب آخر. ويجوز رفض الإفراج عن سفينة ما أو جعله مشروطا بالتوجه إلى أقرب حوض لإصلاح السفن إذا كان هذا الإفراج يشكل تهديدا بإلحاق ضرر غير معقول للبيئة البحرية⁽⁵¹⁴⁾ .

وعندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن سفينة مبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لإحدى الدول أو في بحرها الإقليمي، قد ارتكبت في المنطقة الاقتصادية الخالصة انتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من طرف السفن وخفضه والسيطرة عليه، أو لقوانين تلك الدولة وأنظمتها المتمشية مع هذه القواعد والمعايير المتخذة تنفيذا لها، يجوز لتلك الدولة أن تطلب من السفينة تقديم معلومات عن هويتها وميناء

⁵¹¹ - (Article 6. 3/ Dans l'exercice de la liberté de navigation, il est interdit à tout navire étranger de se livrer, dans cette zone, à toute activité de pêche y compris l'arrimage d'appareils et engins de pêche, de recherche ainsi qu'à tout acte de pollution ou d'atteinte à l'environnement marin préjudiciables aux ressources de cette zone ou à la sécurité économique de l'Etat marocain .) Dahir n° 1.81.179, Op.Cit.

⁵¹² - أنظر نص القانون سابقا .

⁵¹³ - الفقرة الأولى من المادة 218 من اتفاقية 1982 .

⁵¹⁴ - الفقرة الأولى من المادة 226 من نفس الاتفاقية .

تسجيلها وميناء زيارتها الأخيرة وميناء زيارتها التالية، وغير ذلك من المعلومات التي تكون مطلوبة لمعرفة ما إذا كان قد وقع خرق لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية⁵¹⁵ . على أنه لا يجوز أن تُفرض إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي من انتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية، أو القواعد والمعايير الدولية المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه⁵¹⁶ .

ويظهر من خلال مضمون المواد المذكورة سابقا، أن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تجيز للدولة الساحلية أن تتصرف حيال السفن الأجنبية المارة عبر منطقتها الاقتصادية الخالصة حين تكون لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأنها تسببت في تلوث البيئة البحرية . إلا أن الملاحظ هو أن هذه الوسائل غير كافية لأن الدولة الساحلية لا تمارس في هذه المناطق سوى ولاية محدودة، ولأن حرية الملاحة فيها هي القاعدة العامة، وبالتالي فإن اعتراض سفينة أجنبية من أجل التحقيق معها في حالة الاشتباه في تلويثها للبيئة، أو لاقتيادها إلى أحد الموانئ أو الأحواض إذا ثبت تلويثها للبيئة، يعتبر استثناء على قاعدة حرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ويرجع تحديد هذه الوسائل إلى سعي القوى البحرية خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار إلى الدفع نحو إخضاع المنطقة الاقتصادية الخالصة لنظام البحر العالي، أو أن تشكل على الأقل " منطقة انتقالية " تُزاج بين نظام البحر الإقليمي فيما يتعلق ببعض الاختصاصات، كملكية الموارد البحرية، وبين نظام البحر العالي في مجال الملاحة . وتكفل مسعاها بالنجاح حيث تم الاتفاق على إخضاع المنطقة الاقتصادية الخالصة لنظام قانوني خاص تضمنته المادة 56 من اتفاقية 1982، ووقع التأكيد عليه في الفقرة الثانية من المادة 86 من نفس الاتفاقية التي نصت على تمتع جميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، بالحريات المتعلقة بالملاحة والتحقيق ووضع الكابلات والأنابيب المغمورة، على ألا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58.

وتعتبر مسألة انطلاق المطاردة الحثيئة ضد سفينة أجنبية من داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة، بسبب خرق القوانين والأنظمة السارية المفعول فيها نتيجة طبيعية لمتنع الدولة الساحلية بولاية خالصة من أجل تنظيم ومراقبة واتخاذ التدابير الضرورية لأغراض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية، وإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات والبحث العلمي وحماية البيئة والحفاظ عليها داخل حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث يجوز لها ممارسة حق المطاردة الحثيئة حين تحاول السفينة المتهمه بخرق هذه التدابير تجنب العقاب عن طريق الفرار نحو البحر العالي، وهكذا فإن المطاردة الحثيئة يمكن أن تبدأ من داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تمارس عليها الدولة الساحلية ولاية واستعمالا خاصين، وإلا ستنتفي الفائدة من تمتيعها بامتياز اتخاذ التدابير الملائمة من أجل الحفاظ على حقوقها في منطقتها الاقتصادية الخالصة .

⁵¹⁵ - الفقرة الثالثة من المادة 220 من نفس الاتفاقية .

⁵¹⁶ - الفقرة الأولى من المادة 230 من نفس الاتفاقية .

وإذا كان من الجائز انطلاق المطاردة الحثيثة من المنطقة الاقتصادية الخالصة فإن الأمر مختلف بالنسبة إلى البحر العالي، الذي لا يمكن أن تنطلق منه المطاردة الحثيثة ولكن يمكن أن تستمر فيه لأنه مفتوح للاستعمال أمام جميع الدول.

الفرع الثاني : حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي

حددت اتفاقية 1982 البحر العالي بنفس الطريقة التي حددته بها اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958⁽⁵¹⁷⁾، وهي طريقة سلبية بموجبها يُسقط البحر العالي من باقي المجالات البحرية الأخرى، حيث تعرفه المادة 86 بأنه يتضمن جميع الأجزاء التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدولة ما، ولا تشملها المياه الأرحيلية لدولة أرخبيلية . وما يميز البحر العالي عن باقي المجالات البحرية أن نظامه القانوني يستند أساسا إلى حرية استعماله من طرف كل أطراف المجتمع الدولي (الفقرة الأولى)، لذا لا يمكن أن تنطلق منه المطاردة الحثيثة وإنما تستمر فيه إذا كانت قد انطلقت بطريقة شرعية من المجالات الخاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية (الفقرة الثانية) .

الفقرة الأولى : النظام القانوني للبحر العالي

عرف النظام القانوني للبحر العالي تطورا ناتجا عن الممارسة الدولية انصب على طريقة الاستفادة من حرية استعماله (أولا)، وحتى لا تفضي هذه الطريقة إلى نزاعات بين الدول وضع لها المجتمع الدولي ضوابط قانونية، حتى تكون الاستفادة من هذه الحرية عامة وإيجابية بالنسبة إلى جميع أعضائه (ثانيا) .

أولا: تطور النظام القانوني للبحر العالي

ورث الفينيقيون عن قدماء المصريين تقاليد بحرية نقلوها بدورهم إلى القرطاجيين كان أهمها مبدأ حرية التجارة في شكله التقليدي **La Proxénie**⁽⁵¹⁸⁾ . وكان الإغريق أول شعب اعتبر حرية البحر مبدأ ثابتا، واعتبره اللاتينيون مثل أولبيان **Ulpian** مجالا طبيعيا مفتوحا أمام الجميع **Mare quod natura omnibus patet** ، ورأى سيلس **Celse** أن استعماله يجب أن يكون مشتركا بين البشر **Maris communem usum omnibus hominibus ut seris** . واعتبر الرومان البحر كالهواء متاح استعماله لجميع الشعوب⁽⁵¹⁹⁾ .

وعرفت العصور الوسطى ظهور بعض المطالب المتعلقة بالبحر العالي، ففي القرن العاشر تلقب ملك إنجلترا إيدكار الهادئ **Edgar le Pacifique** بسيد المحيط البريطاني وحذا حذوه بعض خلفائه من بعده، وظهرت مطالب دأمركية و سويدية في بحر البلطيق وأخرى صادرة عن جنوا وبيزا في بحر إيجه وعن البندقية في

⁵¹⁷ - (Article 1 . On entend par " haute mer " toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat .)

⁵¹⁸ - N.Mateesco Matte, Deux frontières invisibles : de la mer territoriale à l'air territorial, Paris, Pedone , 1965, p.15.

⁵¹⁹ - H.Garnier, La liberté des mers depuis le Pacte de Briand-Kellogg, Thèse, Paris, 1936, p.8; Rapport sur la haute mer, C.D.I.,1950, Op.Cit., p.3 .

بحر الأدرياتيكي، مما أدى إلى فقدان تام لحرية الملاحة في البحر الأبيض المتوسط . ومع تطور النشاط التجاري الذي أعقب الاستكشافات الجغرافية الكبرى طالب البرتغال والأسبان بإخضاع البحار التي تصلها بمستعمراتها لسيادتهما، مبررين ذلك بالأحكام الواردة في مرسوم Bull Inter Coetera الذي أصدره البابا ألكسندر بورجيا في 4 ماي 1493، وفي معاهدة طليطلة سنة 1494 التي تقرر الخط الفاصل بين الممتلكات الإسبانية والممتلكات البرتغالية⁽⁵²⁰⁾.

وقد كان رد الفقهاء والفلاسفة معارضا لمطالب الدول في ممارسة سيادتها على البحر العالي مؤسسين مبدأ حرية البحار على غياب الاحتلال الفعلي، واعتبروا البحر العالي مجالا مفتوحا للاستعمال أمام جميع الشعوب لأنه غير قابل للتملك، وبما أنه يوجد خارج الملكية الخاصة للدول فيجب أن يكون خارج سيادة الدول، لأن القدرة على ممارسة السلطة بطريقة فعالة تعتبر شرطا ضروريا لتأسيس حقوق سيادية على مجال ما، ولأن حرية البحر العالي تتكسر لعدم وجود أية دولة قادرة على التجسيد الفعلي لمطالبها في السيادة عليه⁽⁵²¹⁾. وهناك ثلاث نظريات مهمة تناولت الطبيعة القانونية للبحر العالي وهي نظرية مال بدون السيد Res

nullius، ونظرية المال المشترك Res communis، ونظرية الملك العام الدولي Thèorie du domaine public international. ويعتبر شارل روسو من أنصار النظرية التي ترى أن البحر العالي مالا بدون سيد Res nullius لأنه غير خاضع للسيادة المشتركة للدول، كما أن لجوء الدول إلى استعماله كمجال لمناوراتها العسكرية ينفي عنه كل سيادة، بالإضافة إلى أن نظرية المال المشترك تفترض تدبيرا جماعيا للبحر العالي بواسطة جهاز مركزي⁽⁵²²⁾. ومن أبرز مؤيدي النظرية التي اعتبرت البحر العالي مالا مشتركا Res communis الفقيه غروسيوس الذي يرى بأن البحر العالي من الأشياء التي خلقتها الطبيعة من أجل الاستعمال المشترك، لذا يجب أن يحافظ على الحالة التي خلُق بها، فلا الطبيعة ولا الاستعمال المشترك يسمحان باحتلال البحر العالي⁽⁵²³⁾. أما النظرية الثالثة فتجعل من البحر العالي ملكا عاما دوليا، حيث يرى جورج سيل G.Scelle صاحب النظرية أن مؤسسة الملك العام نتجت عن ضرورة اجتماعية تسعى إلى جعل بعض المجالات بمنأى عن الملكية الخاصة لتُعد للاستعمال المشترك أو تُخصص لسير المرافق العمومية، ويتكلف القانون العام للمجتمع المعني بوضع نظامها القانوني⁽⁵²⁴⁾. وبالنسبة إلى المجتمع الدولي الذي ينظمه القانون الدولي فقد خلق هو أيضا ملكا عاما مثل كالأهوار والمضايق والقنوات مثلا . والبحر العالي باعتباره ملكا عاما يقوم على مجالات ليست موضوع مطالبة ولا يمكن أن تكون كذلك من طرف الدول⁽⁵²⁵⁾.

⁵²⁰ - A.P.Higgins, Le régime juridique des navires de commerce en haute mer en temps de paix, R.C.A.D.I., 1929-V, p.7; C.J.Colombos, Op.Cit., pp.33-34.

⁵²¹ - D.Momtaz, La haute mer, in R.J.Dupuy et D.Vignes, Op.Cit., pp.341-342.

⁵²² - Ch.Rousseau, Op.Cit., pp.227-228.

⁵²³ - A.Cappe, Op.Cit., p.48.

⁵²⁴ - G.Scelle, Plateau continental et droit international, R.G.D.I.P., 1955, p.51.

⁵²⁵ - M.Bos, La liberté de la haute mer : quelques problèmes d'actualité, N.T.I.R., vol.XII, 1965, pp.339-340.

وقد انتقد الفقيه فوشيل Fauchille استعمال المصطلحين اللاتينيين Res و Res communis nullius المقتبس من القانون الروماني، ونبه إلى أنه من غير الملائم القول بأن البحر مال بدون سيد، لأن هذا المصطلح يعني في القانون الروماني شيئاً لا ينتسب فعلياً إلى أحد لكن يمكن أن يكون موضوع احتلال وهذه ليست حالة البحر العالي . وإذا اعتبرنا البحر العالي مالا مشتركاً فإن هذا يعني بأنه ينتسب بشكل مشترك إلى كل دولة وأنه تراث مشترك للمجموعة الدولية، في حين أن الملكية المشتركة تعني إمكانية التقسيم وبالتالي الملكية المقسمة، لأن الشيء لا يمكن أن يكون تراثاً للمجموعة الدولية إلا إذا كان من الممكن أن يكون تراثاً لكل دولة على حدة، والحال أن البحر العالي غير قابل للهيمنة الفردية بشكل منفرد . وفي المقابل يرى بأن استعمال البحر العالي يجب أن يبقى مفتوحاً ومشتركاً دائماً أمام جميع الدول⁽⁵²⁶⁾ . واعتبر الأستاذ ماتيسكومات M.Mateesco-Matte قياس النظام القانوني للبحر العالي بقواعد القانون المدني مسألة غير ملائمة وخطيرة، لأن القانون المدني يتعلق أساساً بتعريف وحيازة ونقل وتسيير الملكية، سواء كانت خاصة أو عامة⁽⁵²⁷⁾ .

وبالرغم من هذه الانتقادات فقد تبنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 نظرية المال المشترك Res communis، حيث لا تجيز لأية دولة أن تدعي إخضاع أي جزء من البحر العالي لسيادتها لأنه مخصص للأغراض السلمية، واعتبرت المنطقة الدولية ومواردها تراثاً مشتركاً للإنسانية⁽⁵²⁸⁾ . وهو ما يجعل منه مجالا مفتوحاً أمام جميع الدول، التي بإمكانها استعماله بحرية شريطة مراعاة بعض الضوابط القانونية .

ثانياً: مضمون حرية البحر العالي

لقد سارت مشاريع المعاهد العلمية والمؤتمرات الدولية في اتجاه توفير الضمانات القانونية لاحترام مبدأ حرية الملاحة في البحر العالي، وهكذا نصت المادة الأولى من مشروع "قوانين الولاية البحرية في زمن السلم" الذي تبنته جمعية القانون الدولي في دورة فيينا سنة 1926، على أن ضمان الاستعمال الكامل للبحار يستوجب تمتع كل الدول ورعاياها بالحرية والمساواة المطلقة في ممارسة الملاحة والتنقل والاتصالات والصناعة والبحث⁽⁵²⁹⁾ . وأكد معهد القانون الدولي مبدأ حرية البحر العالي في دورته المنعقدة بلوزان Lausanne سنة 1927، حيث عدد أربع حريات هي : حرية الملاحة وحرية الصيد وحرية وضع الكابلات المغمورة وحرية التحليق⁽⁵³⁰⁾ . ونقلت المادة الثانية من اتفاقية جنيف لسنة 1958 للبحر العالي جل أحكامها من المادة 27 من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1956 فيما يتعلق بالحرية التقليدية للبحر العالي⁽⁵³¹⁾ .

⁵²⁶ - A.P.Higgings, Op.Cit., p.10.

⁵²⁷ - M.Mateesco-Matte, Vers un droit patrimonial de la mer, A.D.M.A., 1975-II, p.194.

⁵²⁸ -. المواد 88 و 89 و 137 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

⁵²⁹ - (Pour assurer le plein usage des mers, tous les Etats et leurs nationaux doivent jouir d'une absolue liberté et égalité en matière de navigation, de transport, de communication, d'industrie et de science sur et dans la mer .> E.Jauréguiberry, Op.Cit., p.171.

⁵³⁰ - C.J.Colombos, Op.Cit., p.48.

⁵³¹ - (La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun Etat ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté . La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent les présents articles et les autres règlements du droit international . Elle comporte notamment, pour les Etats riverains

أما اتفاقية 1982 فقد توسعت أكثر بإضافتها حريتين إلى الحريات الأربع التقليدية التي من حق كل الدول ممارستها في البحر العالي، حيث نصت المادة 87 على أن البحر العالي مفتوح أمام جميع الدول ساحلية أو غير ساحلية، وأن حرية البحار تمارس بموجب الشروط التي تبنتها الاتفاقية، وقواعد القانون الدولي الأخرى، وتشمل فيما تشمل بالنسبة إلى كل من الدول، الساحلية وغير الساحلية، حرية الملاحة وحرية التحليق وحرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وحرية إقامة الجزر الاصطناعية، وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي، وحرية صيد الأسماك وحرية البحث العلمي . وتضيف نفس المادة على أن هذه الحريات تمارس من قبل جميع الدول مع إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية البحر العالي، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة الدولية . إن ما يثير الانتباه في مضمون هذه المادة هو تعدد القيود المفروضة على حرية البحر العالي حيث أن العديد من الفقرات تتضمن عبارة " مع مراعاة " ، ومن أهم هذه القيود ممارسة الدولة الساحلية لحقوق سيادية في المياه التي تعلو الجرف القاري حين يتجاوز 200 ميل، تتمثل في إنشاء الجزر الاصطناعية والمنشآت المختلفة وإجراء البحث العلمي البحري هناك⁽⁵³²⁾ . وواجب المحافظة على الموارد البيولوجية في البحر العالي⁽⁵³³⁾ . إن مصلحة الدول في استعمال البحر العالي لا تكمن في أن تستعمل كل واحدة هذا المجال بالطريقة التي تتوافق مع مصالحها الخاصة بل تكمن في أن تستعمله بموجب نفس القواعد، وألا يكون هناك تعسف في استعماله، وأن تتفق على طريقة لمكافحة أي خرق للنظام الذي يحكم الاستعمال المعقول للبحر العالي . لأن الاستعمال غير المعقول للبحر العالي من طرف البعض سيحرم الآخرين من إمكانية الاستفادة منه وسيؤثر سلباً على حرية البحر العالي . وهي مسألة طرحت قبل مؤتمرات الأمم المتحدة لتقنين قانون البحار، فقد سبق لمحكمة الاستئناف الفرنسية إيكس أون بروفانس Aix-en-provence أن أعلنت سنة 1857 في قضية كوتيه ضد دورهام Gauthier contre Durham أن مبدأ حرية البحار لا يقبل المنازعة، وأن تطبيقه يلزم ربان السفن أن يتخذوا جميع الاحتياطات اللازمة لكي لا يعيقوا الاستعمال العام والحر للمجال البحري وبأن لا يعرفوا الملاحة ولا يلحقوا الضرر بالملاحين⁽⁵³⁴⁾ .

ou nom de la mer :

- 1) La liberté de la navigation;
- 2) La liberté de la pêche;
- 3) La liberté d'y poser des câbles sous-marins et des pipe-lines;
- 4) La liberté de la survoler .

Ces libertés, ainsi que les autres libertés reconnues par les principes généraux du droit international, sont exercées par tous les Etats en tenant raisonnablement compte de l'intérêt que la liberté de la haute mer présente pour les autres Etats.) Rapport de la C.D.I., 1956, Op.Cit.,p.25.

⁵³² - أنظر المادتان 76 و 246 من اتفاقية 1982، وللمزيد من المعلومات حول ممارسة البحث العلمي البحري فيما وراء حدود الولاية الإقليمية للدولة الساحلية أنظر حسن خطابي، البحث العلمي البحري، مرجع سابق، ص.133-167، و أيضا :

A.H.A.Soons, Marine scientific research and the law of the sea, T.M.C.Asser Institut, The Hague, 1982, pp.219-229.

⁵³³ - المادتان 118 و 119 من نفس الاتفاقية .

⁵³⁴ - (Le principe de la liberté des mers est incontestable; et l'application de ce principe conduit à cette règle que les capitaines dont les navires sillonnent les mers doivent prendre toutes les précautions nécessaires pour ne point gêner l'usage public et libre de ces eaux, ne point entraver la navigation, et ne point nuire aux navigateurs .)

وورد في الفقرة الخامسة من تعليق لجنة القانون الدولي على المادة 27 من مشروعها لسنة 1956 المتعلقة بحرية البحر العالي، أن كل حرية يجب أن تكون منظمة إذا أريد لها أن تمارس لمصلحة كل من يحق له التمتع بها . وهكذا فإن القواعد المنظمة للبحر العالي لا تهدف إلى تقييد حرية البحر العالي بقدر ما تهدف إلى ضمان ممارستها لمصلحة المجموعة الدولية، ومراعاة حق الدول في ممارسة سيادتها على ظهر السفن التي ترفع علمها⁵³⁵)، إلا أن هناك استثناء يقع على هذا الاختصاص يتمثل في حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي .

الفقرة الثانية : ممارسة المطاردة في البحر العالي

إن طبيعة النظام القانوني للبحر العالي المتميز بحرية استعماله من طرف جميع أعضاء المجتمع الدولي تضع حدودا وضوابط لممارسة حق المطاردة الحثيثة في هذا المجال (أولا)، بخلاف حالات أخرى تعد من القواعد الآمرة في القانون الدولي حيث تستند إلى الجرائم الدولية لتبرير المطاردة، وإذا كانت هذه الحالات تشبه حق المطاردة الحثيثة من حيث الشكل فإنها تختلف عنه من حيث المضمون (ثانيا) .

أولاً: حدود ممارسة حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي

يبدو الوضع الطبيعي للمطاردة الحثيثة بعد انطلاقها من المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو ولايتها هو استمرار تلك المطاردة في البحر العالي إلى أن يتم اعتقال السفينة المطاردة، إلا أن الأمر ليس كذلك دائما. ففي بعض الأحيان تنجح السفينة المطاردة في الدخول إلى البحر الإقليمي للدولة التي تحمل علمها، أو البحر الإقليمي لدولة ثالثة – أو المياه الأرخيبيلية بالنسبة إلى الدول الأرخيبيلية – وفي هذه الحالة فإن على سفينة المراقبة أن تُنهي المطاردة طالما أنه لا تجوز ممارسة أية سلطات داخل البحر الإقليمي لدولة ثالثة، وقد نصت اتفاقية 1982 على ذلك صراحة في الفقرة الثالثة من المادة 111 .

وتثور مسألة ما إذا كان من الممكن الاستمرار في مطاردة سفينة أجنبية إذا تمكنت من دخول المنطقة المجاورة لدولتها أو لدولة ثالثة، وبالنظر إلى الهدف من إنشاء المنطقة المجاورة حسب ما ورد في المادة 33، والذي هو حماية بعض المصالح الخاصة للدولة الساحلية فيها، فإنه لا يمكن أن تشكل مؤسسة لحماية حقوق ليست لها علاقة بهذه الأهداف الخاصة، علاوة على أن المنطقة المجاورة هي أقرب من حيث نظامها القانوني إلى البحر العالي منه إلى البحر الإقليمي فيما يتعلق بممارسة حرية الملاحة، وبالتالي فلا مانع من الاستمرار في مطاردة السفينة الأجنبية حتى وإن دخلت المنطقة المجاورة لدولتها، أو المنطقة المجاورة لدولة ثالثة، لأن الدول الساحلية لا تمارس على المنطقة المذكورة سيادة بل تمارس فقط ولاية محدودة بحماية بعض المصالح الخاصة المعدة على سبيل الحصر في الاتفاقية .

ويطرح نفس التساؤل بالنسبة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة التي يمكن أن تنطلق منها المطاردة في حالة ما إذا حدث هناك خرق للقوانين والأنظمة السارية المفعول، والمرتبطة بالحقوق المنصوص عليها بشكل محدد في

M.R.Simonnet, Op.Cit., pp.27-28.

⁵³⁵ - Rapport de la C.D.I., 1956, Op.Cit., p.26.

المادة 56 من اتفاقية 1982، وبالتالي مادام أن الدولة الساحلية تمارس هناك ولاية محدودة فإن بإمكان سفينة المراقبة الاستمرار في مطاردة سفينة أجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة العلم أو لدولة ثالثة، كما لو كانت تلك المطاردة مستمرة في البحر العالي . ويمكن التدليل على ذلك بمضمون الفقرة السابعة من المادة 111 الذي لا يجيز المطالبة بالإفراج عن سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة واصططحت إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة، بالاستناد فقط إلى أن السفينة قد مرت أثناء رحلتها وهي مصطحبة عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر العالي، إذا جعلت الظروف ذلك ضروريا .

أما في حالة استمرار المطاردة الحثيثة فوق الجرف القاري لدولة علم السفينة المطاردة، أو الجرف القاري لدولة ثالثة، فإن الأمر يختلف حسب ما إذا كنا بصدد وجود جزر اصطناعية من عدمه، فالمياه التي تعلو الجرف القاري تعتبر بموجب المادة 78 جزء من البحر العالي، ويجب أن لا تمس ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الجرف القاري النظام القانوني لتلك المياه أو للحيز الجوي الذي يعلوها، وانطلاقا من هذا الواقع فإن المطاردة الحثيثة يمكن أن تستمر في المياه التي تعلو الجرف القاري . إلا أن الأمر يختلف حين يتعلق بحالة وجود الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات المقامة لأغراض استكشاف الجرف القاري واستغلال موارده، حيث تكون للدولة الساحلية الولاية الخالصة على هذه التجهيزات، بما في ذلك الولاية المتعلقة بالقوانين والأنظمة الجمركية والضريبية والصحية وقوانين وأنظمة السلامة والهجرة، كما لها الحق في أن تقيم حول هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات مناطق سلامة معقولة، ولها أن تتخذ في هذه المناطق التدابير المناسبة لضمان تلك السلامة وكذا سلامة الملاحة . وعلى جميع السفن أن تحترم هذه المناطق وأن تطبق المعايير الدولية المقبولة عموما فيما يتعلق بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة . ومادام أن استمرار مطاردة السفينة الأجنبية التي تلجأ إلى هذه المناطق يخل بمبدأ السلامة في حد ذاته، فإن من المنطقي أن تتوقف المطاردة مؤقتا ريثما تخرج السفينة المطاردة من مناطق السلامة، أو تُتخذ في حقها التدابير الملائمة من جانب الدولة صاحبة الولاية على هذه المناطق، خاصة وأن تواجد السفينة المطاردة في هذه المناطق، التي يجب ألا يتجاوز عرضها 500 متر، والتي لا يمكن أن تقام فيها موانئ بالشكل المتعارف عليه دوليا، سيخلق مشاكل بالنسبة إلى الدولة صاحبة الولاية، وقد يحثها ذلك على اتخاذ تدابير لحماية أمن الدولة المضطلة بالمطاردة⁽⁵³⁶⁾ .

⁵³⁶ - يمكن أن توضع حدود مختلفة لحق المطاردة الحثيثة عن طريق اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف سواء بغرض مد الحدود التي يجب أن تتوقف عندها المطاردة، أو بغرض تقليص هذه الحدود، فبالنسبة إلى حالة توسيع الحدود التي تتوقف عندها المطاردة يمكن أن نأخذ كمثال ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة الثالثة من اتفاقية 13 أبريل 1929 المبرمة بين فنلندا والاتحاد السوفييتي، التي جاء فيها على أن المطاردة لا تنجز داخل المياه الإقليمية والمناطق الجمركية للدول المتعاقدة، وبالتالي تصبح الحدود القصوى للمطاردة الحثيثة بموجب هذه الاتفاقية هي الحد الخارجي للمناطق الجمركية لطرفي الاتفاقية . وبالمقابل تمنح قائد السفينة المضطلة بالمطاردة التي توقفت بموجب الفقرة المذكورة حق رفع تقرير يتضمن تفاصيل وظروف الحالة إلى السلطات المختصة في الدولة التي لجأت السفينة المطاردة إلى مياهها الإقليمية، حتى يمكن اتخاذ الإجراءات الملائمة لمعالجة هذه الوضعية . أنظر الصفحة 127 .

وبالنسبة إلى حالة تقليص الحدود التي يجب أن تتوقف عندها المطاردة نجد مثلا نص المادة الثانية من اتفاقية 28 أكتوبر 1935 المبرمة بين الدانمرك والسويد، التي جاء فيها أن وحدات المراقبة لدى الأطراف المتعاقدة مخولة مد نشاطها إلى المياه الإقليمية للدول الأخرى المعنية بهذه الاتفاقية .

ثانياً: المطاردة لأسباب تتعلق بارتكاب أعمال مجرمة دولياً

لقد استقر الفقه على اعتبار ممارسة تجارة الرقيق والقرصنة وتجارة المخدرات والبث الإذاعي غير المصرح به في البحر العالي جرائم دولية، لما تمثله من خطر على جميع الدول بدون استثناء، وأوجب على كل دولة أن توقع العقاب على مرتكبيها أيا كانت جنسيتهم، سواء ارتكبوها في المجالات البحرية الخاضعة لسيادتها أو ولايتها أو في البحر العالي⁽⁵³⁷⁾.

فتجارة الرقيق ألغيت بموجب الوثيقة النهائية لمؤتمر فيينا لسنة 1815، التي استلزم تطبيقها وجود مراقبة فعالة في البحر العالي، وتناولت اتفاقيات أخرى نفس الموضوع نذكر من بينها اتفاقية سان جرمان أولاي المبرمة في 10 شتنبر 1919، اتفاقية جنيف في 25 شتنبر 1926، اتفاقية جنيف في 7 شتنبر 1956⁽⁵³⁸⁾. على أن اتفاقية جنيف لسنة 1958 للبحر العالي أكثر دقة في تناولها لموضوع تجارة الرقيق من خلال نص المادة 13 منها⁽⁵³⁹⁾، وهي نفس الأحكام التي وردت في المادة 99 من اتفاقية 1982 التي تحت الدول على اتخاذ تدابير فعالة لمنع ومعاينة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها، ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض، وأن أي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة، أيا كان علمها، يصبح حراً بحكم الواقع.

وحرمت القرصنة بموجب عدة اتفاقيات الدولية نذكر من بينها اتفاقية واشنطن في 6 فبراير 1922، واتفاقية نيون Nyon في 14 شتنبر 1937، والاتفاق التكميلي لجنيف في 17 نونبر 1937⁽⁵⁴⁰⁾، واتفاقية جنيف لسنة 1958 للبحر العالي في المواد 19 و 21 و 22. وعرفت المادة 101 من اتفاقية 1982 بأنها عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب، يُرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً في البحر العالي ضد سفينة أو طائرة خاصة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة، أو موجهاً ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة. أو أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة، مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة، أو أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال المذكورة سابقاً أو يسهل عن عمدا ارتكابها.

contraband in alcoholic liquors(1935), Op.Cit., in Ibid., p.149.

⁵³⁷ - يمكن إضافة جريمة الإرهاب الدولي ولو لم تذكر صراحة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ويُقصد به كافة أنواع التخريب والتدمير التي تقع على المرافق العامة وكذلك القتل الجماعي الذي يقع على الأشخاص، ونظراً لما تشيعه مثل هذه الأعمال من اضطراب في المجتمع الدولي فقد تم تحريمها منذ مطلع القرن العشرين، ففي أعقاب الحرب العالمية الأولى اعتبرت ضمن لائحة الجرائم التي أوردتها لجنة الخبراء، وأثناء الحرب العالمية الثانية أوصت لجنة الخبراء المتفرعة عن لجنة جرائم الحرب، المكونة في لندن في 20 أكتوبر 1943، باعتبارها من جرائم الحرب، كما نص عليها مشروع تقنين الجرائم ضد سلامة وأمن البشرية في الفقرة السادسة من مادته الثانية، وكان موضوع قرار أصدرته الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 18 دجنبر 1978. وهكذا يظهر أن خطورة الإرهاب الدولي أكثر من بعض الجرائم الدولية المذكورة في اتفاقية 1982، وقياساً عليها يمكن اعتباره أيضاً من الأسباب الداعية إلى قيام المطاردة في البحر العالي. أنظر: حسنين إبراهيم صالح عبيد، الجريمة الدولية، دراسة تحليلية تطبيقية، الطبعة الأولى، القاهرة، دار النهضة العربية، 1979، ص.223 وما بعدها.

⁵³⁸ - A. Coratre-Zilgien, La repression des infractions commises en haute mer en temps de paix, R.E.D.I., vol.15, 1959, p.86-87.

⁵³⁹ - Tout Etat est tenu de prendre des mesures efficaces pour empêcher et punir le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer son pavillon à cette fin. Tout esclave se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre Ipso Facto.).

⁵⁴⁰ - Y.V.D.Mensbrugge, Op. Cit., pp.61-63 ; C.Touret, La piraterie au vingtième siècle, piraterie maritime et aérienne, Paris, L.G.D.J., pp.29 et s.

وتضيف المادة 102 من نفس الاتفاقية أنه إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعرفة في المادة 101، في سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة .

وتجيز المادة 104 لكل دولة في البحر العالي أو في مكان آخر خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من أشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات . ولحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، ولها أن تحدد الإجراء الذي يمكن أن يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية .

وحظيت مكافحة المخدرات باهتمام المجتمع الدولي لما تلحقه من أضرار بصحة الإنسان، فتم تحريم التجارة فيها. بموجب عدة اتفاقيات نذكر منا اتفاقية لاهاي للأفيون في 23 يناير 1912، اتفاقية جنيف للأفيون في 9 فبراير 1925، اتفاقية جنيف للحد من تصنيع المخدرات في 13 يوليو 1931، اتفاقية ردع التجارة غير المشروعة في المخدرات في 26 يونيو 1936، والاتفاقية الموحدة للمخدرات في 30 مارس 1960 التي جمعت شتات المبادئ والأساليب التي أرستها الاتفاقيات الدولية المبرمة في مجال مكافحة المخدرات⁽⁵⁴¹⁾ . وقد تناولت اتفاقية 1982 الموضوع في المادة 108 حيث حثت الدول على التعاون في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في البحر العالي. بما يخالف الاتفاقيات الدولية، وبأن تطلب أية دولة تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار حين يكون لديها أسباب معقولة بأن سفينة ترفع علمها تقوم بهذا النوع من التجارة .

ويعني البث الإذاعي غير المصرح به إرسال الإذاعات الصوتية والتلفزيونية من سفينة أو من منشأة في البحر العالي بنية استقبالها من عامة الجمهور. بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يستثنى من ذلك إرسال نداءات الاستغاثة . وقد تم تحريم هذا النوع من النشاط بموجب اتفاقية كوبنهاغن في 15 شتنبر 1948، والاتفاقيات الدولية للاتصالات الموقعة في جنيف في 21 دجنبر 1959⁽⁵⁴²⁾ . وحثت المادة 109 من اتفاقية 1982 الدول على أن تتعاون في قمع البث الإذاعي غير المصرح به في البحر العالي، وأجازت محاكمة أي شخص يعمل فيه أمام محاكم دولة علم السفينة أو دولة تسجيل المنشأة أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها، أو أية دولة يمكن استقبال البث فيها أو أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها .

ويثور التساؤل حول إمكانية مطاردة سفينة أجنبية رفضت التوقف والخضوع لعملية المراقبة في حالة الاشتباه في قيامها بأحد الأنشطة المذكورة سابقا، والواقع أن مثل هذه الأعمال تبرر المطاردة في البحر العالي، إلا أن ذلك لا يعني ممارسة لحق المطاردة الحثيثة، لأن ملاحقة سفينة في البحر العالي من أجل تجارة الرقيق أو

⁵⁴¹ - عبد الفتاح مراد، التجريم والعقاب في قوانين المخدرات، الإسكندرية، المعارف، 1989، ص. 570-574 ؛ محمد مؤنس محب الدين، السياسة الجنائية في مواجهة المخدرات، دراسة مقارنة، القاهرة، المكتبة الأنجلومصرية، 1995، ص. 216-218 .

⁵⁴² - Ch.Rousseau, Chroniques des faits, R.G.D.I.P., 1967, n°4, p.1102.

القرصنة مثلاً لا يعتبر خرقاً لحقوق دولة بعينها، بل هو خرق لحقوق المجموعة الدولية بكاملها، ثم إن الملاحقة تتم في منطقة لا تخضع لسيادة أية دولة، في حين أن المطاردة الحثيثة يجب أن تنطلق من مجالات بحرية خاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية المتضررة من سلوك السفينة المطاردة . وأخيراً إن انقطاع هذه المطاردة لا يؤدي إلى توقفها، حيث يمكن الاستمرار فيها إلى حين إخضاع السفينة المشتبه فيها للمراقبة، وهو أمر يختلف عن حق المطاردة الحثيثة الذي ينتهي حين تنقطع المطاردة، لأن الانقطاع ينفي عنها نعت الحثيثة .

إن ممارسة حق المطاردة الحثيثة بالمقارنة مع ممارسة المطاردة لأسباب تتعلق بجرائم دولية محددة بشروط مقررّة بموجب قواعد القانون الدولي للبحار، كما سيتبين من مضمون الفصل الثاني .

الفصل الثاني : شروط ممارسة حق المطاردة الحثيثة

يعتبر حق المطاردة الحثيثة - كما سبقت الإشارة إلى ذلك - حقاً استثنائياً يرد على القاعدة العامة المتمثلة في حرية الملاحة وخضوع السفن المبحرة في البحر العالي لدولة العلم، لذا فمن المفروض أن يمارس هذا الحق وفق شروط محددة وصارمة حتى يمكن أن يكتسب صفة الشرعية . وهذه الشروط تهم من جهة السفن المعنية بهذه المطاردة (المبحث الأول)، وتهم من جهة أخرى عملية المطاردة في حد ذاتها، مع ما ينتج عن ذلك من مسؤولية دولية حين ممارستها بطريقة غير قانونية (المبحث الثاني) .

المبحث الأول : الشروط المتعلقة بالسفن المعنية بالمطاردة الحثيثة

تتم الشروط المتعلقة بالسفن المعنية بالمطاردة الحثيثة المميزات التي يجب أن تتوفر في هذه السفن، لتمييز السفن التي يمكن أن تمارس قانونياً عملية المطاردة عن تلك التي يمكن أن تكون موضوع المطاردة (الفرع الأول)؛ كما تهم موقع هذه السفن أثناء انطلاق عملية المطاردة لما له من تأثير على مدى قانونية حق المطاردة (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : طبيعة السفن المعنية بالمطاردة الحثيثة

تنقسم السفن المعنية بالمطاردة الحثيثة إلى قسمين، سفن تكون هدفاً للمطاردة الحثيثة (الفقرة الأولى)؛ وسفن تضطلع بمهمة المطاردة الحثيثة (الفقرة الثانية) .

الفقرة الأولى : طبيعة السفن هدف المطاردة الحثيثة

يتمارس حق المطاردة الحثيثة على السفن التجارية، وإذا كانت اتفاقية 1982 لقانون البحار لا تقيم أي تمييز فيما يتعلق بملكية السفن موضوع المطاردة، فإن من الممكن التمييز بين السفن التجارية المملوكة للخواص (أولاً)، وبين تلك المملوكة للدولة وتستخدمها لأغراض تجارية (ثانياً) .

أولاً: السفن التجارية الخاصة

معظم التعاريف الواردة في بعض الاتفاقيات الدولية⁵⁴³ والقوانين الوطنية تعتبر السفينة منشأة عائمة تمارس عادة الملاحة البحرية⁵⁴⁴، فالسفينة حسب هذه التعاريف مخصصة للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، وتختلف عن المراكب المخصصة للملاحة النهرية أو الداخلية⁵⁴⁵. ويعرف الفقه السفينة بأنها أريية صالحة للملاحة في المجالات البحرية ومزودة بطاقم ومعدات تتلاءم والأغراض التي خصصت لها⁵⁴⁶، وبأنها شيء قابل للتملك تتمتع بمركز قانوني خاص بها يختلف باختلاف الأغراض التي خصصت من أجلها والميناء الذي سجلت به والجنسية التي تحملها⁵⁴⁷.

وهكذا لا يعتبر من قبيل السفن الأرصفة والجزر العائمة والعوامات والطائرات المائية، وبذلك فإن معيار قابلية الملاحة البحرية *navigabilité* هو المعتمد في تعريف السفينة، بحيث تكتسب هذه الأخيرة وضعها القانوني من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية⁵⁴⁸. وتكتسي طابعاً تجارياً حين تكون معدة لنقل البضائع أو المسافرين وغير مسلحة ولا يسيرها طاقم تابع للقوات البحرية ومقيدة في السجل التجاري، بغض النظر عما إذا كانت تابعة لأسطول أم لا، أو كانت مملوكة للأشخاص أو للدولة⁵⁴⁹. وبالنسبة إلى مسألة جنسية السفينة التجارية فإنها تعتبر شيئاً ملازماً لمبدأ حرية استعمال البحر العالي، فإذا كانت الدول محرومة من بسط سيادتها على البحر العالي، فإنها بالمقابل مخولة حق التمتع بهذه السيادة على الأشياء المملوكة لرعاياها حينما تكون هذه الأشياء في البحر العالي، وعليه يجب أن تحمل كل سفينة جنسية حتى تتمكن دولة العلم من ممارسة سيادتها على رعاياها وسفنها المتواجدين في البحر العالي. فجنسية السفينة إذن تعتبر من الضمانات التي يقدمها القانون الدولي لحماية مبدأ حرية البحر، حيث تكون الدولة مسئولة عن سلامة السفينة التي تحمل علمها، وفي المقابل تكون مسئولة أمام الدول الأخرى عن الأخطاء التي ترتكبها سفنها في حق مواطنين أجانب⁵⁵⁰.

وإذا كانت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 قد حددت من خلال المادة 91 شرط قيام رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة، فإنها منحت الدولة سلطة تقديرية واسعة في تحديد شروط منح جنسيتها

⁵⁴³ - Règles de Londres 1960 pour prévenir les abordages en mer, règle 1,c) < 1. Le mot navire désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, autre qu'un hydravion améri, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau.>; Convention de Bruxelles du 29 avril 1961 sur le transport de passagers par mer, art. 1,d) <Navire signifie uniquement un bâtiment de mer.> voir Yves van der Mensbrugghe, Réflexions sur la définition du navire dans le droit de la mer, in Colloque de Montpellier (Actualités du droit de la mer), Paris, Pedone, 1973, pp.72-74.

⁵⁴⁴ - ينص الفصلان الأول والثاني من ظهير 31 مارس 1919 على أن السفينة هي المركب الذي يباشر عادة الملاحة البحرية فوق البحر، أو في الموانئ والخلجان وفوق البحيرات والغدران والأقنية وأجزاء الأنهار التي تكون فيها المياه مالحة وتتصل بالبحر. ورد في القانون البحري، تقديم وتهيء عبد العزيز توفيق، الدار البيضاء، دار الثقافة، 1990، ص.19.

⁵⁴⁵ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1990، ص.35.

⁵⁴⁶ - G.Gidel, Op.Cit., tome I, p.70.

⁵⁴⁷ - R.Rodière, Droit maritime, 8ème édition, Dalloz, Paris, 1979, pp.31-33.

⁵⁴⁸ - M.Dhimni (Nassef), Essai sur la définition du navire (Droit maritime, droit de la mer), in R.M.D.E.D., n° 23-1990, pp.153 et 158; F.Hatimy, Notion de navires, in R.M.D.E.D., n°31-1993, p.235

⁵⁴⁹ - E.M.Borchard, What's a merchant vessel ?, A.J.I.L., 1929, p.393.

⁵⁵⁰ - C.J.Colombos, Op.Cit., pp.193-194.

للسفن وتسجيل السفن في إقليمها والسماح لها برفع علمها . على أن تُصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك، وبذلك تكون الطريقة القانونية لإثبات جنسية السفينة هي الأوراق التي تصدرها الدولة للسفينة التي منحتها حق رفع علمها . وإذا كان بعض الفقهاء يرون أن العلم يشكل في حد ذاته وسيلة لإثبات جنسية السفينة باعتباره دليلا ظاهريا على تبعيتها لدولة العلم، فإن هناك من يرى أن هذه الوسيلة غير كافية إلا إذا تأيدت بالأوراق والمستندات الدالة على ذلك، فالمدونة البحرية المغربية مثلا تنص على أن المغربية تثبت عن طريق سند إداري يتمثل في وثيقة الجنسية⁽⁵⁵¹⁾ .

وتختلف التشريعات الوطنية من حيث الشروط الواجب توافرها لمنح الجنسية لسفينة معينة، وأغلب الدول تشترط أن يكون كل أفراد طاقم السفينة أو بعضهم من مواطنيها قصد توفير فرص الشغل لرعاياها، وهناك من الدول من تشترط بناء السفينة في الأوراش المتواجدة في موانئها، إلا أن هذا الشرط لا يصح إلا بالنسبة إلى الدول ذات الإمكانات الصناعية لبناء السفن، وهناك من تشترط وجود سلطة وطنية مباشر على السفينة وتحدد كيفية استغلالها حتى تضمن تحقيق رابطة الولاء الاقتصادي، وهذه السلطة لا يمكن أن تتوفر إلا إذا كانت السفينة مملوكة كلها أو جزء منها لرعايا الدولة التي ترفع علمها . فبالنسبة إلى القانون البحري الليبي مثلا يعتبر السفينة ليبية مهما كانت حمولتها إذا كان مربطها ليبيا، أو كان نصفها على الأقل يملكه أشخاص ليبون أو شركات ليبية . ويمكن أن يدخل في حكم الليبيين والشركات الليبية الأشخاص الأجانب والشركات الأجنبية، شريطة أن يكون موطن الأشخاص ومحل إقامتهم في ليبيا، وأن تكون الشركات الأجنبية مؤسسة في ليبيا أو يوجد بها مقرها الرئيسي أو نشاطها⁽⁵⁵²⁾ .

ثانيا: السفن الحكومية المستعملة لأغراض تجارية

بدأت مسألة السفن الحكومية المستعملة لأغراض تجارية تُطرح بعد قيام دولة الاتحاد السوفييتي، حيث أدى التمييز القديم بين السفن الحكومية والسفن الخاصة إلى عدم مساواة قانونية تضررت منها السفن المملوكة للخواص . مما دعا اللجنة البحرية الدولية إلى الدعوة إلى المساواة بين السفن التجارية الخاصة وبين السفن الحكومية المستعملة لأغراض تجارية، ولترجمة هذه الدعوة من خلال قانون وضعي، دعت هذه اللجنة إلى عقد مؤتمر دولي لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانة السفن الحكومية، انتهى بإبرام اتفاقية بروكسيل في 10 أبريل سنة 1926 التي نصت على إخضاع السفن التجارية التابعة للدولة، أو المستغلة من طرفها، إلى نفس قواعد المسؤولية والالتزامات التي تخضع لها السفن الخاصة⁽⁵⁵³⁾ . وقد خلقت هذه الصياغة القانونية مشاكل بالنسبة إلى الأساطيل التجارية التابعة للدول الاشتراكية التي كانت ترى وجوب تمتيعها هي أيضا بالحصانة مادامت

⁵⁵¹ - الفرع الأول من ظهير 1919 (الفصول من 12 إلى 20)، ورد في عبد العزيز توفيق، مرجع سابق، ص.32.

⁵⁵² - سامي سالم الحاج، مرجع سابق، ص.390-389 .

⁵⁵³ - (Article premier : Les navires de mer appartenant aux Etats ou exploités par eux, les cargaisons leur appartenant, les cargaisons et passagers transportés par les navires d'Etat, de même que les Etats qui sont propriétaires de ces navires ou qui les exploitent, ou qui sont soumis, en ce qui concerne les réclamations relatives à l'exploitation de ces navires ou au transport de ces cargaisons aux mêmes règles de responsabilité et aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armement privés .) J.P.Quéneudec, Op.Cit., p.678.

حكومية، ولهذا السبب فإن الدول الاشتراكية - باستثناء رومانيا وهنغاريا - لم تصدق على معاهدة بروكسيل⁵⁵⁴ .

وإذا كان معهد القانون الدولي قد اعتمد هذه المعايير في دورة ستوكهولم سنة 1928، فإنه تبني الترتيب الذي ورد في تقرير الأستاذ جidel، الذي حدد السفن الحكومية التي تستعمل لأغراض غير تجارية في السفن الحربية المستعملة من طرف القوات المسلحة والسفن المستعملة من طرف المصالح الحكومية المدنية⁵⁵⁵، وطبعاً يمكن استنتاج النوع الآخر من السفن وهي السفن التي تعمل في مصلحة تجارية، سواء كانت تابعة للدولة أو في ملكية الخواص⁵⁵⁶ .

وناقشت لجنة القانون الدولي هذه المسألة حيث تبنت في البداية ترتيب السفن في أربعة أنواع هي : السفن الحربية؛ سفن الدولة المستخدمة من طرف مصلحة حكومية لأغراض غير تجارية؛ سفن الدولة المستخدمة من طرف مصلحة حكومية لأغراض تجارية؛ السفن التجارية الخاصة . على أن يحكم النوعين الأخيرين نفس النظام القانوني ويخضعان للتفتيش والمطاردة . وقد ورد هذا الترتيب وهذا القياس في مشروعها لسنة 1956 في الجزء المتعلق بحق المرور البريء في البحر الإقليمي⁵⁵⁷ .

ويلاحظ أنها تراجعت في الجزء المتعلق بالبحر العالي من المشروع عن الترتيب والقياس السابقين، حيث لم تميز سوى بين ثلاثة أنواع من السفن وهي : السفن الحربية والسفن التجارية وسفن الدولة، سواء استخدمت لأغراض تجارية أو غير تجارية . على أن تتمتع كل السفن الحكومية بالحصانة، مثلها في ذلك مثل السفن الحربية⁵⁵⁸ . وهكذا تضمن مشروع لجنة القانون الدولي حكمين متعارضين من خلال مادتين مختلفتين، وقد أفضى هذا الأمر إلى اختلال في المساواة بين الدولة المجهزة وبين المجهزين الخواص، كما شكل تراجعاً عما نصت عليه اتفاقية بروكسيل لسنة 1926 . بل أكثر من هذا فإن غموض صياغة المادة 33 من المشروع يسمح بتفسيرها بكونها تمنح سفن الدولة ليس فقط نفس الحصانة التي تتمتع بها السفن الحربية، وإنما

⁵⁵⁴ - R.Rodière, Traité général de droit maritime, événements de mer, Paris, Dalloz, 1972, p.101.

⁵⁵⁵ - Les navires effectuant à un service gouvernemental et non commercial sont : Les bâtiments employés comme éléments de force militaire de l'Etat; Les bâtiments employés à un service public civil .> Annuaire de l'I.D.I., session de Stockholm, 1928, p.539.

⁵⁵⁶ - تجدر الإشارة إلى أن هذا التطور الذي عرفه القانون الدولي جاء مواكباً لتطور موازي عرفه القانون العام الداخلي، فهذا الأخير يميز بين الأنشطة العامة التي تمارسها المؤسسات العمومية والتي يطبق عليها القانون العام وبين الأنشطة الخاصة التي يمارسها الخواص ويطبق عليها القانون الخاص . وأحياناً يطبق القانون العام على أشخاص القانون الخاص حين يمارسون أنشطة عامة ويطبق القانون الخاص على المؤسسات العمومية حين تتعاط أنشطة يمارسها عادة الخواص . ويمكن استنتاج هذا المعنى من خلال تدخل ممثل كولومبيا في مؤتمر جنيف لقانون البحار لسنة 1958 فاسكيز روشا Vasquez Rocha :

(L'amendement de sa délégation à l'article 33 (A/CONF.13/C.2/L.5) a pour objet d'exclure les navires d'Etat affectés à un service commercial de l'immunité prévue dans cet article . Il estime que les dispositions proposés reflètent le principe juridique général selon lequel l'Etat est assimilé à une personne de droit privé est soumis à la juridiction ordinaire lorsqu'il se livre à des activités pouvant être exercées par les particuliers .) Conférence des Nations Unies, Genève, 1958, Op.Cit., p.75 .

⁵⁵⁷ - أنظر المواد 22 و 23 و 24 من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1956 في : Rapport de la C.D.I., 1956, Op.Cit., p.24.

⁵⁵⁸ - (Article 33. En ce qui concerne l'exercice des pouvoirs en hautes mer par d'autre Etats que l'Etat du pavillon, les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental, commercial ou non commercial, sont assimilés à des navires de guerre et jouissent de la même immunité .) Ibid., p.27.

أيضا نفس السلطات الممنوحة للسفن الحربية على السفن التجارية الأجنبية في البحر العالي، والتي منها حق الاستمرار في مطاردة بدأت من مناطق خاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية .

وحصل خلاف حول وضعية السفن الحكومية التي تستعمل لأغراض تجارية في مؤتمر جنيف لسنة 1958، خصوصا بين الدول الرأسمالية والدول الاشتراكية، ففي رأي المؤيدين لفكرة المساواة بين السفن التجارية الخاصة وبين السفن الحكومية المستعملة لأغراض تجارية من حيث النظام القانوني، إن عدم المساواة بين السفن التجارية بالنظر إلى مالكيها، دولة أو خواصا، سيؤدي إلى تفضيل الأساطيل التجارية الحكومية على حساب الأساطيل التجارية المملوكة للخواص، كما يمكن أن يؤدي إلى محو المنطقة المجاورة، لأنه سيكون من الصعب تعايش نظامين قانونيين مطبقين على السفن التجارية، حيث تطبق القواعد المتعلقة بالمراقبة الجمركية والصحية والضريبية وتلك المتعلقة بالهجرة على السفن التجارية الخاصة ولا تطبق على السفن التجارية الحكومية⁽⁵⁵⁹⁾ .

في المقابل يرى الفريق المؤيد لفكرة تمتع السفن الحكومية المستعملة لأغراض تجارية بالحصانة التي تتمتع بها السفن الحربية، أن الحصانة التي تتمتع بها الدولة وممتلكاتها تعتبر نتيجة لسيادتها، وأن التمييز بين مختلف السفن التابعة للدولة حسب النشاط الذي تمارسه يعتبر تدخلا في الشؤون الداخلية للدولة ومسا بسيادتها . وفي هذا السياق اقترح ممثل بلغاريا في مؤتمر جنيف سنة 1956 تطبيق مضمون المادة 33 من مشروع لجنة القانون الدولي، والمتعلق بالحصانة التي تتمتع بها السفن الحكومية والسفن الحربية، على السفن الحكومية التي تستعمل لأغراض تجارية و بألا تمارس عليها حقوق الزيارة والمطاردة الحثيثة⁽⁵⁶⁰⁾ .

لقد دارت نقاشات داخل اللجنة الثانية للمؤتمر حول المادة 9 التي تناولت هذه النقطة، وطرح في شأنها تسعة اقتراحات من بينها الاقتراح اليوغسلافي، الذي حاول تقديم حل وسط بين الأطروحتين المتعارضتين، حيث نص على إعفاء السفن الحكومية التجارية من التفتيش، لكن مع إخضاعها لحق المطاردة الحثيثة في بعض المجالات البحرية التي تحدد بموجب الاتفاقية⁽⁵⁶¹⁾ .

إلا أن الغلبة في الأخير كانت للاقتراح الذي تقدمت به الولايات المتحدة الأمريكية، والذي نص على أن السفن التابعة للدولة، أو المستغلة من طرفها، والمستخدمة من طرف مصالح حكومية غير تجارية تتمتع، حين

⁵⁵⁹ - Sir Alec Randall (Royaume-Uni), Conférence de Nations Unies sur le droit de la mer, Genève, 1958 Op.Cit., p.4.

⁵⁶⁰ - M.Radouilsky (Bulgarie). Ibid., p.22.

⁵⁶¹ - Document A/CONF.13/C.2/L.17. Yougoslavie : amendement au document A/CONF.13/C.2/L.5.

(1-les navires affectés exclusivement à un service gouvernemental non commercial, appartenant à un Etat ou exploités par lui, jouissent de la même immunité que les navires de guerre en ce qui concerne l'exercice d'une juridiction en haute mer par tout Etat que l'Etat du pavillon .

2-Les navires affectés à un service gouvernemental commercial, appartenant à un Etat ou exploités par lui, jouissent en haute mer de la même immunité que les navires mentionnés au paragraphe ci-dessus, sauf dans les zones spéciales déterminées par les présents articles, et lorsque la poursuite de ces navires se prolonge en haute mer, auquel cas ils sont assimilés aux navires de commerce privés.

3-Seuls les navires de guerre peuvent exercer des droits de police .) Ibid., p.130.

تكون مبحرة في البحر العالي، بحصانة تامة في مواجهة الدول الأخرى غير دولة العلم⁵⁶²). وقد تبني المؤتمر هذا الاقتراح وورد في المادة 9 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر العالي⁵⁶³). وبذلك يكون المؤتمر قد فضل التقسيم الذي يدخل السفن المملوكة للدولة والمستغلة لأغراض تجارية ضمن السفن التجارية وبالتالي يخضعها لحق المطاردة الحثيثة .

وقد ورد نفس المضمون تقريبا في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من خلال المادة 96 التي تنص على أن يكون للسفن التي تمتلكها أو تسيرها دولة ما، وتستخدمها فقط في مهمات حكومية غير تجارية، حصانة تامة في البحر العالي من أية دولة غير دولة العلم . وكنيجة لهذا الاختيار فقد ورد في المادة 111 من نفس الاتفاقية عبارة "السفينة الأجنبية" دون تفصيل، حيث ورد فيها أنه "يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة"، مما يجعلنا نستنتج أن حق المطاردة الحثيثة يطبق أيضا على السفن الحكومية التي تستعمل لأغراض تجارية .

أما بالنسبة إلى السفن الحربية والسفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية، فيمكن أن نستنتج، اعتمادا على الأحكام العامة للقانون الدولي المتعلقة بحصانة بعض أنواع السفن، أنها لا تكون موضوع المطاردة. ويمكن تأكيد هذا الاستنتاج من خلال قراءة مضمون المواد الثلاثة التالية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المادة 23 المتعلقة بمحاصنات السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية في البحر الإقليمي؛ والمادة 95 المتعلقة بحصانة السفن الحربية في البحر العالي والتي تنص على تمتيعها بحصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم؛ والمادة 96 التي تهم حصانة السفن التي تُستخدم فقط في مهمات حكومية غير تجارية .

وهي نفس الوضعية القانونية تقريبا التي تتمتع بها السفن والطائرات المكلفة بممارسة المطاردة الحثيثة .

الفقرة الثانية : الآليات المستعملة لممارسة حق المطاردة الحثيثة

لم يحصل إجماع بين فقهاء القانون الدولي حول طبيعة الأجهزة المكلفة بتنفيذ تدابير حق المطاردة الحثيثة، فهناك من اعتقد أن حق المطاردة يمارس من طرف السلطة العمومية بشكل عام، وهناك من فوض ممارسة هذا الحق إلى السلطات المختصة، وهناك من خولها للسلطات المحلية، وذهب آخرون إلى اعتبار السفن الحربية التابعة للدولة الساحلية وحدها المخولة بممارسة هذا الحق⁵⁶⁴). وتنص الفقرة الخامسة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على أن المطاردة الحثيثة تمارس فقط من طرف سفن حربية أو طائرات

⁵⁶² - Document A/CONF.13/C.2/L.80. Etats-Unis d'Amérique : proposition .

(Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental non commercial jouissent, lorsqu'ils naviguent en haute mer, d'une immunité complète de la part d'Etat autre que l'Etat du pavillon .) Ibid., p.145.

⁵⁶³- (Article 9 . Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental non commercial jouissent, en haute mer, d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat de pavillon .)

⁵⁶⁴ - A. Moller, International law in peace and war, London, 1931, p.108; in N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.192; Ch.Calvo, Op.Cit p.567; in Ibid; Ch.Ch.Hyde, Op.Cit., p.794; in Ibid., p.193; L.Oppenheim, Op.Cit., p.604; in Ibid ; G.Gidel, , Op.Cit., tome III, pp.339-340; M.S.Mc Dougal and W.T.Burke, Op.Cit., p.894 .

عسكرية (أولاً)، أو غيرها من السفن والطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك (ثانياً) .

أولاً: السفن الحربية والطائرات العسكرية

تقوم الدولة ببناء السفن الحربية واستخدامها، إلا أن هذا النوع من السفن لا يخضع للقانون البحري بسبب استخدامها الخاصة وقت الحرب وتأمين سواحل الدولة في وقت السلم، مما يجعلها تتعرض لأخطار جسيمة لا تتفق مع النظام القانوني الذي تخضع له السفينة العادية⁵⁶⁵، وتعتبر اتفاقية لاهاي السابعة لسنة 1907، المتعلقة بتحويل السفن التجارية إلى سفن حربية، نموذجاً من حيث تعريف هذه الأخيرة، حيث اشترطت خضوعها لسلطة ومراقبة ومسؤولية الدولة التي تحمل علمها، وحمل علامات خارجية مميزة للسفن الحربية وجنسيته، وأن تكون تحت إمرة ضابط معين من قبل السلطات المختصة، يكون اسمه وارداً في قائمة ضباط القوات البحرية، وأن يشغلها طاقم خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية⁵⁶⁶ . وقد وردت نفس هذه الشروط نفسها تقريباً في الفقرة الثانية من المادة 32 من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1956 التي تناولت حصانة السفن الحربية⁵⁶⁷، وتمت الإشارة إلى هذا التقليد صراحة في تعليق اللجنة على هذه المادة⁵⁶⁸ . وتبنت هذا التعريف كل من اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958⁵⁶⁹، واتفاقية بروكسيل لسنة 1962 المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن النووية⁵⁷⁰، واتفاقية واشنطن لسنة 1977 المنظمة لحياض واستغلال قناة باناما⁵⁷¹ . وورد نفس التعريف مع بعض التغييرات البسيطة في المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي جاء فيها على أن مصطلح " السفينة الحربية " يعني سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما، وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة، ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية .

⁵⁶⁵ - فايز نعيم رضوان، القانون البحري، القاهرة، دار الفكر العربي، 1986، ص. 39 .

⁵⁶⁶ - (Article 1 . Aucun navire de commerce transformé en bâtiment de guerre ne peut avoir les droits et les obligations attachés à cette qualité, s'il n'est pas placé sous l'autorité directe, le contrôle exclusif et la responsabilité de la Puissance dont il porte le pavillon .

Article 2 . Les navires de commerce transformés en bâtiments de guerre doivent porter les signes extérieurs distinctifs des bâtiments de guerre de leur nationalité .

Article 3 . Le commandant doit être au service de l'Etat et dûment commissionné par les autorités compétentes . Son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire .

Article 4 . L'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire .) M.R.Simonnet, Op.Cit., p.91.

⁵⁶⁷ - (Aux fins des présents articles, sous la dénomination de "navire de guerre" on entend un navire appartenant à la marine de guerre d'un Etat et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité . Le commandant doit être au service de l'Etat, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire .) Rapport de la C.D.I., 1956, Op.Cit., p.27.

⁵⁶⁸ - (La définition du navire de guerre est fondée sur les articles 3 et 4 de la convention de La Haye du 18 octobre 1907 relative à la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre .) Ibid .

⁵⁶⁹ - J.-P.Quéneudec, (Conventions), Op.Cit., p.34.

⁵⁷⁰ - Ibid., p.714 .

⁵⁷¹ - Ibid., p. 94.

وبناء على هذه الأحكام لا تعتبر السفينة الحربية جزءا من القوات المسلحة إلا إذا حافظت على مظهرها كسفينة حربية، وهكذا فإذا أهملها طاقمها أو تمرد أفراد الطاقم وفرضوا مراقبتهم على السفينة ينتفي عنها طابع السفينة الحربية⁽⁵⁷²⁾ .

لقد توسعت اتفاقية 1982 في تفسير مفهوم " السفينة الحربية " ليشمل كل آلية تشكل جزء من القوات المسلحة، سواء كانت بحرية أو برية أو جوية، في حين قصرت اتفاقيات 1958 و 1962 و 1977 التعريف على السفن التابعة للقوات البحرية فقط . كما أن اتفاقية 1982 لم تأخذ بعين الاعتبار وظيفة السفينة المتمثلة في تكليفها بأغراض عسكرية محضة، وبالتالي فليس من الضروري أن تكون السفينة مسلحة لكي تنطبق عليها صفة " حربية " بل يكفي أن تنتمي إلى القوات المسلحة للدولة⁽⁵⁷³⁾ .

وحسب هذا التعريف فإن السفن الحربية، بغض النظر عن حجمها أو نوعها، تعتبر مؤهلة لممارسة المطاردة، بما فيها المراكب الصغيرة السريعة التابعة للقوات الجوية، التي تستعمل في إنقاذ الطائرات وطاقمها في حالة وقوع حادث، والأسطول المساعد الذي يجهز بهدف استعمال قطعه كسفن حربية، والسفن المرخص لها من قبل الحكومة بمهاجمة سفن العدو و الاستيلاء عليها، وأيضا الغواصات شريطة أن تبحر طافية على السطح .

أما فيما يخص ممارسة الطائرات الحربية للمطاردة الحثيثة فقد وردت الإشارة إليها في المادة 23 من اتفاقية حنيف للبحر العالي، وتم نقل مضمونها في المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تنص في فقرتيها الخامسة والسادسة على ألا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية، أو غيرهما من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك . وعند القيام بالمطاردة الحثيثة بواسطة الطائرة، تنطبق الفقرات من 1 إلى 4 - المنطبقة على السفن - مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال؛ كما يجب على الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف، أن تطارد السفينة فعليا حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية تكون قد دعتها الطائرة لتتابع المطاردة، ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة . وأنه لا يكفي لتبرير احتجاز السفينة خارج البحر الإقليمي أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي ترتكب الانتهاك، أو وهي محل شبهة في ارتكابها، إن لم تكن السفينة قد أمرت بالوقوف وطوردت من قبل الطائرة نفسها، أو طائرة أخرى أو سفن تتابع المطاردة دون انقطاع .

وإذا كانت اتفاقيتا 1958 و 1982 قد تضمنتا تعريفا للسفن الحربية فإنهما لم تقدما تعريفا للطائرات العسكرية، في حين عرفت المادة 31 من اتفاقية باريس للملاحة 1919 C.I.N.A.، بأنها تلك التي تكون تحت إمرة عسكرية، أما اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالملاحة المدنية الجوية لسنة 1944 فقد اكتفت بالنص في

⁵⁷² - T.K.Thommen, Merchant ships in international law, Martinus Nijhoff/Gravenhage, 1962, p. 4 .

⁵⁷³ - M.Nassef., Op.Cit., pp.343-344.

الفقرة (ب) من المادة الثالثة على أن الطائرة العسكرية وتلك التي تستعمل من طرف مصالح الجمارك أو الشرطة تعتبر طائرات حكومية⁵⁷⁴ .

The Air Navigation General Regulations وبالرجوع إلى الأنظمة العامة للملاحة

الصادرة في 5 مارس 1949، نجد في الفرع الأول منها تعدادا لأنواع الطائرات العسكرية، والذي يشمل الطائرات التابعة للقوات البحرية والبرية والبحرية، وكل الطائرات التي يقودها شخص عسكري أو تابع للقوات البحرية ومعدة لغرض تعتبر فيه طائرة عسكرية⁵⁷⁵ . وهكذا ففي غياب تعريف صريح للطائرة الحربية فإن طبيعة الطائرة تتحدد حسب استعمالها، فالطائرة الحربية إذن هي كل طائرة تستعمل، مباشرة أو بطريقة غير مباشرة، من طرف الدولة لأغراض عسكرية أو لأغراض مساعدة .

ثانيا- السفن والطائرات التي تعمل لدى المصالح الحكومية

تم التطرق إلى مصطلح " السفن العاملة لدى المصالح الحكومية " في المادة 9 من اتفاقية جنيف للبحر العالي، والفقرة الأولى من المادة 22 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، وكذا المادتين 32 و 96 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 . وبالرغم من تعدد المواد المتضمنة لهذا النوع من السفن فإن الأمر لا يعدو أن يكون تأكيدا على واجب تمتعها بالحصانة، سواء كانت في المياه الخاضعة لسيادة دولة أجنبية أو لولايتها أو كانت مبحرة في البحر العالي، وتندرج ضمن هذه المجموعة سفن خفر السواحل وسفن حماية المصايد وسفن الشرطة البحرية⁵⁷⁶ .

ولتحديد مصطلح " الطائرات التابعة للمصالح الحكومية "، باعتبارها تختلف عن الطائرات الخاصة والعسكرية يمكن الاستئناس بنص المادة الثالثة من اتفاقية شيكاغو لسنة 1944، التي تنص على أن هذا المصطلح يعني طائرات الشرطة والجمارك⁵⁷⁷ . على أن هذا لا يستثني أنواع أخرى من الطائرات العاملة لدى مصالح حكومية شريطة ألا تكون طائرات خاصة أو حربية .

وبموجب الفقرة الرابعة من المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لسنة 1958، والفقرة الخامسة من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، فإن على الطائرات والسفن التابعة للمصالح الحكومية أن تحمل علامات خاصة واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية، وأن يكون مرخص لها بممارسة حق المطاردة الحثيثة على السفن الأجنبية المذنبة، تحت طائلة قيام المسؤولية الدولية للدولة الساحلية التابعة لها سفينة المراقبة.

⁵⁷⁴ - Les aéronefs militaires et ceux de douane ou de police seront considérés comme aéronefs d'Etat .> Conférence internationale de l'aviation civile, Chicago 1er novembre - 7 décembre 1944, Acte final, p.259.

⁵⁷⁵ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.196.

⁵⁷⁶ - عدد فرانسوا François المقرر الخاص للجنة القانون الدولي في المادة 12 من مشروع اللجنة لسنة 1954 أمثلة عامة عن السفن الحكومية، فذكر اليخوت الحكومية وسفن المراقبة والسفن المستشفيات والسفن المساعدة وسفن التزويد، وشبه هذه الأنواع من السفن بالسفن الحربية من حيث وضعيتها القانونية في البحر العالي .

Nations Unies, A.G., C.D.I., sixième session, 1954 , p.13 .

⁵⁷⁷ - Les aéronefs militaires et ceux de douane ou de police seront considérés comme aéronefs d'Etat .> Conférence internationale de l'aviation, Op.Cit., p.259.

إن شرط الترخيص الخاص الذي يعتبر ضروريا بالنسبة إلى السفن أو الطائرات التابعة للمصالح الحكومية للبدء، أو الاستمرار، في مطاردة سفينة أجنبية في البحر العالي، يسمح بممارسة هذا الحق في حدود القانون ويحول دون تعسف الدولة الساحلية . هذا الترخيص الخاص الذي تشترطه الاتفاقية غير مطلوب في كل حالة على حدة، ولكن من خلال ترخيص عام لأنواع معينة من السفن والطائرات، مثل سفن وطائرات خفر السواحل وحماية المصايد والشرطة البحرية .

الفرع الثاني : موقع السفن المعنية بالمطاردة الحثيثة

إذا كان هذا الشرط يهم كلا من سفن المراقبة والسفن المطاردة، فإنه يهم بالدرجة الأولى هذه الأخيرة وزوارقها، إن وجدت، إذ أن اتفاقية 1982 تلح على وجودها - أو وجود الزوارق التابعة لها - داخل المجالات البحرية الخاضعة لولاية أو سيادة الدولة الساحلية عند انطلاق المطاردة الحثيثة (الفقرة الأولى)، في حين يعرف هذا الشرط بعض المرونة بالنسبة إلى سفن المراقبة التي تضطلع بالمطاردة (الفقرة الثانية) .

الفقرة الأولى : موقع السفن والزوارق هدف المطاردة الحثيثة

في الحالات العادية يكون الأمر متعلقا بموقع السفينة المطاردة نفسها، أثناء ممارسة الدولة الساحلية لحق المطاردة الحثيثة (أولا)، وأحيانا تكون السفينة المطاردة مصطحبة بزوارق، فلا يقتصر الأمر على بحث مكان تواجد السفينة الأم، بل يتعدى الأمر ذلك إلى تحديد مكان تواجد هذه الزوارق، حيث يعتبر تواجدها في المجالات الخاضعة لمراقبة الدولة الساحلية وكأنه تواجد للسفينة الأم، وهو ما يطلق عليه الوجود الحكمي (ثانيا).

أولا: موقع السفينة هدف المطاردة الحثيثة

لكي تكتسي مطاردة سفينة أجنبية صبغة قانونية يجب من جهة التحقق من أن هذه السفينة توجد داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة، أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري، ومن جهة أخرى أن يوجه إليها الإشعار بالتوقف من طرف سفينة المراقبة . وبالنسبة إلى لحظة انطلاق المطاردة الحثيثة فإن هناك إجماع على أنها لا تبدأ إلا حين تأكد سفينة المراقبة من تواجد السفينة المشتبه فيها في أحد المجالات البحرية المذكورة، وإصدارها الأمر بالتوقف باستعمال إشارات خاصة⁵⁷⁸ .

⁵⁷⁸ - هذه فرضية تتعلق بالموضوع تم تقديمها من طرف ممثل المملكة المتحدة في مؤتمر التقنين بلاهاي أمام اللجنة الثانية في الجلسة العاشرة المنعقدة في 27 مارس 1930 :

(Je suppose qu'un navire de pêche se trouvant dans les eaux territoriale d'un Etat, commettre une infraction aux règlements en vigueur . Un navire d'inspection se trouve à quelques milles de là; il ne peut pas voir le bateau de pêche ni en être vu; mais il reçoit un message radiotélégraphique lui annonçant l'infraction commise . Peut-on dire que c'est la le point de départ de la poursuite? Si le bateau a pu sortir de la mer territoriale au moment où le garde-côte lui signale de stopper de telle manière que ce signal soit compris, la poursuite ne pourra être valablement commencée aux termes des dispositions de l'article 11, La Haye (1930) .) Gidel, Op.Cit., tome III, p.354, note 1.

لقد نصت المادة 11 من الوثيقة النهائية الملحقة بالبيان الختامي الصادر عن مؤتمر لاهاي لسنة 1930 على أن المطاردة لا تعتبر قد بدأت إلا إذا تأكدت سفينة المراقبة بواسطة مقاييس الزاوية، أو باستعمال وسائل أخرى، على أن السفينة المطاردة أو أحد زوارقها يوجد داخل حدود البحر الإقليمي⁽⁵⁷⁹⁾.

وأثناء انعقاد مؤتمر جنيف لسنة 1958 تمت مناقشة الفقرة الثالثة من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1956، وانتهت إلى تبني اقتراح وفد الهند بتعديل عبارة " استعمال التقويمات، وقياسات الزاوية أو أية وسيلة أخرى " بعبارة " بالوسائل المتاحة و المتوفرة " ⁽⁵⁸⁰⁾. وهكذا جاءت الفقرة الثالثة من المادة 23 من اتفاقية جنيف للبحر العالي متضمنة الإشارة إلى " الوسائل العملية المتاحة " . و تبنت اتفاقية 1982 بدورها الإشارة إلى الوسائل العملية المتاحة في الفقرة الرابعة من المادة 111، التي نصت على أن المطاردة الحديثة لا تعتبر قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة قد اقتنعت بالوسائل العملية المتاحة لها بأن السفينة المطاردة، أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة المطاردة كسفينة أم، موجودة داخل حدود البحر الإقليمي أو، حسب ما يكون عليه الحال، داخل المنطقة المجاورة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري⁽⁵⁸¹⁾.

ثانيا: موقع الزوارق التابعة للسفينة الأجنبية (الوجود الحكمي)

لا يشكل الوجود الحكمي مبدءا مستقلا بذاته وإنما يرتبط بالظروف التي يمارس فيها حق المطاردة الحديثة، حيث يفترض تواجد السفينة الأجنبية داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة، أو في المنطقة الاقتصادية

⁵⁷⁹ - (La poursuite ne peut être considérée comme commencée, que si le navire poursuivant s'est assuré par des relèvements, des mesures d'angle ou d'autre façon, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouvent dans les limites de la mer territoriales .)

خلال المناقشات التي دارت حول المطاردة الحديثة داخل لجنة القانون الدولي تم الاحتفاظ بالعبارات السابقة، حيث أكدت اللجنة على أهمية هذا الشرط لانطلاق المطاردة . وبذلك عدة مجهودات للاتفاق حول تعداد مقبول لوسائل الكشف الحديثة المساعدة في ضبط موقع السفن في البحر، فحين قررت الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الحادية عشرة، بتاريخ 21 فبراير 1957، دعوة الحكومات إلى تقديم تعليقاتها على التقرير والمشروع الذين صاغتهما لجنة القانون الدولي، قبل الدعوة إلى مؤتمر دولي حول قانون البحار، لاحظ ممثل الدانمرك لدى الأمم المتحدة في رسالة صادرة في 5 غشت 1957 أنه يجب أن تصاغ الفقرة الثالثة من المادة 47، من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1956، بطريقة تعدد فيها الوسائل التقنية المساعدة على ضبط موقع السفينة المشتبه فيها، مثل الرادار (radar) والديكا (decca) والوران (loran)، وهي أجهزة يستعملها ربانة السفن والطائرات عند انتشار الضباب والظلمة للاعتداء عند تعذر الرؤيا ولتحديد موقع الباخرة والطائرة الجغرافي . وقد كان هذا الاقتراح قيما بحيث وجه الانتباه إلى النص الذي كان يعترى التعبير الوارد في الفقرة المذكورة، ولأنه عدد وسائل تساعد على تحديد أكثر دقة لموقع السفينة المطاردة، وذلك عن طريق استبدال عبارة " التقويمات، ومقاييس الزاوية أو بأية وسيلة أخرى " بعبارة " طريقة معترف بها في القيادة أو الملاحة " . وقد علل ذلك بقوله أن مضمون المادة 47 لا يتطرق إلا إلى وسائل القيادة لتحديد موقع السفينة، في حين أن العبارات المستعملة لوصف هذه الوسائل لا تتضمن بالضرورة وسائل " الملاحة " بما فيها الوسائل الإلكترونية الحديثة، وأن التعديل سيسمح باستعمال كل الوسائل الحديثة الفعالة بدون مشاكل، سواء في مجال القيادة أو مجال الملاحة في البحر العالي . أنظر :

Rapport de la C.D.I., 1956, Op.Cit., p.32; N.M.Poulantzas, (L'article), Op.Cit., p.214; M.Colclough (Etats-Unis d'Amérique) Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, vol.IV, Op.Cit., p.89; Document A/CONF.13/C.2/L.105 Etat-Unis d'Amérique : proposition, Ibid., p.154.

⁵⁸⁰ - Document A/CONF.13/C.2/L.95. Inde : proposition, Ibid., p.151.

⁵⁸¹ - يكتسي تحديد موقع السفينة المشتبه فيها أهمية كبرى قبل انطلاق المطاردة الحديثة، وقد رأينا أن هذا التحديد قد دارت حوله نقاشات عديدة . ففي القضية المشهورة آيم ألون A'm Alone أعلنت الولايات المتحدة أن هذه السفينة الكندية قد تمت مطاردتها داخل مسافة 12 ميلا من سواحل الولايات المتحدة، أي أنها داخل حدود مسافة ساعة من الإبحار المنصوص عليها في المادة الثانية من اتفاقية المشروبات الكحولية المبرمة بين الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا سنة 1924 . وفي قضية السفينة كاتينا The Katina التي تم عرضها على محكمة الاستئناف المختلطة بالإسكندرية في 16 يناير 1929، أرسلت سفينة المراقبة الإشعار بالتوقف إلى السفينة الأجنبية حين كانت هذه الأخيرة على مسافة 4 أميال من منارة روزيت Rosette، أي داخل المنطقة الجمركية . أنظر سابقا.

الخالصة أو فوق الجرف القاري للدولة الساحلية، حين تكون خارج المجالات المذكورة وتبعث بزوارقها إلى هذه المجالات للقيام بأعمال تخرق قوانين الدولة الساحلية .

إن مؤدى هذا المبدأ هو اعتبار السفينة الأجنبية داخل المجال الخاضعة للولاية الوطنية، في الوقت الذي تكون فيه في الواقع خارج هذه المجالات . وقد تمت صياغته وتطويره من خلال الممارسة الأنجلوسكسونية، فقد اعترفت به بريطانيا في قضية أرونه **The Araunah** سنة 1888 حين احتجزت روسيا هذه السفينة الكندية على مسافة 16 ميلا من شواطئها، مستندة في ذلك إلى أن جزء من أفراد الطاقم كان يصطاد الفقمه في بحر بهرينج بواسطة زوارق تعمل داخل مسافة نصف ميل من الساحل . حيث اعتبر اللورد سليزبوري **Lord Salisbury** ممثل الحكومة البريطانية أن تعاطي السفينة الكندية للصيد بواسطة زوارق تابعة لها داخل المياه الروسية وبدون ترخيص، يبرر مصادرتها بموجب القوانين المحلية التي تنظم استعمال المياه الإقليمية⁽⁵⁸²⁾ . وفي قضية السفينة اليابانية تانيو مارو **The Tenyu Maru** سنة 1910 تم احتجاز هذه الأخيرة أثناء ممارستها الصيد في مياه ألاسكا بواسطة زوارق تابعة لها، بالرغم من أنها كانت على بعد 5،11 ميلا من الشاطئ، وقد طبقت المحكمة التي نظرت القضية مبدأ الوجود الحكمي وقررت أن السفينة تعتبر متورطة في الصيد غير القانوني داخل المياه الإقليمية الأمريكية⁽⁵⁸³⁾ . وتم اللجوء مرة أخرى إلى هذا المبدأ لتبرير احتجاز السفن الأجنبية في قضية كراس أند روبي **Grace and Ruby** السفينة البريطانية التي تم احتجازها من طرف مسئولين عن الضرائب في الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1922، في الوقت الذي كانت فيه راسية على مسافة 4 أميال من الشواطئ الأمريكية . وقد تم تقديمها إلى محكمة المقاطعة بماساتشوستس التي حكمت بمصادرتها استنادا إلى كون أن عملية إنزال المشروبات الكحولية من السفينة بدأت فيما وراء حدود 3 أميال، واستمرت بمساهمة فعالة من طرف السفينة بواسطة زوارق تابعة لها وبمساهمة ثلاثة من رجالها⁽⁵⁸⁴⁾ . ويتخذ الوجود الحكمي صورتين، إما يكون بسيطا أو موسعا، الأولى تُضيق من مفهومه وتشرط أن تكون الزوارق تابعة للسفينة، أما الوجود الحكمي في صورته الموسعة فيفيد استعمال السفينة لزوارق غير تابعة لها . ففي قضية هنري مارشال **Henry L.Marshall** سنة 1921 كان الأمر يتعلق بنقل مشروبات كحولية من السفينة إلى اليابسة من طرف زوارق غير تابعة لها، إلا أن القضاء الأمريكي أكد مصادرة السفينة⁽⁵⁸⁵⁾ . وفي سنة 1922 صدر القانون الأمريكي **Americain Treasury Order** الذي اشترط للاعتداد بالوجود الحكمي أن تكون الزوارق المستعملة كوسيلة للاتصال بالشواطئ تابعة للسفينة، وقد طبق هذا المفهوم في نفس السنة في قضية مارجوري باشمان **Marjorie E.Bachman** سنة 1922⁽⁵⁸⁶⁾، حيث

⁵⁸² - (Même dans le cas où au moment de sa capture l'Araunah se trouvait lui-même en dehors de la limite territoriale de trois milles, le fait qu'il se livrait à la pêche, au moyen de ses embarcations, à l'intérieur des eaux russes, sans le permis prescrit, justifiait la saisie et la confiscation selon les clauses du droit interne réglementant l'usage de ces eaux.)C.J.Colombos, Op.Cit., p.107.

⁵⁸³ - أنظر سابقا.

⁵⁸⁴ - أنظر سابقا.

⁵⁸⁵ - أنظر سابقا.

⁵⁸⁶ - أنظر سابقا.

أعلنت المحكمة أنه لا يكفي لإدانة السفينة الأجنبية الاستناد إلى كونها كانت تتاجر من خارج المياه الإقليمية بواسطة زوارق غير تابعة لها، لأن مبدأ الوجود الحكمي ليس سوى افتراضاً قانونياً يجب تطبيقه بحذر⁵⁸⁷ .

ويقوم المبدأ على نوع من الافتراض القانوني (fiction Juridique) حيث تعتبر السفينة الموجودة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة، أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري للدولة الساحلية، في حكم الموجودة في هذه المجالات حين ارتكاب السلوك المخالف من طرف زوارق تابعة لها داخل المجالات المذكورة . على أن هناك من الفقهاء مثل دو كي Duguít وجيسوب Jessup من دعوا إلى التخلي عن اللجوء إلى الافتراض القانوني وتبني المفاهيم الواقعية في القانون الدولي وتخليص مجال القانون من التخييل بصفة نهائية، لأنه دائماً غير مجدي وغالباً ما تكون له انعكاسات خطيرة⁵⁸⁸ .

وكانت هناك محاولة لتوضيح مبدأ الوجود الحكمي من خلال المادة الثالثة من مشروع جامعة هارفارد حول الولاية فيما يتعلق بالجريمة، التي تنص على أن الدولة تمارس ولايتها فيما يتعلق بأية جريمة مرتكبة كلها أو جزء منها في إقليمها، وأن هذه الولاية تمتد إلى أية مشاركة أو محاولة تقع خارج إقليمها في الجريمة التي ترتكب كلاً أو بعضاً داخل إقليمها⁵⁸⁹ .

وتجدر الإشارة إلى أن كل أعمال التقنين السابقة على مؤتمر لاهاي لسنة 1930 لم تتعرض لحالة الوجود الحكمي، كما لم تتم الإشارة إليه في الأعمال التحضيرية لذلك المؤتمر، حيث أثير لأول مرة أثناء انعقاد المؤتمر من طرف كل من مندوب الولايات المتحدة السيد ميلر Miller ومندوب فرنسا الفقيه جيدل Gidel، وتبنته المادة 11 من الوثيقة الملحقة بالبيان الختامي لمؤتمر التقنين بلاهاي، التي نصت على أن من شروط ممارسة المطاردة الحثيثة التأكد من أن السفينة المطاردة أو أحد زوارقها يوجد داخل حدود البحر الإقليمي⁵⁹⁰ .

وخلال دورات لجنة القانون الدولي أثار المقرر فرانسوا François، في تقريره أمام اللجنة المؤرخ ب 17 مارس 1950، الانتباه إلى مبدأ التواجد الحكمي مذكراً بالسوابق المتعلقة بالسفن أرونا The Araunah هنري مارشال The Henry L. Marchall وكراس أند روبي The Grace and Ruby⁵⁹¹ . و تمت إثارة الموضوع مرة أخرى من طرف هودسون Hudson عضو اللجنة، في معرض اعتراضه على الرأي الذي تقدم به أمادو Amado الذي يقول بأن المطاردة الحثيثة يجب أن تبدأ فقط في المياه الإقليمية لدولة سفينة المراقبة، وقد صرح مقرر اللجنة على أن هذا المبدأ من المواضيع المختلف حولها في

⁵⁸⁷ - C.J.Colombos, Op.Cit., p.108.

⁵⁸⁸ - M.Dendias, Sur la théorie de la territorialité des navires de commerce, Mélanges à l'honneur de Gidel, Op.Cit., p.182.

⁵⁸⁹ - (A state has jurisdiction with respect to any crime committed in whole or in part within its territory . This jurisdiction extends to (a) Any participation outside its territory in a crime committed in whole or in part within its territory; and (b) any attempt outside its territory to commit a crime in whole or in part within its territory .) A.J.I.L.,1935, Supplement , pp.435-651.

⁵⁹⁰ - (La poursuite ne peut être considérée comme commencée, que si le navire poursuivant s'est assuré...que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouvent dans les limites de la mer territoriale...)

⁵⁹¹ - C.D.I., Rapport sur la haute mer par J.P.A.,François, 17 mars 1950, Op.Cit., p.25.

موضوع حق المطاردة الحثيثة ويجب الحسم فيه⁵⁹²). وتمت مناقشة المبدأ مرة أخرى حين عبر الأستاذ فرانسوا François عن معارضته الشديدة لتوسيع مبدأ الوجود الحكمي حتى لا يشمل الحالات التي تمارس فيها الخروقات بواسطة زوارق غير تابعة للسفينة، وقال بأن تبرير المطاردة الحثيثة يستلزم تبعية الزوارق المستعملة في الحرق للسفينة المذنبة نفسها. وأيد رئيس اللجنة برييري Brierly هذا الرأي بقوله بأن السفينة التي تباع الخمر في البحر العالي لزوارق تقوم فيما بعد بترويجها في البر لا يعتبر حرقاً، وانتهت اللجنة إلى عدم توسيع مبدأ الوجود الحكمي .

ورغم أن لجنة القانون الدولي رفضت تمديد الوجود الحكمي إلى السفن التي تستعمل زوارق غير تابعة لها، فإن مؤتمر جنيف لسنة 1958 تبني اقتراح دولة المكسيك بإدخال حكم إلى المادة 47 من مشروع لجنة القانون الدولي يسمح بمطاردة السفينة التي ترتكب مخالفة لقوانين الدولة الساحلية بواسطة زوارق غير تابعة لها⁵⁹³). وورد هذا الاقتراح في الفقرة الثالثة من المادة 23 من اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958⁵⁹⁴)، كما نصت عليه الفقرة الرابعة من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 حين اشترطت لبدء المطاردة اقتناع السفينة القائمة بالمطاردة بالوسائل العملية المتاحة لها، بأن السفينة المطاردة، أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة المطاردة كسفينة أم، موجودة داخل المجالات الخاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية .

لقد توسعت هذه الفقرة في مفهوم الوجود الحكمي للسفينة وهذا ما تؤكد عبارة "مراكب أخرى تعمل كفريق وتستعمل السفينة المطاردة كسفينة أم" وبالطبع فليس من الضروري أن تكون كل زوارق السفينة الأجنبية أو الزوارق غير التابعة لها، قد طوردت وتم توقيفها قبل أن تقوم سفينة خفر السواحل بتوقيف السفينة الأم، إلا إذا كانت لدى سفينة المراقبة الرغبة في إعطاء الدليل على عدم قانونية النشاط التي تقوم به هذه الزوارق داخل المياه الواقعة تحت سيادة أو ولاية الدولة الساحلية .

على أن ما يثير الانتباه هو أن هناك تبايناً بين فقرات المادة 111 فيما يتعلق بالوجود الحكمي الموسع. ففي حين تطرقت الفقرة الرابعة إلى الموضوع صراحة بالإشارة إلى القوارب الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة المطاردة كسفينة أم، أي أنها تتبنى مبدأ التواجد الحكمي بصيغته الموسعة . نجد الفقرة الأولى قد اكتفت بالنص على أن المطاردة تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الوطنية، دون الإشارة إلى الزوارق غير التابعة لها، مما يعني أنها تأخذ بالتواجد الحكمي في صورته البسيطة . إلا أن ذلك لا

⁵⁹² - La commission a toutefois refusé d'assimiler à ce cas (celui de l'article 47 paragraphe 3) celui du navire, qui, se trouvant hors de la mer territoriale, fait usage, non de ses propres canots, mais d'autres embarcations .> Rapport de la C.D.I., 1956, Op.Cit., p.32.

⁵⁹³ - M.Campos Ortiz (Mexique), Conférence des Nations Unies, 1958, Op.Cit., p.90; Document A/CONF.13/C.2/L.4. Mexique : proposition . Ibid., p.126.

⁵⁹⁴ - (...à condition que le navire poursuivant se soit assuré... que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations qui travaillent en équipe et utilisent le navire poursuivi comme navire gigogne se trouvent à l'intérieur des limites de ...)

يعني أن الاتفاقية تأخذ بالنوع الأخير، لأن الوجود الحكمي في صورته الموسعة قد نص عليه في الفقرة الرابعة، وهي لاحقة وتكون قد عدلت مضمون الفقرة الأولى .

وفي هذا السياق تطرح مسألة مدى تطبيق مبدأ الوجود الحكمي ضد السفن الأجنبية التي تبث برامج معادية اتجاه الدولة الساحلية بواسطة الراديو أو التلفزيون من ظهر السفينة في موقع خارج المياه الإقليمية، وهو ما يطلق عليه بالمحطات التلفزيونية والإذاعية العائمة⁽⁵⁹⁵⁾ . حيث يرى بعض الفقهاء أن اتخاذ إجراءات عقابية في حق هذه المحطات "القرصانة" ممكن عن طريق اللجوء إلى مبدأ الوجود الحكمي في حالة استعمال مثل هذه المحطات أو محطات متحركة بواسطة زوارق تابعة لها من أجل الاتصال مع الساحل . حيث يمكن لسلطات الدولة الساحلية أن تتدخل لمطاردة واحتجاز الزوارق وكذا السفينة الأم، إذ يُعتبر الاتصال بالسفينة "القرصانة" ممارسة غير قانونية، مثل نقل الأشخاص العاملين في السفينة أو نقل الأشرطة والتسجيلات أو أية وسائل تستعمل في المحطة أو نقل المثونة الضرورية بالنسبة إلى العاملين على ظهر السفينة "القرصانة" أو المحطة المتحركة، وأن استعمال زوارق قادمة من الساحل وغير تابعة للسفينة "القرصانة" أو المحطة المتحركة، يخول السلطات الساحلية بموجب الوجود الحكمي الموسع حق مطاردة واحتجاز السفينة المعنية⁽⁵⁹⁶⁾ .

إلا أننا نرى بأن هذا الرأي قد ذهب بعيدا جدا في التوسع في تفسير مبدأ التواجد الحكمي، لأن هذا المبدأ ليس مستقلا بذاته وإنما يرتبط ارتباطا وثيقا بحق المطاردة الحثيثة، الذي يرتبط بدوره بشروط محددة يجب توافرها حتى تكون ممارسته مشروعة، باعتباره حقا استثنائيا واردا على القاعدة العامة التي تنص على حرية الملاحة في البحر العالي، وممارسة الدولة ولاية خالصة على السفن التي تحمل علمها والتي تبخر في البحر العالي . علاوة على أن من الممكن معاقبة السفن التي تمارس البث الإذاعي أو التلفزيوني غير المصرح به من البحر العالي دون اللجوء إلى مبدأ الوجود الحكمي، مادام أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 قد خصصت له مادة مستقلة هي المادة 109، عرفت من خلالها " البث الإذاعي غير المصرح به " بأنه إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو من منشأة في البحر العالي بنية استقبالها من طرف عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، باستثناء ما يتعلق بإرسال نداءات الاستغاثة . وحثت الدول على أن تتعاون على قمع مثل هذه الممارسات، كما أجازت محاكمة أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به أمام محاكم دولة علم السفينة أو دولة تسجيل المنشأة أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها، أو أية دولة يمكن استقبال البث فيها أو أية دولة يشكل البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها . كما أجازت لهذه الدول بأن تقبض على أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به، أو أن تحجز أية سفينة مستخدمة في هذا الغرض، وأن تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي .

وهكذا يظهر أن المعاقبة على البث الإذاعي غير المصرح به في البحر العالي هو أقرب إلى القرصنة منه إلى مخالفة القوانين المحلية من طرف سفينة مبحرة في المياه الخاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية، وبالتالي

فإن شروط المعاقبة على البث الإذاعي غير المصرح به بالنسبة إلى الدولة المتضررة منه أخف بكثير من تلك المفروضة عليها حين معاقبة سفينة أجنبية خرقت قوانينها حين تواجدها في المياه المذكورة، مادام أنه لا يستلزم توفر شروطا معينة كفورية المطاردة و استمراريتها، ولا إصدار الأمر بالتوقف . هذا بالإضافة إلى أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد سوت، من خلال الفقرة الأولى من المادة 110 منها بين البث الإذاعي غير المرخص به وبين القرصنة وتجارة الرقيق⁵⁹⁷ .

إن ترسيخ مبدأ الوجود الحكمي إذن يقوم على اعتبار الأعمال غير القانونية التي يقوم بها زورق تابع للسفينة الأم في البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة للدولة الساحلية، أو في منطقتها الاقتصادية الخالصة أو فوق جرفها القاري، بمثابة الأعمال المرتكبة من طرف السفينة الأم نفسها . أما بالنسبة إلى الوجود الحكمي الموسع فمبرر وجوده هو إبطال أية محاولة للإفلات من المعاقبة على خرق القانون بسهولة، عن طريق استعمال زوارق غير التابعة للسفينة المطاردة .

الفقرة الثانية : موقع السفينة المضطلة بالمطاردة الحديثة

لقد خلقت مسألة موقع سفينة المراقبة اختلافا في الرأي، وكان جوهر الخلاف يتمحور حول ما إذا كان من الضروري أن تكون متواجدة في المجال البحري الذي يجب أن تنطلق منه المطاردة (أولا) . وهو وضع له تأثير على توقيت إصدار الأمر بالتوقف من طرف سفينة المراقبة إلى السفينة المشتبه فيها (ثانيا) .

أولا: مدى ضرورة تواجد سفينة المراقبة في المجالات البحرية التي تنطلق منها المطاردة

كان موضوع تواجد سفينة المراقبة في المجالات البحرية التي تنطلق منها المطاردة محل خلاف بين الفقهاء، فقد ذهب بعض منهم إلى أن تواجد كلا من سفينة المراقبة والسفينة الأجنبية في المجالات المذكورة ضروري لكي يكون انطلاق المطاردة قانونيا⁵⁹⁸، في حين رأى أغلب الفقهاء أن السفينة الأجنبية وحدها التي يجب أن تكون داخل هذه المجالات في الوقت الذي تبدأ فيه المطاردة، وأن تواجد السفينتين معا في نفس المنطقة غير ضروري⁵⁹⁹ .

وقد عكست المادة 11 من الوثيقة الملحق بالبيان الختامي لمؤتمر لاهاي ضمينا وجهة نظر الأغلبية، حيث نصت على أن السفينة الأجنبية وحدها التي يجب أن تتواجد فعليا في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية، ودون أن تشترط تواجد سفينة المراقبة أيضا⁶⁰⁰ . أما لجنة القانون الدولي فقد أقرت صراحة في المادة 47 عدم

⁵⁹⁷ - تنص هذه المادة على أنه باستثناء الحالات التي تكون فيها أعمال التدخل مستمدة من سلطات تمنحها معاهدة، ليس لدى سفينة حربية تصادف في البحر العالي أية سفينة أجنبية من غير تلك التي تكون لها حصانة تامة، ما يبرر تفقد هذه السفينة ما لم تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في أن السفينة تعمل في القرصنة، أو تعمل في تجارة الرقيق، أو تعمل في البث الإذاعي غير المرخص به .

⁵⁹⁸ - J.Westlake, Op.Cit., p.178; in N.M.poulantzas, Op.Cit., p.199 .

⁵⁹⁹ - Voir G.Gidel, Op.Cit., tome III, p.353, (Il n'est pas nécessaire que le navire d'inspection se trouve lui-même dans la mer territoriale au moment où la poursuite commence . En pratique, le navire de surveillance se tient généralement en dehors de la limite de la mer territoriale de façon à pouvoir arrêter les navires qui auraient commis des infractions au moment où ils tenteraient de s'enfuir vers le large .)

⁶⁰⁰ - (La poursuite ne peut être considérée comme commencée, que si le navire poursuivant s'est assuré par des relèvements, des mesures d'angle ou d'autre façon, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve dans les limites de la mer territoriale)

ضرورة تواجد سفينة المراقبة في البحر الإقليمي حين إعطائها الأمر بالتوقف لسفينة أجنبية تكون مبحرة في ذلك البحر⁶⁰¹). وهو الأمر الذي كرسته المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لسنة 1958، مع إضافة عبارة " المنطقة المجاورة " إلى جانب عبارة " البحر الإقليمي " .

ونقرأ نفس المقتضى في الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 التي تنص على أن ليس من الضروري، حين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة أمر التوقف، أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة . ومن ثم فالسفينة المصدرة للأمر بالتوقف يمكن أن تكون في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو فوق الجرف القاري حسب ما تتطلبه عملية المراقبة . إلا أن عليها أن تأخذ بعين الاعتبار المسافة بينها وبين السفينة الموجه إليها الأمر، والتأكد من وصول ذلك الأمر إليها تحت طائلة اعتبار المطاردة غير قانونية .

ثانيا: إصدار الأمر بالتوقف من طرف سفينة المراقبة

سبقت الإشارة إلى أن من الشروط الأساسية لقانونية انطلاق المطاردة الحثيثة أن يكون الأمر بالتوقف ذا دلالة بالنسبة إلى السفن الموجه إليها، طالما أن المطاردة لا تعتبر قد انطلقت بطريقة قانونية إلا في الوقت الذي يُعطى فيه إشعار واضح بالتوقف للسفينة المطاردة⁶⁰²). وقد ورد النص على هذا الشرط لأول مرة في مقتضى الفقرة الثانية من المادة 11 من الوثيقة الملحقة بالبيان الختامي التي أقرت أن المطاردة لا يمكن اعتبارها قد انطلقت إلا إذا استهلكتها سفينة المراقبة بإعطاء الأمر بالتوقف، وأن هذا الأمر يجب أن يُعطى على مسافة يمكن من خلالها أن يكون مرئيا أو مسموعا من طرف السفينة المطاردة⁶⁰³). وتبنته كل من اتفاقية جنيف حول البحر العالي واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فحسب الفقرة الرابعة من المادة 111 من الاتفاقية الأخيرة فإنه لا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف، من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها .

وأثناء اشتغال لجنة القانون الدولي أثيرت مسألة ما إذا من الممكن الاعتداد بالإشعار الصادر بواسطة جهاز الراديو، وكان هناك إجماع على أن مثل هذا الإشعار لا يمكن اعتباره وسيلة قانونية لانطلاق المطاردة لأن إصداره يمكن أن يتم من أية مسافة⁶⁰⁴). واختلقت آراء الفقهاء حول هذه النقطة، فرأى بعضهم أن مثل

⁶⁰¹ - (...Il n'est pas nécessaire que le navire, ordonnant de stopper à un navire étranger naviguant dans la mer territoriale, s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le navire intéressé...) Rapport de la C.D.I., 1956, Op.Cit., p.32.

⁶⁰² - لم تكن المشاريع السابقة لمؤتمر التقنين المتطور للقانون الدولي تشير إلى هذا الشرط، بما في ذلك مشاريع معهد القانون الدولي وجمعية القانون الدولي، بل إن تقارير الدكتور شوكين لم تتطرق بدورها إليه .

⁶⁰³ - (La poursuite ne peut être considérée comme commencée, que si le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations se trouve dans les limites de la mer territoriale et qu'il a commencé la poursuite en donnant le signal de stopper .)

⁶⁰⁴ - (La commission n'a pas voulu se contenter d'un ordre de radio qui pourrait être donné d'une distance illimitée, les mots "signal visuel ou auditif" excluent les signaux donnés à grande distance et émis par radio .) Le Rapport, Ibid .

هذا الاشتراط يضع على كاهل سفينة المراقبة عبئا ثقيلا ولا يسمح لها باستعمال جهاز الاستقبال لديها لإصدار السفينة المخالفة⁶⁰⁵، بل هناك من اعتبر الإشعار بالراديو من طرف طائرة، أو في الحال من طرف سفينة غير مرئية، كافيا لجعل انطلاق المطاردة قانونيا⁶⁰⁶. في حين اشترط فقهاء آخرون وجوب أن يكون الإشعار في كل الحالات مسموعا ومرئيا، وألا يُكتفى بإرسال الأمر بالتوقف عبر الراديو، لأن هذا الجهاز يسمح بتوصيل الأمر إلى سفن توجد على مسافات بعيدة نسبيا، لكن دون أن يحقق الشرطين المنصوص عليهما في القانون الدولي للبحار وهما السمع والبصر، فإذا كان السمع قد توفر فإن البصر لا يتحقق⁶⁰⁷.

وفيما يتعلق بالإشارات المستعملة عادة من طرف سفن المراقبة نجد أن بعض الاتفاقيات الدولية تحيل بشأنها إلى المدونة الدولية للإشارات، فالاتفاقية الدولية المتعلقة بطرق الصيد في الشمال الأطلسي تنص على وجوب أن يكون الأمر بالتوقف الذي يصدر عن السلطات المختصة متلائما مع أحكام المدونة الدولية للإشارات (International Code of signals). وتنص هذه المدونة على أنه حين يكون من المستحيل تمييز ألوان أعلام المدونة الدولية بسبب طول المسافة أو عدم ملائمة الأحوال الجوية، فإن من الممكن استعمال ثلاثة أنواع من الإشارات، وهي الإشارة بواسطة المخروطات والقذائف والطبول، والإشارة بواسطة القذائف و مربعات الراية والأعلام المثلثة و القماش، والإشارة بواسطة تثبيت الأعلام الإشارية الساحلية⁶⁰⁸. ومن بين الإشارات المسموعة المعترف بها هناك القذائف المدفعية قرب أو عبر صواري السفينة المطاردة، وحين تكون المسافة ضيقة بين السفينتين يمكن استخدام صفارة الإنذار، أو إن اقتضى الحال استعمال النداء بواسطة مكبر الصوت⁶⁰⁹.

ومن بين التشريعات الداخلية التي عاجلت موضوع أنواع الإشارات المستعملة لإصدار الأمر هناك قانون الحدود السوفييتي، الذي يقسم الإشارات إلى نوعين، نوع يُستعمل نهارا برفع الإشارات المتفق عليها دوليا لهذا الغرض، ونوع يُستعمل ليلا بعرض مصباحين أخضرين مرتبين عموديا على صاري السفينة⁶¹⁰. وهناك التي تناولت الموضوع بنوع من التفصيل كالقرار الملكي السعودي رقم 65 الصادر في 3 أبريل 1934 لتنفيذ الاتفاقية المبرمة بين السويد وفنلندا لمكافحة تهريب المشروبات الكحولية، الموقعة في 29 دجنبر 1933، الذي ينص في الفقرة الثانية من المادة الثالثة منه على أن "الإشعار بالتوقف يجب أن يصدر عن سفينة تابعة لهيئة المراقبة المشتركة بين الدولتين طرفي المعاهدة، ففي النهار تستخدم سفن المراقبة علم مصلحة الجمارك السويدية

⁶⁰⁵ - C.J.Colombos, Op.Cit., p. 105.

⁶⁰⁶ - The kind of signal given to a suspect directing it to stop and to submit to search seems unimportant as long as it is followed in good time by the actual appearance of the arresting vessel, for this purpose a radio signal from an aircraft or presently unseen surface craft would appear to be satisfactory. > M.S.Mc Dougal and W.T.Burke, Op.Cit., p.897.

⁶⁰⁷ - O.De Ferron, Op.Cit., p.113.

⁶⁰⁸ - نظام لإعطاء الإشارات بواسطة علمين .

⁶⁰⁹ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.206.

⁶¹⁰ - The signal to stop be given by vessels of the frontier service of the Unified State Political Department as follows : In daytime by hoisting the international signal agreed on for this propose : at night, by displaying on the mast (above the masthead light) two vertically-arranged green lights. > Regulations for the defense of the State frontiers of the USSR(1927), Op.Cit., p.256.

وحرف K، الذي يعني بموجب المدونة الدولية للإشارات (يجب أن توقف سفيتتك في الحال) . وفي الليل يجب استخدام الأضواء الصفراء والزرقاء بالتناوب، وعند الضرورة استخدام نظام مورس الضوئي لتشكيل حرف K ، وفي الحالتين يمكن إعطاء إشارة إضافية إذا تطلب الأمر ذلك باستعمال ست طلقات قصيرة على الأقل بواسطة الصفارة البحرية وبشكل سريع، وإذا تم تجاهل كل هذه الأوامر يمكن اللجوء إلى استعمال الإشارة بواسطة التفجيرات"⁶¹¹).

ففي قضية سفينة فانسر The Vincens التي تمت مباغتتها في 14 مارس 1927 من طرف سفينة خفر السواحل الأمريكية ماسكوتان The Mascoutin ، وهي تحاول أن تنزل على اليابسة مشروبات كحولية على بعد 5,7 أميال من السواحل الأمريكية، كان الأمر بالتوقف قد أعطي في البداية بواسطة نفخة صفارة، إلا أنه لم يتم الامتثال له فبدأت السفينة الأمريكية عملية المطاردة . وبعد ساعة من المطاردة اقتربت من السفينة المطاردة لتأمرها بالتوقف باستعمال البوق، إلا أن هذه الأخيرة تابعت طريقها فأطلقت عليها عدة قذائف بيضاء، وفي الأخير تم قذفها بطلقة حقيقية أجبرتها على التوقف⁶¹²). وفي قضية ريد كروزايدر The Red Crusader أوردت لجنة التحقيق معلومات تفيد أن سفينة المراقبة نيلز إيسون The Niels Ebbesen قد أرسلت عدة إشارات بالتوقف بواسطة صفارة الإنذار والمنوار (المشعل الكهربائي) قبل البدء في المطاردة، إلا أن سفينة الصيد لم تنتبه إلا بعد أن استعملت سفينة خفر السواحل القذائف الفارغة من حجم 40 ملم التي خرقت مقدمتها⁶¹³).

وفي هذا السياق يُطرح التساؤل حول ما إذا كان مجرد عدم امتثال سفينة أجنبية للإشعار بالتوقف الموجه من طرف سفينة المراقبة يخول لهذه الأخيرة البدء في المطاردة؟ وهل عدم الامتثال للإشعار بالتوقف يشكل في حد ذاته مخالفة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية؟، فهناك من القوانين من تبنت هذا الطرح مثل المادة 27 من القانون المتعلق بالدفاع عن حدود الإتحاد السوفييتي، الصادر في 15 يونيو 1927، الذي يعتبر رفض الخضوع للأوامر الصادرة عن قوات خفر الحدود في المنطقة البحرية الممتدة على مسافة 12 ميلا سببا يسمح بمطاردتها حتى البحر العالي⁶¹⁴).

⁶¹¹ - Article 3 :...The order to stop shall be given by a vessel of the common surveillance as follows : By day, by displaying the prescribed customs flag and the alphabetic flag "K" (you should stop your vessel instantly) specified in the international code of signals; By night, by exhibiting an alternating yellow and blue by means of a lamp or flashing light and also, where necessary, by flashing the Morse Code letter "K" (_ .) by means of a signal light or searchlight . In both cases an additional signal shall be given, if required, by producing not less than six short blasts in rapid succession by means of a steam whistle or siren . Where two or more vessels are within the vicinity of the surveillance vessel . The latter should indicate by its position and direction which vessel is being hailed . If an order given to a vessel to stop is disregarded, a detonating signal that cannot be confused with a distress signal shall be used .> Royal order N° 65, Op.Cit., p.159.

⁶¹² - أنظر سابقا.

⁶¹³ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.207

⁶¹⁴ - The pursuit of a vessel which has failed to comply with the demands of the frontier service within the maritime zone (article 9, paragraph(c)) may be continued beyond that zone into the open sea...> Regulations for the defense of the State frontiers of the USSR, 1927, Op.Cit., p.257.

ويبدو أن هذا النص القانوني متشدد نوعا ما في كيفية التعامل مع السفن الأجنبية، وربما يعود هذا التشدد إلى الظروف التي كان يمر منها الإتحاد السوفييتي في العشرينات من هذا القرن . لأن المنطق الذي تقوم عليه المصلحة الدولية المتمثلة في تسهيل الاتصال بين الشعوب يحتم عدم اعتبار رفض الخضوع للإشعار مخالفة تستوجب المطاردة، وهو الموقف الذي تبنته لجنة القانون الدولي من خلال مشروعها لسنة 1956 واتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958(المادة 23)، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في المادة 111 التي تنص على أن المطاردة الحثيثة يمكن مباشرتها حين يكون لدى سلطات الدولة الساحلية " أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة قد خرقت قوانين وأنظمة هذه الدولة " . وهو تعبير يهدف إلى الحيلولة دون منح سلطات زائدة للدولة الساحلية، مما يفيد أن الأمر بالتوقف وحده، حتى ولو لم يتم الامتثال له، لا يكفي في حد ذاته لجعل المطاردة شرعية، بل يجب بالإضافة إلى ذلك مزاجته بالأسباب المعقولة للاعتقاد من طرف السلطات المحلية بخرق للقوانين والأنظمة التي تطبقها في المجالات المائية الخاضعة لسيادتها أو ولايتها .

إن هناك إذن تنوعا في الإشارات المتوفرة عادة لدى سفن خفر السواحل والتي من الممكن استعمالها شريطة أن تكون مسموعة أو مرئية من طرف السفينة المطاردة، وبهذا لا يثار الشك فيما يتعلق بطبيعتها وهدفها . ومثل هذه التدابير يمكن اتخاذها في مختلف الحالات من طرف سلطات الدولة الساحلية قبل البدء في المطاردة، من أجل تجنب أي تعسف في استعمال هذا الحق، وبالتالي التعرض للمسؤولية الدولية .

وإذا كانت الشروط المتعلقة بالموقع تهم أكثر السفن المطاردة، فإن الشروط المتعلقة بفعل المطاردة تهم أكثر سفن المراقبة المضطلة بعملية المطاردة .

المبحث الثاني : الشروط المتعلقة بعملية المطاردة والمسؤولية الدولية

تخضع ممارسة عملية المطاردة لشروط محددة أفرزتها الممارسة الدولية وكرستها الاتفاقيات الدولية يتعين مراعاتها (الفرع الأول)، حيث ينتج عن تجاوزها عدم قانونية المطاردة وبالتالي تحمل المسؤولية الدولية (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : الشروط المتعلقة "بفعل" المطاردة

لكي تكتسب ممارسة المطاردة صفة الشرعية وضع لها القانون الدولي للبحار شروطا محددة تجب مراعاتها أثناء عملية التنفيذ (الفقرة الأولى)، كما حدد شروط القيام ببعض التدابير الملحق بعملية المطاردة (الفقرة الثانية).

الفقرة الأولى : المراحل التي تمر بها عملية المطاردة

تفترض ممارسة عملية المطاردة بطريقة صحيحة مراعاة بعض الشروط حين الانطلاق وحين ممارسة التناوب واستعمال الطائفة، إن اقتضت الظروف اللجوء إليهما (أولا) . كما تفترض مراعاة شروط حالات ختام عملية المطاردة، التي يمكن أن تنتهي دون اللحاق بالسفينة المطاردة أو تستمر حتى تحقيق هدف الاحتجاز (ثانيا) .

أولاً: انطلاق عملية المطاردة

تستلزم عملية انطلاق المطاردة شرطي الفورية و الاستمرارية، وتعني الفورية السرعة في مباشرة المتابعة بعد التأكد من حرق السفينة الأجنبية للقوانين والأنظمة الوطنية للدولة الساحلية، ويعني الاستمرار متابعة المطاردة دون انقطاع حتى نهايتها⁽¹⁾، كما تستلزم مراعاة شروط استعمال الطائرة وممارسة التناوب في المطاردة إن اقتضت الظروف اللجوء إلى هاتين الوسيلتين⁽²⁾ .

1- فورية المطاردة واستمراريتها

تعد فورية انطلاق المطاردة شرطا ضروريا لممارسة حق المطاردة الحثيثة، وقد سبقت الإشارة إلى أن أصل هذا الحق يعود إلى الممارسة الأنجلوسكسونية التي تستلزم توفر حالة التلبس، ولعل هذا هو ما جعل الفقه الأنجلوسكسوني ينعته بالمطاردة " الحامية " hot pursuit وهي عبارة تفيد الفورية أي فورية المطاردة⁽⁶¹⁵⁾. فحق المطاردة الحثيثة يمثل قيذا على حرية البحر العالي لا يمكن اللجوء إليه إلا بشكل استثنائي، وإذا كان فارق الزمن بين اكتشاف الخرق المرتكب من طرف السفينة الأجنبية وانطلاق المطاردة طويلا نسبيا فإن ممارسة المطاردة لا تكون سليمة قانونيا، وبالتالي يسقط حق الدولة الساحلية في مطاردة السفينة المذنبة في البحر العالي، وفي حالة ممارستها تعسفا في استعمال الحق يفضي إلى المسؤولية الدولية .

ويفيد شرط الاستمرارية في جعل مطاردة الدولة الساحلية للسفينة المذنبة متواصلة لإضفاء الشرعية على تمديد السلطة القضائية للدولة الساحلية حتى البحر العالي . ويؤكد الفقه على وجوب أن تكون المطاردة مستمرة بدون انقطاع⁽⁶¹⁶⁾، لأن الأمر يتعلق بحق استثنائي تعد ممارسته خرقا للقاعدة العامة التي تمنع التداخل بين القوانين في البحر العالي⁽⁶¹⁷⁾ .

وأثناء الأعمال التحضيرية لمؤتمر التقنين المتطور للقانون الدولي بلاهاي سنة 1930 حصل إجماع بين الدول على أن شرط استمرارية المطاردة الحثيثة ضروري للغاية⁽⁶¹⁸⁾، ونص أساس التفاوض رقم 26 صراحة على إمكانية متابعة مطاردة سفينة أجنبية في البحر العالي شريطة ألا تكون المطاردة قد حصل فيها انقطاع⁽⁶¹⁹⁾ . كما اشترطت المادة 11 من الوثيقة الملحق بالبيان الختامي لمؤتمر لاهاي لسنة 1930 بدورها عدم انقطاع المطاردة لكي تكون قانونية . ونصت الفقرة الأولى من المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لسنة

⁶¹⁵ - لقد أحسن الفقهاء العرب صنعا بحذوهم حذو الأنجلوسكسونيين حين أطلقوا على هذه القاعدة حق المطاردة الحثيثة، فالحث يعني الإعجال في الاتصال، ويقال رجل حثيث ومحثوث أي حاد وسريع في أمره، كما يعني أيضا الاستمرار فيقال أن الطائر يحث جناحيه في الطيران، أي يحركهما بشكل متواصل .
ابن منظور، لسان العرب، دار الفكر، بيروت (بدون تاريخ الإصدار)، المجلد الثاني، ص. 129-130 .

⁶¹⁶ - Les conditions relatives à la poursuite en elle-même se réfèrent essentiellement à l'obligation de continuité . Elle doit suivant un terme employé être effectuée in continenti .> G.Gidel, Op.Cit., tome III, p.355 .

⁶¹⁷ - C.J.Colombos, Op.Cit., p.104-105.

⁶¹⁸ - جاء في جواب ألمانيا على الاستمارة الموجهة لها من طرف اللجنة التحضيرية أن القانون الألماني لا يعتبر المطاردة قانونية إلا إذا مورست في حالة تلبس وكانت مستمرة بدون انقطاع، وقد تبنت هذا الموقف كل من استراليا والدانمرك والولايات المتحدة الأمريكية وفنلندا وبريطانيا وإيطاليا .

⁶¹⁹ - à condition que cette poursuite n'ait pas été interrompue .> Base de discussion n° 26, Ibid., p.96.

1958⁽⁶²⁰⁾، والفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على أن

مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة لا تجوز إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع .

على أن هذا لا يعني أن الانقطاع غير وارد بصفة قطعية أثناء عملية المطاردة، حيث يمكن التمييز بين ثلاثة أنواع من الانقطاعات استنادا إلى أسبابها . وتمثل الحالة الأولى في الانقطاع الناشئ عن أسباب طبيعية مثل سوء الأحوال الجوية الذي يتسبب في فقدان الاتصال (السمعي أو البصري) بين سفينة المراقبة والسفينة المطاردة؛ وتتجلى الحالة الثانية في الانقطاع لأسباب تقنية، مثل السرعة الكبيرة للسفينة المطاردة أو عطب تقني في آلات سفينة المراقبة اضطررها إلى التوقف المؤقت؛ أما الحالة الأخيرة فتتمثل في الانقطاع الناشئ عن أسباب إجرائية، مثل التوقف لاعتقال الزوارق التابعة للسفينة المطاردة أو لتفتيش أوراقها وحمولتها .

بالنسبة إلى الحالتين الأولى والثانية الناشئتين عن أسباب لا إرادية، يرى الفقيه جidel أنه لا يمكن العودة إلى استئناف المطاردة، إلا إذا عادت السفينة المطاردة مرة أخرى إلى المياه الإقليمية للدولة المضطلة بالمطاردة⁽⁶²¹⁾، إلا أنه لم يحدد المدة الزمنية التي يمكن اعتبارها كافية للتقدم المبطل للخرق المرتكب من طرف السفينة، كما لم يوضح ما إذا كان يجب إصدار أمر جديد بالتوقف، أم أن الأمر القديم يظل ساري المفعول مادام أن الأمر يتعلق بنفس السفينة المتهمه بنفس المخالفة .

أما الحالة الثالثة فقد ثار حولها نقاش، فالقاضي مارتان Martin الذي نظر في القضية المشهورة المتعلقة بالسفينة نورث The North⁽⁶²²⁾، حسم في مسألة ما إذا كان توقف سفينة المراقبة كيستريل The Kestrel لاعتقال بعض الزوارق التابعة للسفينة المطاردة قد كسر استمرارية المطاردة وأدى إلى انقطاعها، حيث أعلن أن استمرار مطاردة السفينة لم يتأثر حين قامت سفينة المراقبة بالانحراف خلال سيرها لاعتقال زوارق السفينة المطاردة، مادام أن " استمرار مطاردة لص من طرف مسئول عن الأمن لا تتوقف بسبب التوقف القصير للمسئول لالتقاط بعض الأشياء المطروحة من طرف اللص خلال عملية المطاردة " ⁽⁶²³⁾. وأثيرت نفس المسألة في قضية السفينة آيم ألون I'm Alone، فخلال مطاردة سفينة التهريب

الكندية من طرف السفينة الحربية الأمريكية ولكوت The Wolcott تمكن قائد سفينة المراقبة من الصعود إلى ظهر السفينة المطاردة، حيث تباحث مع قائدها لمدة ساعة طالبا منه الإذن بفحص أوراق السفينة وحمولتها، إلا أن طلبه قبل بالرفض، وبعد هذا الرفض عاد إلى سفينته واستأنف المطاردة . وقد احتجت الحكومة الكندية بأن انقطاعا في المطاردة قد حدث حين صعود قائد سفينة المراقبة إلى ظهر السفينة المطاردة وطلب فحص أوراقها وحمولتها، وأن هذا الانقطاع لا يخول استئناف المطاردة . ودفعت الحكومة الأمريكية بأن الصعود إلى ظهر السفينة لا يعني أن المطاردة قد انقطعت⁽⁶²⁴⁾ .

⁶²⁰ - (La poursuite) ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë, qu'à condition de ne pas avoir été interrompue.

⁶²¹ - G.Gidel, Op.Cit., tome III, p.356.

⁶²³ - Cité par N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.213.

⁶²² - أنظر سابقا.

⁶²⁴ - أنظر سابقا.

ويرى بعض الفقه أن المطاردة تنقطع ولا يمكن استئنافها إذا صعد أعوان السلطة من سفينة المراقبة إلى ظهر السفينة المطاردة وفحصوا أوراقها وقاموا بالتفتيش ثم رحلوا دون أن يقرروا ما إذا كانوا سيوقفون السفينة أو يسرحونها، حيث اعتبر أن المطاردة قد انتهت طالما أن الهدف من المطاردة قد تم تحقيقه بواسطة إنجاز التحقيق، وبالتالي لا يسمح لهم بالعودة إلى المطاردة، وإلا سيصبح الأمر تعسفا في استعمال حق المطاردة الحثيثة⁽⁶²⁵⁾.

إلا أن هذا الرأي يخالف مضمون المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تنص على إيقاف واحتجاز السفينة الأجنبية خارج البحر الإقليمي، وبالتالي فإن الصعود إلى ظهر السفينة موضوع المطاردة وتفتيشها يعتبر سلوكا يحتمه حق المطاردة الحثيثة. وهو سلوك يختلف عن حق الزيارة المنصوص عليه في المادة 110 من نفس الاتفاقية، التي تبيح للسفينة الحربية التي تصادف في البحر العالي سفينة أجنبية سلطة تفقد هذه الأخيرة، حين تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في أنها تعمل في القرصنة، أو تعمل في تجارة الرقيق، أو تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به، أو تكون بدون جنسية، أو أنها على الرغم من رفعها لعلم أجنبي أو رفضها إظهار علمها، هي في الواقع سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية. فإذا توفرت إحدى هذه الحالات يجوز للسفينة أن تشرع في التحقيق مع السفينة المشتبه فيها، وبالتالي يجوز لها أن ترسل زورقا تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المعنية. وإذا بقيت الشبهة قائمة بعد فحص الوثائق، جاز لها أن تشرع في المزيد من التمحيص على ظهر السفينة، على أن يتم ذلك بكل ما يمكن من الاحتياطات. إننا هنا أمام حالتين مختلفتين، لأن الأسباب الداعية إلى قيام حق المطاردة الحثيثة تختلف كثيرا عن تلك التي تدعو إلى قيام حق الزيارة، فالحالات الواردة في المادة 110، إذا استثنينا منها الحالة الأخيرة، نجدها لا تهم مباشرة دولة علم السفينة الحربية وإنما تهم المجموعة الدولية برمتها لأنها تتعلق بجرائم دولية. وحتى في الحالة المستثناة فإن الأمر يتعلق بسفينة تحمل نفس جنسية السفينة الحربية. في حين أن الأسباب الداعية إلى حق المطاردة الحثيثة هي القيام بسلوك محظور بموجب القوانين المحلية للدولة الساحلية، كما أن الأمر يتعلق بسفن أجنبية ارتكبت هذا السلوك في المياه الإقليمية لدولة ساحلية. وفي حالة ما إذا توقفت المطاردة بسبب صعود ضباط من السفينة الحربية إلى ظهر السفينة الأجنبية لإجراء التحقيق، فلا يمكن اعتبار هذا التوقف المؤقت انقطاعا، لأن التحقيق ليس هدفا في حد ذاته وإنما وسيلة للتأكد من أن السفينة الفارة قد خرقت قوانين الدولة الساحلية، ويبقى الهدف من عملية المطاردة هو إيقاف واحتجاز السفينة المطاردة، وبالتالي يمكن في هذه الحالة استئناف المطاردة إلى حين تحقيقه. وقد اقترح بعض الفقهاء فكرة اعتماد نية قائد السفينة المضطلعة بالمطاردة لمعرفة ما إذا كان انقطاع المطاردة مؤقتا أو دائما، معتبرين نية القائد عاملا حاسما في تحديد مصير المطاردة. فإذا كان غرضه هو قطع المطاردة فإنه لا يمكن استئنافها فيما بعد، وحين يكون قصد القائد هو القيام فقط بتوقيف قصير للمطاردة يمكنه استئنافها فيما بعد⁽⁶²⁶⁾. على أنه ليس من الملائم تأسيس شرط استمرارية المطاردة على عوامل ذاتية مثل نية

⁶²⁵ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.214.

⁶²⁶ - Ibid., p.215.

قائد سفينة المراقبة نظرا لصعوبة التدليل عليها، ولأن هذا الأخير هو أحد أطراف المطاردة . لهذا يستحسن تحديد عنصر الاستمرارية في المطاردة استنادا إلى معايير أكثر موضوعية .

2- استعمال الطائرة والتناوب في المطاردة

في سياق الاستفادة من التقدم التكنولوجي في مجال المطاردة أجازت لجنة القانون الدولي استعمال الطائرة كوسيلة للمطاردة البحرية، وكان هذا بمثابة تقنين لممارسة دولية من طرف بعض الدول المتقدمة التي استعملت الطائرة لأهداف أمنية وجمركية⁽⁶²⁷⁾ . فقد اقترح فيتز موريس Fitzmaurice إضافة ثلاث فقرات إلى مشروع المادة 47، نصت الأولى على إمكانية إنجاز المطاردة بواسطة الطائرة، وأن تُطبق في هذه الحالة الأحكام المنطبقة على السفن الواردة في الفقرات من 1 إلى 4 من المادة 47 من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1956، بعد إجراء جميع التغيرات الضرورية . وأوجبت الفقرة الثانية على الطائرة إعلام السفينة الأجنبية بأمر التوقف حين تواجهها داخل البحر الإقليمي، والقدرة على استعمال إشعار مفهوم من أجل هذا الغرض . أما الفقرة الثالثة فقد نصت على أنه لكي تكون المطاردة قانونية يجب أن تلي فورا الأمر بالتوقف وأن تكون مستمرة، وأن تقوم الطائرة التي أعطت الأمر بنفسها بمطاردة السفينة حتى تصل سفينة تابعة للدولة الساحلية، مدعوة من طرف الطائرة، لتضطلع بمهمة المطاردة . وأنه لا يكفي لتبرير التوقيف في البحر العالي أن تكون السفينة قد شوهدت من طرف الطائرة أثناء قيامها بالأعمال التي تشكل خرقا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية في مياهها الإقليمية، إذا لم تقم بإعطاء الأمر بالتوقف والمطاردة معا من طرف الطائرة نفسها .

وقد تضمنت المادة 47 من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1956 المقترحات التي اقترحها الأستاذ فيتز موريس، حيث قضت الفقرة الرابعة منها بإمكانية ممارسة المطاردة الحثيئة بواسطة الطائرات العسكرية، أو أية طائرات تعمل لدى مصلحة حكومية، وتضمنت الفقرة الخامسة فقرتين فرعيتين، أشارت الأولى إلى أن الأحكام المنطبقة على السفن حين قيامها بالمطاردة الحثيئة، والمشار إليها في الفقرات من 1 إلى 3 من نفس المادة، تطبق أيضا على الطائرات . وأقرت الفقرة الفرعية الثانية ضرورة قيام الطائرة بالمطاردة الفعلية للسفينة المطاردة بعد إعطاء الأمر بالتوقف، إلى حين وصول السفينة المدعوة للقيام بالمطاردة، وألا يقتصر الأمر على اكتشاف السفينة التي ارتكبت الخرق، دون أن تتلو ذلك مطاردة⁽⁶²⁸⁾ .

وفي مؤتمر جنيف لسنة 1958 تقدم مندوب أيسلندا باقتراح تعديل الفقرة الفرعية 5(ب) من المادة 47، بأن تضاف إلى عبارة " على الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها فعليا حتى تصل سفينة " عبارة جديدة هي " أو طائرة أخرى " ، وأن تضاف إلى آخر الفقرة الفرعية المذكورة عبارة " أو من

⁶²⁷ - في قضية أوناسيس The Onasis استعملت الطائرة لإيقاف السفينة الأم أولمبيك، أنظر سابقا.

⁶²⁸ - Rapport de la C.D.I., 1956, Op.Cit., p.32.

طرف طائرات أو سفن أخرى تتابع المطاردة بدون انقطاع"⁶²⁹). وكان هذا الاقتراح يهدف إلى إجازة التناوب بين الطائرات والسفن .

وقد أخذت هذه التعديلات بعين الاعتبار ووردت في الفقرة الفرعية 5(ب) من المادة 23 من اتفاقية البحر العالي لسنة 1958 التي تناولت كيفية ممارسة المطاردة بواسطة الطائرة⁶³⁰). وحذت حذوها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 حيث نصت الفقرة الخامسة من المادة 111 على ألا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية، أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة، تدل على أنها في خدمة حكومية مأذون لها بذلك . وأقرت الفقرة السادسة تطبيق الفقرات من 1 إلى 4 من المادة 111، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، كما أوجبت على الطائرة التي تُصدر الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها فعلياً، حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية، تكون قد دعتها الطائرة لتتابع المطاردة، ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة . وألا يكفي لتبرير احتجاز السفينة خارج البحر الإقليمي، أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي ترتكب الانتهاك، أو وهي محل شبهة في ارتكابها، إن لم تكن السفينة قد أمرت بالوقوف وطوردت من قبل الطائرة نفسها، أو طائرة أخرى أو سفن تتابع المطاردة دون انقطاع .

إن إشارة الفقرة الفرعية 6(أ) من المادة 111 على أن أحكام الفقرات من 1 إلى 4 من نفس المادة تنطبق، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، تعني أن الانطلاقة القانونية لمطاردة سفينة من طرف الطائرة يحتم على ربان الطائرة أن تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد بأن خرقاً قد تم ارتكابه، وأن يتيقن بواسطة الوسائل العملية بأن السفينة المطاردة أو أحد زوارقها تعمل في إطار فريق واحد ويستعمل السفينة موضوع المطاردة كسفينة أم تتواجد داخل حدود البحر الإقليمي أو داخل المنطقة المجاورة، أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري . وبعد التأكد من الخرق ووضعية السفينة المطاردة يجب على الطائرة إعطاء الأمر بالتوقف، والذي يتعين أن يكون بواسطة إشارة مرئية أو مسموعة على مسافة تسمح للسفينة الأجنبية برؤيتها أو سماعها .

إلا أنه يصعب عملياً تحديد المسافة التي يجب من خلالها إعطاء الأمر، لأن تلك المسافة تختلف تبعاً للظروف والأحوال الجوية، وبالتالي فهي خاضعة للسلطة التقديرية لربان الطائرة، الذي عليه حين انطلاق

⁶²⁹ - Document A/CONF.13/C.2/L.89. Islande : proposition . Article 47. Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Vol.IV, 1958, Op.Cit., p.150.

⁶³⁰ - Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et spécialement autorisés à cet effet .

5. Dans le cas d'une poursuite effectuée par un aéronef :

a) Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article s'appliquent mutatis matandis à ce mode de poursuite;
b) L'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre activement le navire jusqu'à ce qu'un navire ou un aéronef de l'Etat riverain alerté par l'aéronef arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins que l'aéronef ne puisse lui-même arrêter le navire . Pour justifier l'arraisonnement d'un navire en haute mer, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré par l'aéronef comme ayant commis une infraction ou comme suspect d'infraction, s'il n'a pas été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef lui-même ou par d'autre aéronef ou navires qui continuent la poursuite sans interruption.

المطاردة أن يكون متأكدا بواسطة الوسائل العملية بأن الإشعار كان مسموعا أو مرئيا من طرف السفينة الأجنبية . وإذا كانت لجنة القانون الدولي قد استبعدت صراحة استعمال الإشعار اللاسلكي في معرض تعليقها على المادة 47 من مشروعها لسنة 1956⁶³¹)، فإن بعض الفقه رأى أن من الممكن استعمال الإشارة اللاسلكية كوسيلة مساعدة للتأكد من أن الإشعار الرئيسي كان مفهوما⁶³²) .

وتشترط الفقرة الفرعية 6(ب) من المادة 111 صراحة ألا تكتفي الطائرة بإعطاء الإشعار بالتوقف، بل عليها أن تطارد السفينة المذنبه فعليا . أي أن تحديد الطائرة لموقع السفينة المطاردة وإصدار الأمر إليها بالتوقف دون القيام بعملية المتابعة لا يعتبر انطلاقا سليما لممارسة حق المطاردة الحثيثة . ففي هذه الحالة على السفينة أو الطائرة المدعوة من طرف طائرة المراقبة أن تتأكد مرة ثانية من أن السفينة الأجنبية ما تزال داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة، أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري، وأن تعطيهما الأمر بالتوقف لكي تبدأ بعد ذلك مباشرة عملية المطاردة . ذلك أن الأمر بالتوقف الذي يكون قد أصدرته طائرة المراقبة ولم تستتبعه بعملية المطاردة يعتبر لاغيا وليست له أية قيمة قانونية لمباشرة المطاردة من طرف السفينة أو الطائرة الملتحقة .

وهكذا يمكن إنجاز المطاردة بوحدة أو أكثر من طائرات وسفن الدولة الساحلية، بأن تحل هذه الطائرات والسفن محل بعضها البعض، شريطة أن تحترم استمرارية المطاردة وأن تتفادى حدوث انقطاع عند التناوب على تنفيذ المطاردة الحثيثة . وقد طُرحت مسألة تناوب السفن على مطاردة سفينة أجنبية لأول مرة في قضية السفينة آيم ألون I'm Alone حين تمت خلافة ولكوت The wolcott في مطاردة هذه السفينة على مسافة تقدر بحوالي 225 ميلا من شواطئ الولايات المتحدة، من طرف سفينة المراقبة ديكستر The Dexter، التي أمرت السفينة المطاردة بالتوقف وأغرقتها حين رفضها التوقف . وقد دفعت كندا بعدم قانونية المطاردة، لأن المركب الذي أغرق السفينة لم يشارك في المطاردة منذ البداية وإنما التحق بعد يومين من انطلاقتها⁶³³) . إلا أن لجنة التحكيم أقرت قانونية التناوب بين سفن خفر السواحل التي أنجزت مهمة المطاردة، مادام أن شرط استمرارية المطاردة كان محترما⁶³⁴) .

وقد كانت لجنة القانون الدولي سباقة إلى تبني أحكام تتعلق بتناوب السفن في القيام بالمطاردة، حيث أوجبت الفقرة 5(ب) من المادة 47 من مشروع سنة 1956 على الطائرة التي تعطي الأمر بالتوقف القيام

⁶³¹ - Rapport de la C.D.I., 1956, Op.Cit., p.32.

⁶³² - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.220.

⁶³³ - (The pursuit was not in any event hot and continuous pursuit, as required by international law, since the I'm Alone had eventually been sunk by a vessel which had only come up at a late stage, when the I'm Alone was outside the conventional limits, and which had not started the pursuit or had any but a small share in it .) G.G.Fitzmaurice, Op.Cit., p.85.

⁶³⁴ - من بين الفقهاء الذين أبدوا تناوب السفن أثناء القيام بالمطاردة الحثيثة إذا لم يحدث هناك انقطاع في العملية الأستاذان ماك دوكال وبورك McDougal و Burke و الفقيه جيدل Gidel ويعتبرون أن استمرارية المطاردة الحثيثة لا تستلزم بالضرورة إنجازها كلها من طرف سفينة واحدة، في حين اعتبر الأستاذ سيبر Sibert أن مطاردة السفينة آيم ألون A'm Alone سلوك غير قانوني لأن المطاردة لم تكن مستمرة من طرف نفس السفينة .

M.S.McDougal and W.T.Burke, Op.Cit., p. 897; Gidel, Op.Cit., tome III, p.355; M.Sibert, Traité de droit international public, vol.II, Paris 1951, p.610, Para.1261 .

بنفسها بمطاردة السفينة، حتى وصول السفينة أو الطائرة المدعوة من طرف الطائرة للاضطلاع بالمطاردة، ما لم تكن قادرة على توقيف السفينة⁶³⁵). وفي تعليقها على المادة 47 اشترطت اللجنة في حالة تناوب أكثر من سفينة خلال عملية المطاردة أن تكون هذه السفن قد شاركت في المطاردة، لا أن تكتفي باعتراض السفينة المطاردة⁶³⁶).

وخلال مؤتمر جنيف حول قانون البحار لسنة 1958 كان التعديل الوحيد الذي لحق هذه المادة ذلك الذي تقدمت به أيسلندا، الذي نص على التناوب بين طائرة وطائرة أخرى⁶³⁷). وقد تضمنته الفقرة 5(ب) من المادة 23 من اتفاقية جنيف للبحر العالي، وحافظت عليه الفقرة 6(ب) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982⁶³⁸).

وبالرغم من أن هذه الفقرة تشير فقط إلى التناوب بين طائرة وطائرات أو سفن أخرى، فإن من الممكن تفسيرها بأنها تعني أيضا تناوب سفن بسفن سطحية أخرى أو بأي نوع من الطائرات، وهو تفسير ضروري لتوفير نوع من الانسجام بين المعنى القانوني لحق المطاردة الحثيثة والتطور الحاصل في وسائل النقل، حيث يمكن أن يتم التناوب بطرق مختلفة، وهكذا فإن الطائرة يمكن أن يخلفها في المطاردة أي نوع من الطائرات، بحرية أو مروحية، أو أي نوع من السفن السطحية، كما يمكن استعمال الغواصات في عملية المطاردة شريطة أن تُبحر طافية على السطح. وبالطبع فإن السفن يمكن أن تتناوب ليس فقط من طرف سفن سطحية أو غواصات ولكن من طرف أي نوع من الطائرات، طبقا للشروط المنصوص عليها في الفقرة الخامسة من المادة 111.

وتجدر الإشارة إلى أن التناوب لا يستلزم بالضرورة قدوم سفن أو طائرات التناوب من جهة سواحل الدولة، حيث يمكن لها أن تلتحق بالمطاردة بعد أن تتلقى الإشعار بذلك من طرف سفينة أو طائرة المراقبة الأولى، حتى ولو كانت فوق البحر العالي واتبعت خط السير نحو السفينة المطاردة. ويمكن تبرير هذا التفسير بمضمون الفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية 1982 التي تعتبر أن ليس من الضروري، حين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة أمر التوقف، أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة.

ويبقى الشرط الأكثر أهمية لممارسة التناوب في المطاردة هو ضرورة الحفاظ على استمراريتها، لهذا يجب على سفينة أو طائرة المراقبة الأولى أن تستمر في المطاردة حتى وصول السفينة أو الطائرة الأخرى على الفور، سواء بدعوة منها أو مبعوثا من طرف السلطات الساحلية للاضطلاع بمهمة المطاردة. وعلى السفينة أو الطائرة الثانية أن تصدر بدورها الأمر بالتوقف نحو السفينة المطاردة قبل البدء في عملية المطاردة إن لم يتم

⁶³⁵ - Rapport de la C.D.I., Op.Cit., p.32.

⁶³⁶ - (nécessairement le même que celui qui a commencé la poursuite, pourvu qu'il se soit joint à la poursuite du navire et ne l'ait pas seulement intercepté.) Rapport de la C.D.I., Op.Cit., p.33.

⁶³⁷ - Document A/CONF.13/C.2/L.89. Islande : proposition. Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, vol.IV, 1958, Op.Cit., p.150.

⁶³⁸ - أنظر سابقا.

الامتثال له . وإذا اقتضت المطاردة القيام بالتناوب عدة مرات، فإن هذا السلوك يظل قانونيا إذا ما تم احترام القواعد المذكورة سابقا .

إن مراعاة شروط انطلاق المطاردة لا يكفي وحده لإضفاء الشرعية عليها، بل لابد من مراعاة شروط ختامها أيضا .

ثانيا: ختام عملية المطاردة

هناك عدة حالات لختام المطاردة أهمها حالة إنهاء المطاردة بدخول السفينة الفارة البحر الإقليمي للدولة التي تحمل علمها أو البحر الإقليمي لدولة ثالثة(1)، وحالة التمكن من اللحاق بالسفينة المطاردة وتوقيفها(2).

1- إنهاء عملية المطاردة

يمكن أن تنتهي عملية المطاردة بطريقتين إرادية ولاإرادية . وتتم بالطريقة الإرادية حين تخلي سفينة المراقبة عن ملاحقة السفينة المطاردة، وفي هذه الحالة لا يمكن للمطاردة أن تُستأنف في وقت لاحق، طالما أن تركها كان باختيار سفينة المراقبة . وهو ما يمكن اعتباره بمثابة تنازل من جانب الدولة الساحلية عن مطلب معاقبة الجناة، ومادام أن الترك الاختياري يقوم على العنصر الذاتي فإن من المستحسن إدراجه في سجل سفينة المراقبة درء لأي إشكال محتمل في المستقبل . ويمكن افتراض التخلي الإرادي إذا عجز ربان السفينة المضطلة بالمطاردة عن التدليل على انقطاع المطاردة بوجود قوة قاهرة .

أما الطريقة اللاإرادية فقد نصت عليها الفقرة الثالثة من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار صراحة، حين أقرت أن حق المطاردة الحثيثة ينتهي بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها في البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها، أو البحر الإقليمي لدولة ثالثة(639) .

ولفهم معنى جملة " ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها " المتضمنة في الفقرة الثالثة من المادة 111 من اتفاقية 1982، يجب الاستئناس بالمبادئ الأساسية في القانون الدولي المنصوص عليها في المواد 90 و 91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تنص على أن لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في البحر العالي، ولها أن تحدد بواسطة تشريعاتها المحلية شروط منح جنسيتها للسفن، وتسجيل السفن في إقليمها وحق رفع علمها . وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، وتُصدر كل دولة للسفن التي منحها

⁶³⁹ - نص هذه الفقرة مأخوذ حرفيا عن الفقرة الثانية من المادة 23 من اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958 والفقرة الثانية من المادة 47 من مشروع اللجنة لسنة 1956 .

(Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale du pays auquel il appartient ou dans celle d'une tierce puissance .) Rapport de la C.D.I. 1956, Op.Cit., p.32 .

هذه الممارسة كانت متداولة قبل حركة التقنين، ففي قضية إيطاطا The Itata سنة 1891 كان من المفروض أن تتوقف المطاردة حين دخول السفينة المطاردة إلى المياه الإقليمية الشيلية بعد مطاردتها من طرف السفن الحربية الأمريكية شارلستون وأوماها Charlston and Omaha، إلا أن هذا الأمر لم يتحقق وتم تسليم السفينة الفارة إلى السلطات الأمريكية . وقد أعلنت لجنة التحكيم المكلفة بالفصل في طلب التعويض المقدم من طرف الشركة المالكة للسفينة أن الولايات المتحدة قد خرقت في هذه الواقعة قواعد القانون الدولي، وبالتالي فهي تتحمل المسؤولية، لأن السفن الحربية لا يمكن لها بأي حال من الأحوال ممارسة سلوك سلطوي في المياه الأجنبية .

(Les Etats-Unis avaient en l'espèce violé les règles du droit international et engagé leur responsabilité, les vaisseaux de guerre américains ne pouvaient en aucune façon exercer d'actes d'autorité dans les eaux étrangères .) Cité in J.Massin, Op.Cit., p.83.

حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك⁽⁶⁴⁰⁾ . ويعتبر سوء استعمال العلم في زمن السلم مخالفة معاقبا عليها، أما في زمن الحرب فإن بعض الفقه يرى أن استعمال علم رمزي يعتبر حيلة حرب ولا يعتبر مخالفة⁽⁶⁴¹⁾ . وتبين هذه المبادئ مدى متانة الروابط القانونية التي تجمع بين السفينة والدولة التي تحمل علمها وجنسيته، وهو ما يبرر وجوب إنهاء المطاردة حين دخول السفينة الفارة إلى البحر الإقليمي لدولتها . وفي هذا السياق تطرح حالة مطاردة سفينة تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، والتي لا تجيز لها الفقرة الثانية من المادة 92 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 ادعاء أية جنسية من هذه الجنسيات أمام أية دولة أخرى، ويجوز اعتبارها في حكم السفينة العديمة الجنسية . حقيقة أن النقطة الأساسية في الموضوع هي سيادة الدولة الساحلية التي كان بحرها الإقليمي ملاذا للسفينة المطاردة التي تفرض في هذه الحالة إنهاء المطاردة في الحال، إلا أن الأمر لا يحل الإشكال حين تسعى الدولة الساحلية التي تطارد سفينة أجنبية تمكنت من ولوج البحر الإقليمي لبلدها أو لبلد ثالث إلى الاتصال بدولة علم السفينة لحل المشكل بالطرق الدبلوماسية، حيث يبقى التساؤل المطروح بخصوص أي من الدول ستتوجه إليها الدولة الساحلية المتضررة بمطالبها؟

أما في حالة مطاردة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للمنظمات الدولية مثل منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة والوكالة الدولية للطاقة الذرية، المنصوص عليها في المادة 93 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، أو منظمات دولية غير حكومية مثل منظمة السلام الأخضر **Green Peace** والتي ترفع أعلام تلك المنظمات، فإن الأمر لا يتعلق باللجوء إلى البحر الإقليمي للدولة التي تتبع لها السفينة، حيث أن هذه السفن تكون مسجلة و تابعة لمنظمة دولية تحمل علمها . وهكذا فإن حق المطاردة يتوقف بمجرد دخول السفينة المطاردة للبحر الإقليمي لأية دولة، باستثناء طبعاً البحر الإقليمي لسفينة المراقبة، وفي هذا الإطار لا تثير مسألة ما إذا كانت الدولة الثالثة التي دخلت بحرها الإقليمي السفينة المطاردة عضواً في المنظمة الدولية أي إشكال، مادام أن سيادة هذه الدولة هي التي تؤخذ بعين الاعتبار بالدرجة الأولى وتحول دون استمرار المطاردة في بحرها الإقليمي .

وتُطرح مسألة استئناف المطاردة الحثيئة بعد إيقافها في حالة مغادرة السفينة المطاردة البحر الإقليمي لبلدها أو لبلد ثالث، والذي اتخذته ملاذا لها أثناء المطاردة، ويُطرح معها السؤال حول ما إذا كان مخولاً لسفينة المراقبة استئناف المطاردة . لقد تمت إثارة هذه النقطة في مؤتمر التقنين بلاهاي سنة 1930 حيث اقترح مندوب ألمانيا استئناف المطاردة ما لم تمكث السفينة الفارة 24 ساعة في البحر الإقليمي التابع للدولة الأجنبية أو لدولتها . إلا أن المؤتمر لم يتبن هذا الاقتراح⁽⁶⁴²⁾ .

⁶⁴⁰ - أنظر سابقاً.

⁶⁴¹ - C.J.Colombos, Op.Cit., p.336.

⁶⁴² - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.230.

وفي مؤتمر جنيف لتقنين قانون البحار لسنة 1958 قدم مندوب الدانمرك⁶⁴³) اقتراحاً بأن تُضاف إلى الفقرة الثانية من المادة المتعلقة بالمطاردة الحثيثة عبارة تنص على أنه إذا دخلت السفينة المطاردة البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة ثالثة، وبقيت داخل مجال نظر سفينة المراقبة دون أن ترسو في البحر المذكور وتركت هذا البحر في مدة تقل عن 6 ساعات فإن من الممكن استئناف مطاردتها⁶⁴⁴). . واقتراح مندوب باكستان تتميم الفقرة الثانية من المادة 47 بعبارة تنص على تطبيق مسطرة تسليم المجرمين بموجب اتفاقيات ثنائية في حدود الممكن⁶⁴⁵). . إلا أن المؤتمر لم يأخذ بعين الاعتبار هاذين الاقتراحين .

واختلفت آراء الفقهاء حول هذه النقطة فالفقيه جidel يرى بأن المطاردة يجب أن لا تُستأنف بعد انتهائها، لأن المطاردة المعرضة للانقطاع غير متلائمة مع التصور الأساسي لحق المطاردة الحثيثة⁶⁴⁶). . وعبر كولومبوس Colombos عن نفس الرأي في معرض نقده للتوصية الصادرة عن معهد القانون الدولي في دورة باريس سنة 1894، التي ميزت بين نفاذ السفينة الفارة إلى البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة ثالثة، وبين نفاذها إلى ميناء دولتها أو ميناء لدولة ثالثة، حين نصت على أن المطاردة في الحالة الأولى تنقطع وبالتالي يمكن استئنافها، وفي الحالة الثانية تنتهي ولا يمكن استئنافها . حيث رأى أنه كان من المستحسن ألا يوضع هذا التمييز حتى لا يُقبل أدنى انقطاع في المطاردة، لأن حق المطاردة الحثيثة هو استثناء عن القاعدة العامة التي تمنع أي تدخل من طرف أية دولة في شؤون سفينة أجنبية مبحرة في البحر العالي، وحبد وضع قاعدة تنص على أن المطاردة يجب أن تنتهي حين دخول السفينة الفارة إلى المياه الإقليمية لدولتها أو لدولة ثالثة⁶⁴⁷). . وبعبارة أخرى فإن الفقيه المذكور يفضل اعتماد القاعدة المنصوص عليها بالنسبة إلى دخول السفينة الفارة إلى ميناء دولتها أو لدولة ثالثة، وتعميمها على حالة دخول السفينة إلى البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة ثالثة . وقد تبني كل من ماك دو كال وبورك McDougal and Burke رأياً مخالفاً، بالقول بأن المطاردة يمكن أن تُستأنف حين تبحر السفينة المطاردة نحو البحر العالي مرة ثانية، وبرر رأيهما بكون أن المصلحة العامة للملاحة لن تتضرر باستئناف مطاردة سفينة وتوقيفها بعد فترة زمنية تفصلها عن المباشرة الأولى للمطاردة، بالمقارنة مع حدوث المطاردة والتوقيف مباشرة بعد وقوع التصرفات الدافعة إلى قيام المطاردة الحثيثة⁶⁴⁸). . على أن هذا الرأي لا يقوم على أسس قانونية متينة، وتبنيه يهدر شرط استمرارية المطاردة الحثيثة. علاوة على أن الفقرة الثانية من المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لسنة 1958، والفقرة

⁶⁴³ - M.Oldenburger (Danemark).Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer,1956,Op.Cit., p.88.

⁶⁴⁴ - Doc.A/CONF.13/C.2/L.99.Danemark : proposition. Ibid., p.152

⁶⁴⁵ - Document A/CONF.13/C.2/L.94. Pakistan : proposition . Ibid., p.150. M.Hameed (Pakistan),Ibid., p.89.

⁶⁴⁶ - Dès que la poursuite est effectivement interrompue (et il en est ainsi par l'entrée du navire poursuivi dans des eaux soumises à la souveraineté d'un autre Etat et où le navire poursuivant ne peut pas prétendre exercer d'actes d'autorité), le droit de poursuite a subi une discontinuité incompatible avec sa conception essentielle .> G.Gidel, Op.Cit., tome III, p.358.

⁶⁴⁷ - C.J.Colombos, Op.Cit., p.105 .

⁶⁴⁸ - The general interest in navigation seems no more offended by the pursuit and arrest of a vessel which occur after this interval of time has intervened than when pursuit and arrest occur immediately after the prescribed conduct .> M.S.McDougal and W.T.Burke, Op.Cit., p.898.

الثالثة من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، تنصان صراحة على انتهاء حق المطاردة الحثيثة وليس على انقطاعها .

وفي مقابل هذا الشرط يجب ألا يعوق المكوث القصير، أو مرور السفينة المطاردة عبر المياه الإقليمية للدولة بنية الفرار من تطبيق القانون، العودة إلى المطاردة، حيث يجب تمكين الدولة التي تتبع لها سفينة المراقبة من معارضة حجة عدم قانونية العودة إلى المطاردة، بالتدليل على أن السفينة المطاردة قد تصرفت بسوء نية باستخدامها الإقامة القصيرة، أو العبور عبر البحر الإقليمي للدولة ساحلية لتجنب تطبيق المطاردة، والحصول على امتياز منصوص عليه في القانون، وبالتالي يجب اعتبار سلوك السفينة المطاردة هذا محروما جزئيا من نتائج القانونية . إلا أن العائق أمام تطبيق هذا الحل هو عدم النص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار . وهناك مشكلة أخرى تتعلق بما إذا كان بإمكان الدولة الساحلية أن تطارد مرة أخرى السفينة الأجنبية وتوقفها حين تعثر عليها في بحرها الإقليمي أو منطقتها المجاورة، أو في منطقتها الاقتصادية الخالصة أو فوق جرفها القاري، من أجل مخالفة ارتكبتها في وقت سابق في هذه المياه، في الوقت الذي كانت قد انتهت فيه المطاردة. بموجب الفقرة الثالثة من المادة 111 من اتفاقية 1982 . في هذه الحالة نعتقد أنه يجب التمييز بين حالتين، الحالة الأولى حين تكون السفينة قد طوردت دون أن يتم توقيفها وعادت مرة أخرى إلى المياه الإقليمية التابعة للدولة التي طاردها، ثم تم توقيفها من أجل مخالفة ارتكبتها في وقت سابق . والحالة الثانية تكون فيها نفس السفينة قد عادت إلى المياه الإقليمية التابعة للدولة التي طاردها، ووجدت أمامها سفن خفر السواحل، فعادت إلى البحر العالي فتمت مطاردتها مرة أخرى.

فبالنسبة إلى الحالة الأولى يذهب الفقيه جidel إلى أنه حين تعود السفينة مرة أخرى إلى المناطق البحرية الخاضعة لولاية دولة السفينة التي قامت بالمطاردة يمكن أن تكون تحت سلطة هذه الدولة⁽⁶⁴⁹⁾ . غير أن الأخذ بهذا الرأي يستلزم الأخذ بعين الاعتبار درجة خطورة السلوك الذي بموجبه طوردت السفينة الأجنبية وأحكام القانون الوطني للدولة الساحلية فيما يتعلق بالتقادم المبطل للتصرفات المتسببة في المطاردة⁽⁶⁵⁰⁾ . فحق الدولة في مقاضاة بعض المخالفات بعد مرور فترة من الزمن يتوقف على درجة خطورة الفعل المرتكب، وترك الاتهام من طرفها يعتبر بموجب أغلبية القوانين الجنائية وسيلة قانونية لحو المظهر العقابي للجرم .

أما الحالة الثانية المتعلقة باستئناف مطاردة كانت قد توقفت استنادا إلى الوجود غير الملائم للسفينة الأجنبية فإنها تثير بعض التعقيدات . فقد تقدم في شأنها اقتراح من مندوب الدانمرك، في مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1958، يتيح من خلاله إمكانية مطاردة سفينة من أجل مخالفة مرتكبة سابقا داخل فترة زمنية أقصاها سنتين، على ألا يتم توقيف السفينة الأجنبية إلا إذا كان لها نفس القائد وتابعة لنفس المالكين

⁶⁴⁹ - G.Gidel, Op.Cit., tome III, p.356.

⁶⁵⁰ - لقد اعتبر المشرع مضي مدة معينة لا يطالب فيها صاحب الحق بحقه نوعا من التراخي في استعمال الحق، لذلك حد من إمكانية الإلتجاء إلى القضاء بعد مضي مدة مقررة ضمانا للثبات القانوني، وجعل لمضي المدة أثرا على الحقوق التي قررها القانون، سواء في محيط القانون العام أو الخاص . حول موضوع التقادم أنظر : عز الدين الدناصوري وعبد الحميد الشواربي، المسؤولية الجنائية في قانون العقوبات والإجراءات الجنائية، الإسكندرية، المطبوعات الجامعية، 1993، ص.1565 ؛ رمسيس بهنام، النظرية العامة للقانون الجنائي، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1995، ص. 993-190 .

وقت ارتكاب المخالفة السابقة⁶⁵¹). إلا أن مؤتمر جنيف لم يأخذ يعين الاعتبار هذا الاقتراح وتبنى الموقف الذي لا يسمح بمعاودة مطاردة سفينة كانت قد طوردت ولم يتم توقيفها في إبانها، وعادت فيما بعد إلى المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية المضطلة بالمطاردة، وهو نفس الموقف الذي تبناه المؤتمر الثالث لقانون البحار في الفقرة الثالثة من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي نصت صراحة على إنهاء حق المطاردة الحثيثة، وهذا يعني بوضوح نهاية المطاردة الحثيثة بمجرد وصول السفينة المطاردة البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي للدولة ثالثة .

2- اللحاق بالسفينة المطاردة

المطاردة قد تنتهي باللاحق بالسفينة المطاردة التي تصبح في هذه الحالة تحت سلطة السفينة التي اضطلعت بالمطاردة، مما يستوجب على ربانها السماح بفحص أوراق السفينة وطبيعة حمولتها وحجمها ومصدرها واتجاهها، ويمكن أن يصدر إليها الأمر بمصاحبة سفينة المراقبة إلى ميناء الدولة التي تم خرق قوانينها وأنظمتها للمثول أمام السلطات المختصة للتحقيق معها . وإذا رفضت الخضوع لهذه التعليمات يمكن إجبارها على الامتثال بالقوة، شريطة ألا يتم اللجوء إلى الوسيلة الأخيرة إلا بعد استنفاد وسائل الردع الأخرى، وألا يتجاوز مدى استعمال القوة الحدود التي تسمح بتحقيق الهدف المتوخى من المطاردة . لأن المطاردة ليست عملا من أعمال الحرب وإنما وسيلة يمنحها القانون الدولي للدولة الساحلية قصد تمكينها من مكافحة خرق قوانينها وأنظمتها⁶⁵²).

والمثير للملاحظة أن أعمال التقنين المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة لم تتطرق لتفاصيل كيفية التصرف بعد انطلاق المطاردة واستمرارها في البحر العالي حتى نهايتها، حيث نجد أنها تتضمن فقط تحويل الدولة الساحلية الحق في أن توقف السفينة المطاردة في البحر العالي وتقدمها للمحاكمة وتوقع العقوبة عليها إذا تمت إدانتها . فالفقرات الخامسة والسادسة والسابعة من المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لسنة 1958، وكذا الفقرات السادسة والسابعة والثامنة من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، تتضمن تعابير تتعلق بالمرحلة الأخيرة من المطاردة الحثيثة مثل " احتجاز السفينة " و " احتجاز السفينة خارج البحر الإقليمي " و " احتجاز السفينة داخل حدود ولاية الدولة " و اصطلاحا " إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة " . في حين نجد المادة 110 من اتفاقية 1982 تتضمن تفاصيل عن كيفية القيام بزيارة سفينة أجنبية في البحر العالي من لدن سفينة حربية⁶⁵³).

⁶⁵¹ - Document A/CONF.13/C.2/L.99 . Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, 1958, Op.Cit., p.152.

⁶⁵² - J.Massin, Op.Cit., p.86-87.

⁶⁵³ - تجيز الفقرة الثانية من المادة 110 للسفينة الحربية أن تقترب من السفينة الأجنبية وأن تطلب منها أن ترفع علمها، و لهذا الغرض يجوز لها أن ترسل زورقا تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها، وإذا بقيت الشبهة قائمة بعد تدقيق الوثائق، أو كانت المخالفة المرتكبة من طرف السفينة الأجنبية قد حدثت بواسطة أدوات أو وسائل وجدت على ظهرها كغلة صيد غير قانوني أو مواد غير مرخص باستيرادها، جاز لها أن تشرع في المزيد من الفحص على ظهر السفينة . وحين يتم العثور على ظهر السفينة على وسائل الجريمة التي كانت وراء المطاردة، أو إذا كان هناك شك كبير بارتكاب الإثم، فإن السفينة المذنبة المشتبه في محاولتها ارتكاب مخالفة يمكن اعتقالها، ومرافقتها إلى ميناء دولة سفينة المراقبة من أجل التحقيق . وإذا تأكدت السلطات المختصة التابعة للدولة الشاطئية من أن إثمًا قد ارتكب، فإن المحاكمة يمكن أن تجري بموجب القوانين المحلية لهذه الدولة .

فهل يمكن تطبيق هاته التدابير المتعلقة بممارسة حق الزيارة على كيفية ممارسة حق المطاردة الحثيثة ؟ نعتقد أن ممارستها في هذه الحالة لا يؤثر على الشروط القانونية المطلوبة لممارسة هذا الحق، فرغم الاختلاف القائم بين حق الزيارة وحق المطاردة الحثيثة من حيث الأسباب والأهداف فإنهما يتشابهان في بعض تقنيات التطبيق .

وإذا كانت المسطرة العادية لنهاية المطاردة الحثيثة هي معاقبة الأشخاص المسؤولين عن ارتكاب المخالفة ومصادرة الحمولة والسفينة من طرف المحاكم المختصة للدولة الساحلية، فإن تطبيقها لا يخلو من مشاكل كرفض السفينة المطاردة الامتثال للأوامر الموجهة لها من طرف سفينة المراقبة، مما يحمل هذه الأخيرة على استعمال القوة التي قد تؤدي إلى إغراق السفينة المطاردة، وهو أمر يعرض العلاقات الدولية للخطر . ومع ذلك يبقى استعمال القوة في حدود الاعتدال مسموحا به إذا استنفذت كل الوسائل السلمية لحمل السفينة المطاردة على الامتثال للأوامر الموجهة لها من طرف سفينة المراقبة .

ففي قضية السفينة آيم ألون 'I'm Alone'، التي انتهت بإغراق السفينة المطاردة، قضت لجنة التحكيم بأنه كان على سفينة المراقبة الأمريكية ديكستر 'The Dexter' أن تستخدم القوة في حدود الاعتدال، واعتبرت الإغراق المتعمد للسفينة الفارة سلوكا غير مبرر، وأنه كان من المفروض ضمان سلامة أرواح كل الأشخاص المتواجدين على ظهر السفينة المطاردة .

وفي قضية السفينة ريد كروزايدر 'The Red Crusader' التي وقعت بين النجلترا والدانمرك سنة 1962 جاء في تقرير لجنة التحقيق أن قذف سفينة المذكورة من طرف سفينة خفر السواحل نيلز إيبسون 'The Niels Ebbesen' قد شكل تجاوزا في استعمال القوة المسلحة، حيث تم استعمال القذائف المدفعية بدون تحذير، كما تم تعريض حياة الأشخاص على ظهر السفينة الفارة للخطر بدون ضرورة . وهكذا تعرض سلوك سفينة المراقبة الدانمركية للانتقاد بالرغم من فرار السفينة الإنجليزية بعد أن تم توقيفها واعتقال قائدها ضابطا وبحريا دانمركيين، ورفضه الامتثال للإشعارات بالتوقف التي كانت توجه بشكل متكرر من طرف سفينة المراقبة . وأضاف التقرير أن فرار سفينة ريد كروزايدر 'The Red Crusader' يعتبر خرقا واضحا للقوانين المعمول بها، وأن عزل ضابط وبحري من الطاقم على ظهر السفينة المطاردة ورفضها التوقف يبرر استياء ضابط سفينة المراقبة، ومع ذلك فإن هذه الظروف لا تبرر التصرف العنيف لسفينة المراقبة المتمثل في قذف السفينة المطاردة⁽⁶⁵⁴⁾ .

وهكذا يظهر أن من الصعب تحديد الطريقة التي يجب أن تستعمل بها القوة في المطاردة الحثيثة، كما يصعب تبرير استعمال الأسلحة في وقت السلم لمواجهة السفن المذنبة، مما قد يؤدي إلى إثارة المسؤولية الدولية لدولة علم سفينة المراقبة .

⁶⁵⁴ - (The escape of the 'Red Crusader' in flagrant violation of the order received and obeyed, the seclusion on board the trawler of an officer and rating of the crew of 'Niels Ebbesen', and Skipper Wood's refusal to stop may explain some resentment on the part of Captain Solling . Those circumstances, however, cannot justify such a violent action.) Cité in N.M.Poulantzas., Op.Cit., p.237.

الفقرة الثانية : التدابير اللاحقة بفعل المطاردة

هناك إجراءات يمكن اتخاذها بعد ختام عملية المطاردة، الأول نصت عليه اتفاقيات ومشاريع التقنين القديمة ويتعلق بإخبار دولة علم السفينة المطاردة بجداث المطاردة (أولاً)، والثاني تم التنصيص عليه في اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958 واتفاقية قانون البحار لسنة 1982، ويتعلق بمصاحبة سفينة معتقلة عبر جزء من البحر العالي في الطريق نحو ميناء دولة علم سفينة المراقبة (ثانياً) .

أولاً: إخبار دولة علم السفينة المطاردة

تكسسي مسألة إبلاغ دولة علم السفينة المطاردة بجداث توقيف هذه الأخيرة أو بإغراقها أهمية بالغة، فقد نصت عليها جل مشاريع تقنين قانون البحار في موادها التي تناولت موضوع المطاردة الحديثة، فالمادة السابعة من توصيات معهد القانون الدولي في دورته بجنيف سنة 1892، أوجبت على الدولة الساحلية أن تخبر دولة علم السفينة المحتجزة، وأنه في حالة عدم رد هذه الأخيرة تحاكم السفينة المعتقلة طبقاً لقوانينها الداخلية⁽⁶⁵⁵⁾ . كما وردت في المادة الثامنة من توصيات المعهد لسنة 1894 في دورة باريس، دون ربط محاكمة السفينة المطاردة بعدم رد دولة العلم⁽⁶⁵⁶⁾، ونصت عليها أيضاً المادة 13 من توصيات المعهد لسنة 1928 في دورة ستوكهولم، والمادة 12 من مشروع جمعية القانون الدولي الصادر عن دورة فيينا سنة 1926. وفي مؤتمر لاهاي لسنة 1930 اقترح لورك Lorck ممثل الدانمرك حذف مسألة الإخبار ورأى بأنها ستؤدي إلى تعقيدات عديمة الجدوى، خصوصاً بالنسبة إلى المصالح المكلفة بتفتيش المصايد . وقد أيد هذا الاقتراح كل من جيانيني Giannini مندوب إيطاليا والسير موريس كروير Sir Maurice Gwyer مندوب بريطانيا . إلا أن المؤتمر تبني شرط الإخبار بأغلبية 18 صوتاً ومعارضة 6 أصوات، حيث ورد في المادة 11 من الوثيقة الملحقة بالبيان الختامي للمؤتمر.

إلا أن ما يثير الانتباه هو تجاهل لجنة القانون الدولي للموضوع في المادة 47 من مشروعها لسنة 1956، ونفس الموقف اتخذته كل من اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 . في وقت نجد فيه اتفاقيات أخرى مثل اتفاقية لندن المبرمة في 12 مايو 1954 لمكافحة التلوث الناتج عن المواد النفطية، تنص على مسألة الإخبار من خلال المادة العاشرة منها⁽⁶⁵⁷⁾ . ونعتقد أن هذا التجاهل يشكل ثغرة بالنسبة إلى الأحكام المتعلقة بحق المطاردة الحديثة، لأن شرط الإخبار ينسجم مع قواعد المجاملة الدولية التي يفترض احترامها للمحافظة على علاقات جيدة بين أطراف المجتمع الدولي، ولو أن عدم احترامها لا يرتب المسؤولية الدولية، لذا يستحسن أن تخبر الدولة الساحلية بواسطة القنوات الدبلوماسية دولة

⁶⁵⁵ - J.Massin, Op.Cit., p.89.

⁶⁵⁶ - A.I.D.I., Session de Paris, 1894, p.330.

⁶⁵⁷ - L'Etat qui aura constaté une infraction commise par un navire d'un autre Etat contractant, a la possibilité d'informer cet Etat par voie diplomatique en lui exposant les faits et les précisions nécessaires sur l'infraction .> A.Ben Haddou, Op.Cit., p.331.

علم السفينة المطاردة بحادث التوقيف، فإذا كان الإخبار مسكوتا عنه في المادتين 23 و 111 فإنه يصبح في بعض الحالات إجراء ضروريا .

وفي هذا السياق يرى بعض الفقهاء أن الإخبار يجب أن يتم فقط في حالة وقوع أحداث خطيرة، مثل حالة إغراق السفينة المطاردة، وأنه ليس ضروريا بالنسبة إلى الأحداث العادية التي لا تنتج عنها أزمات دولية، مثل التوقيف بسبب التهريب أو الصيد غير القانوني . ويرى بأن تقدير مدى أهمية الحدث وما إذا كانت يتطلب الإخبار متروك للسلطة التقديرية للسلطات المختصة بالدولة الساحلية⁽⁶⁵⁸⁾ .

إلا أن المنطق القانوني يستوجب حكما واحدا بالنسبة لكل الحالات، وبالتالي يجب الإخبار بكل حالات الاعتقال كيفما كانت، لأن اعتقال السفينة هو في حد ذاته حدث مهم مادام أنه يشكل خرقا للقاعدة التي تمنع تدخّل القوانين في البحر العالي، علاوة على أن مسألة الإخبار لن تكلف الدولة الساحلية مجهودا كبيرا، ولا تستوجب وقتا طويلا لتلقي الرد من دولة علم السفينة المعتقلة بفضل التقدم الهائل التي عرفته وسائل الاتصال .

ثانيا:مرافقة السفينة المعتقلة عبر جزء من البحر العالي

تتعلق هذه المسألة بمطالبة السفينة المعتقلة بالإفراج عنها في حالة ما إذا كان احتجازها قد تم داخل حدود ولاية الدولة الساحلية، وكان اصطحابها إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة يستوجب المرور أثناء رحلتها عبور جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر العالي .

ويكمن التشابه بين الممارسة العادية للمطاردة الحثيثة وبين هذه الوضعية الخاصة في أنهما معا استثناء للقاعدة القانونية الدولية التي تنص على حرية الملاحة وخضوع السفن المتواجدة في البحر العالي، أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة، في الظروف العادية، للولاية الخالصة لدولة العلم . إلا أن هذه الحالة تبدو مع ذلك وكأنها تتناقض في سياقها مع السير العادي لممارسة المطاردة، حيث يتم توقيف السفينة الأجنبية في البحر العالي ثم تقتاد إلى إقليم الدولة الساحلية بعد عبور المياه الخاضعة لولاية الدولة الساحلية ثم المياه الخاضعة لسيادتها، في حين أن هذه الحالة تهم توقيف السفينة المطاردة داخل حدود ولاية الدولة الساحلية ومرافقتها بعدئذ عبر البحر العالي نحو أحد موانئ هذه الدولة، وهي وضعية تهم بالخصوص الدول الأرخيبيلية، حيث أن القضية التي أثارت النقاش حول هذه المسألة وقعت سنة 1947 في المياه الإقليمية الإندونيسية، حين تم توقيف السفينة مارتان بيهрман Martin Behrman واقتيادها إلى أحد الموانئ قصد الخضوع للتحقيق، وأثناء الاقتياد طالبت السفينة المعتقلة بالإفراج عنها، مبررة طلبها بأن احتجازها أصبح لاغيا بسبب عبور جزء من البحر العالي .

وقد أشار الأستاذ فرانسوا سنة 1950 في تقريره عن البحر العالي إلى هذه الحادثة، وتساءل حول ما إذا كان بإمكان سفينة تم احتجازها في المياه الإقليمية للدولة الساحلية و اصطحابها إلى ميناء هذه الدولة من

⁶⁵⁸ - N.M.Poulantaz, Op.Cit., p.237-238.

أجل التحقيق، أن تطالب بإطلاق سراحها لمجرد أنها في طريقها إلى الميناء عبرت جزءا من البحر العالي⁽⁶⁵⁹⁾، واقترح عدم الاستجابة لطلب إطلاق سراحها، وقد ورد هذا المقتضى في مسودة الفقرة الرابعة من المادة 29 من مشروع الاتفاقية حول البحر العالي لسنة 1954⁽⁶⁶⁰⁾، والفقرة السادسة من المادة 47 من مشروع اللجنة لسنة 1956، والفقرة السادسة من المادة 23 من اتفاقية جنيف للبحر العالي⁽⁶⁶¹⁾، والفقرة السابعة من اتفاقية 1982 التي تنص على ألا تجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة واصططحت إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة، بالاستناد فقط إلى أن السفينة قد مرت أثناء رحلتها وهي مصطحبة عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر العالي، إذا جعلت الظروف ذلك ضروريا .

وقد فسر بعض الفقهاء أن عبارة " إذا جعلت الظروف ذلك ضروريا " تعني الاستجابة لطلب إطلاق سراح السفينة المحتجزة التي يتم اقتيادها عبر جزء من البحر العالي دون أن تجعل الظروف هذا العبور ضروريا، لأن المطاردة في هذه الحالة تنقطع . إلا أنه يضيف بأن غموض هذه الأحكام يجعل من الصعب تطبيقها على أرض الواقع⁽⁶⁶²⁾ . فيما اعتبر آخرون احتجاز السفينة في المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية بعد المطاردة نهاية لهذه المطاردة، وبالتالي لا يمكن الحديث عن انقطاع مطاردة بعد نهايتها، ومن ثم لا تجوز المطالبة بإطلاق سراحها⁽⁶⁶³⁾ .

وهذا الرأي الأخير ينسجم مع التعليق الذي قدمته لجنة القانون الدولي حول هذه النقطة، حيث اعتبرت أنه من غير المنطقي الاعتراف من جهة بحق السفينة المضطلة بالمطاردة باحتجاز السفينة الفارة في البحر العالي واقتيادها نحو الميناء عبر البحر العالي، وعدم الاعتراف من جهة أخرى لسفينة المراقبة باقتياد سفينة تم اعتقالها في البحر الإقليمي نحو الميناء عبر البحر العالي في الحالة التي تحتم فيها ظروف خاصة سفينة المراقبة على الخروج من البحر الإقليمي للنفاذ إلى الميناء⁽⁶⁶⁴⁾ .

ويمكن تفسير عبارة " سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة " بشكل موسع بحيث لا تهم فقط السفن التي تم توقيفها داخل المياه الداخلية أو البحر الإقليمي، وإنما حتى تلك التي يتم احتجازها في المنطقة المجاورة والمنطقة الاقتصادية الخالصة وفوق الجرف القاري، حيث تمارس الدولة الساحلية ولايتها لأهداف محددة بواسطة أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 . وحين تمتد ولاية الدولة الساحلية

⁶⁵⁹ - J.P.A.François, Rapport sur la haute mer, C.D.I., 2ème session, 1950, p.25.

⁶⁶⁰ - La relance d'un navire arrêté a un endroit se trouvant sous la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat au fins d'une action le concernant devant les autorités compétentes ne pourra être exigée du seul fait que le dit navire ait traversé une partie de la haute mer au cours de son voyage .> Sixième rapport sur le regime de la haute mer, 1954, Op.Cit., p.28.

⁶⁶¹ - أنظر سابقا.

⁶⁶² - O. De Ferron, Op.Cit., p.116.

⁶⁶³ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.239.

⁶⁶⁴ - La Commission a estimé qu'il serait peu logique, d'une part, de reconnaître le droit de navire poursuivant de saisir le navire en haute mer et, d'autre part, de refuser au navire d'Etat le droit d'escorter le navire déjà appréhendé dans la mer territoriale vers le port à travers la haute mer au cas où des circonstances spéciales l'obligeraient à sortir de la mer territoriale afin d'atteindre le port .> Rapport de la C.D.I., 1956, Op.Cit. p.33.

لأغراض خاصة نحو مناطق معينة. بموجب اتفاقيات دولية بالنسبة إلى سفن الدول المتعاقدة، مثل اتفاقية هلسنكي واتفاقيات المشروبات الكحولية⁶⁶⁵).

وتضع العبارة الأخيرة من الفقرة السابعة من المادة 111 والتي تنص على شرط " جعل الظروف هذا العبور ضرورياً "، على عاتق دولة علم السفينة المعتقلة عبء تقديم الدليل على أن الظروف لم تكن ضرورية لأن يتم اصطحاب السفينة عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر العالي، وأن هذه السفينة كان من الممكن اصطحابها نحو الميناء بدون عبور المناطق المذكورة، في هذه الحالة يكون بإمكانها المطالبة بإطلاق سراح السفينة المعتقلة التي تحمل علمها، والمطالبة بإبطال مسطرة التوقيف استناداً إلى قاعدة التعسف في استعمال حق المطاردة الحثيثة من جانب الدولة الساحلية .

إن مخالفة أي من الشروط المنصوص عليها لممارسة المطاردة تؤدي إلى إثارة مسؤولية الدولة المضطلة بالمطاردة، وأحياناً يفضي الأمر إلى منازعات دولية تستلزم البحث عن وسائل سلمية لحلها .

الفرع الثاني : المسؤولية الدولية وتسوية المنازعات المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة

إن صرامة الشروط المفروضة عند ممارسة حق المطاردة الحثيثة تفرض على الدول الممارسة له اتخاذ كافة الاحتياطات تحت طائلة المسؤولية الدولية، التي تستوجب التعويض عن الأضرار التي تنجم بفعل المطاردة غير القانونية (الفقرة الأولى)، وقد يُفضي الأمر إلى قيام نزاعات دولية، تتطلب من الدول المعنية التعاون فيما بينها لإيجاد وسيلة سلمية لحلها (الفقرة الثانية) .

الفقرة الأولى : المسؤولية الدولية وحق المطاردة الحثيثة

تستند المسؤولية الدولية على نظريتين، فهناك أولاً نظرية الخطأ التي لا تكتفي بأن يكون الحادث الذي يثير المسؤولية الدولية منافياً للالتزام الدولي بل يجب أن يشكل خطأ كإهمال مثلاً⁶⁶⁶ . وهناك ثانياً نظرية التبعات أو المسؤولية الموضوعية التي تضيف على مسؤولية الدولة طابعاً موضوعياً بحثاً، وتقوم على الصلة التي تتكون بين نشاط الدولة والحادث المحذور في القانون الدولي⁶⁶⁷ . وتبدو النظرية الأخيرة أكثر مطابقة للأساس الحقيقي للمسؤولية الدولية، لأنها تضمن سلامة العلاقات بين الدول، التي قد تتضرر إذا تمكنت الدولة من التحلل من مسؤولية الأعمال غير القانونية التي ارتكبتها موظفوها، بحجة أنها لم ترتكب أي خطأ بالنسبة لقوانينها الداخلية⁶⁶⁸ .

⁶⁶⁵ - أنظر سابقاً.

⁶⁶⁶ - Tout dommage causé injustement à autrui oblige celui, par la faute duquel le tort a été commis, à réparer . Pour cela, il faudra deux conditions : 1) un dommage causé ; 2) un acte illicite, imputable à l'Etat .> L.Le Fur, Précis de droit international public, 3ème édit., n° 664 et 665, pp.392-293; in H.Accioly, Principes généraux de la responsabilité internationale d'après la doctrine et la jurisprudence, R.C.A.D.I., vol.96,1959-I, p.364.

⁶⁶⁷ - Pour être mise en oeuvre, elle (la responsabilité) suppose la preuve d'un dommage imputable à un sujet international et supporté par un autre sujet de droit.> N.Q.Dinh, Op.Cit., p.717 .

⁶⁶⁸ - Ch.Rousseau., Op.Cit.,p.108.

أولا: قيام المسؤولية الدولية عن المطاردة غير القانونية

تثار المسؤولية لدى الدول من أجل التصرفات المرتكبة بترابط مع حق المطاردة الحثيثة، لأن الدول تُظهر حساسية كبيرة في حالات وقوع حوادث في البحر العالي تهم سفنا تحمل أعلامها، ولأن حرية الملاحة تعتبر المحرك المشترك لتنظيم سلوك الدول في هذا المجال . واعتبارا لكون ممارسة حق المطاردة الحثيثة مهمة يُعهد بها إلى السلطات المكلفة بحماية سواحل الدولة الساحلية، فإن على هذه السلطات أن تكون حذرة في ممارسة هذا الحق حتى لا تتسبب في إثارة المسؤولية في مواجهة الدولة التي تعمل باسمها⁽⁶⁶⁹⁾ . وعلى هذا الأساس تعتبر المسؤولية الدولية عاملا يسعى إلى جعل ممارسة حق المطاردة الحثيثة تتم في حدود الاعتدال، وتحول دون التعسف في استعمال هذا الحق .

فالدولة تكون مسئولة عن أية مطاردة يقوم بها أعوانها أثناء ممارسة مهامهم بطريقة غير قانونية، ويقع على عاتقها عبء التعويض عن الأضرار الناجمة عن سلوك أعوانها . وتقدير هذا التعويض لا يستند فقط إلى الخسارة الفعلية وحدها، وإنما يأخذ في الاعتبار الربح المفقود أيضا، فإذا كان الضرر قد أصاب المقتنيات فإن من المفروض أن يتضمن التعويض، وإضافة إلى المقتنيات الربح الذي تم تفويته على السفينة نتيجة احتجازها . ويجري عادة تقدير هذا الربح بشكل تقريبي، فعند مصادرة سفينة صيد أجنبية أو احتجازها بشكل غير قانوني يُمنح تعويض عن الحرمان من استعمال السفينة بالإضافة إلى التعويض عن الربح المفقود، وفي هذه الحالة يقدر التعويض استنادا إلى الصيد المنجز في ظل الأوضاع ذاتها من قبل سفينة من النوع المماثل⁽⁶⁷⁰⁾ .

وإذا كانت مسألة التعويض عن الأضرار الناجمة عن مطاردة غير قانونية متداولة في الممارسة الدولية منذ القرن 19⁽⁶⁷¹⁾، فإنها لم تطرح للتقنين إلا في مؤتمر جنيف لسنة 1958، حيث اقترح مندوب بريطانيا إضافة فقرة جديدة إلى المادة 47 من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1956 تقضي بالتعويض على كل الأضرار والخسائر التي تقع بسبب ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، على غرار ما تم التنصيص عليه في الفقرة الثالثة من المادة 46 من نفس المشروع المتعلقة بحق الزيارة⁽⁶⁷²⁾ . ونصت هذه الفقرة على أنه حين يتم توقيف سفينة أو يتم احتجازها في البحر العالي، في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، فإنه يجب تعويضها عن أية خسارة أو ضرر يمكن أن تتكبده من جراء ذلك⁽⁶⁷³⁾ .

⁶⁶⁹ - نصت المادة الثامنة من المسودة التي تبنتها اللجنة الثالثة لمؤتمر التقنين بلاهاي سنة 1930 على أن مسؤولية الدولة تثار إذا حصل ضرر لأجنبي نتيجة سلوك أو إهمال صادر عن موظفين يعملون في حدود المهام الموكولة لهم، وحين يكون هذا السلوك أو الإهمال مخالف للإلتزامات الدولية التي تقع على عاتق الدولة التي يتبع لها هؤلاء الموظفون .

H.Accioly, Op.Cit., p.360 .

⁶⁷⁰ - Ch.Rousseau, Op.Cit., p.131 .

⁶⁷¹ - في قضية سفينة صيد الحيتان الأسترالية كوستاريكا باكيت Costa Rica Packet بين بريطانيا وهولندا سنة 1897، اعتُقل قائد السفينة المذكورة من طرف السلطات الهولندية بتهمة سرقة زورق مهجور، وهو سلوك تقول عنه الحكومة البريطانية أنه ارتكب في البحر العالي من طرف رعايا بريطانيين يتواجدون في سفينة تحمل العلم البريطاني ومملوكة لرعايا بريطانيين . وقد تم اختيار الفقيه الروسي مارتنز Martens حكما من طرف حكومتَي الدولتين المعنيتين، و أدان هذا الأخير في حكمه تصرف السلطات الهولندية وحكم عليها بأداء التعويض، مستندا في حكمه إلى أن السفن التجارية لا يمكن مقاضاتها من أجل سلوك في البحر العالي إلا من طرف السلطات الوطنية للدولة التي ترفع علمها، وقرر عدم قانونية توقيف وسجن قائد السفينة، وحكم بالتعويض لفائدة هذا الأخير وكذا لفائدة مالكي السفينة وأفراد طاقمها .

J.Massin, Op.Cit., pp.92-93 .

⁶⁷² - M.Grant (Rouaume-Uni) Conférence des nations Unies sur le droit de la mer, 1958, Op.Cit., p.88.

⁶⁷³ - Document A/CONF.13/C.2/L.96/Rev.1. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irland du Nord : proposition . Ibid., p.151.

وقد تبني المؤتمر هذا الاقتراح بأغلبية 30 صوتا ومعارضة 6 أصوات وامتناع 20 دولة عن التصويت، وورد في الفقرة السابعة من المادة 23 من اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958، كما ورد نفس المقتضى في الفقرة الثامنة من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي نصت على أنه في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي، في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تعوض السفينة المحتجزة عن أية خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك .

وفي الممارسة الدولية يُحكم على السلوك غير القانوني أو إهمال أعوان الدولة الساحلية التي تحمل سفينة المراقبة علمها بموجب قواعد القانون الدولي، وليس بموجب القانون المحلي لهذه الدولة، وقد برز هذا جليا في قضية السفينة الشيلية إيطاطا *The Itata* سنة 1892، حيث أثبتت مسؤولية الولايات المتحدة الأمريكية من أجل خرق قواعد القانون الدولي المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة، حين عمدت سفينة المراقبة الأمريكية إلى توقيف السفينة المذكورة في المياه الإقليمية الشيلية، وقررت " اللجنة الأمريكية/الشيلية " للمطالب التعويض عن الضرر لصالح ملاك السفينة، معتبرة حكومة الولايات المتحدة مسئولة عن الممارسة غير القانونية لحق المطاردة الحثيثة بموجب قواعد القانون الدولي⁽⁶⁷⁴⁾ .

وهناك مقرر التحكيم الصادر سنة 1902 عن الفقيه الهولندي آسر *Asser* في قضية السفن الأمريكية، التي تم احتجازها في بحر بهرينغ من طرف سفن خفر السواحل الروسية، والذي أقر فيه مسؤولية روسيا على التوقيف غير القانوني للسفن الأمريكية في البحر العالي، وقد طالبت الولايات المتحدة الأمريكية بالتعويض عن الضرر الناتج عن احتجاز السفن التي اشتبه في قيامها بصيد الفقمه في المياه الإقليمية الروسية، استنادا إلى أن احتجاز السفينة واعتقال قائدها وطاقمها كان تصرفا غير قانوني، واستجاب المحكم آسر *Asser* لمطلبها وحكم بمنح تعويض كامل للمالك وقائد وأفراد طاقم السفينة⁽⁶⁷⁵⁾ .

وإذا كانت القضيتان المذكورتان لم تثيرا مشاكل في التعويض عن الأضرار، فإن الأمر مختلف في بعض الحالات التي تحكم فيها محكمة الدرجة الأولى بقانونية المطاردة الحثيثة، ثم تحكم محكمة الدرجة الثانية بعدم قانونية هذه المطاردة، حيث ينتج عن إلغاء الحكم الأول إمكانية المطالبة بالتعويض عن الضرر . كما هو الأمر في قضية السفينة الفرنسية لابروفانس *La Provence* التي تم توقيفها من طرف السلطات الإسلمندية سنة 1928 بتهمة القيام بنشاط الصيد غير القانوني في المياه الإقليمية الأيسلمندية، وحكمت محكمة جزر ويستمان *Westman* في 21 أبريل 1928 بحجز السفينة ومحصول الصيد الموجود على ظهرها . و في 10 أكتوبر 1929 ألغت المحكمة العليا الأيسلمندية الحكم الصادر عن محكمة الدرجة الأولى، وبناء على هذا الحكم قدم مجهزو السفينة الفرنسيين طلبا بالتعويض على حجز السفينة ومحصول الصيد أمام محكمة ريجيافيك، التي رفضت هذه المطالب في 4 يونيو 1932 وقضت بأن يؤدي كل طرف مصاريفه الخاصة، وبررت حكمها بأن توقيف

⁶⁷⁴ - أنظر سابقا.

⁶⁷⁵ - أنظر حيثيات الحكم سابقا.

السفينة قد تم من طرف سفينة خفر السواحل أودان The Odinn بموجب قواعد القانون الدولي، وبأن قائد السفينة قد تمت تبرئته من طرف المحكمة العليا الأيسلندية لعدم كفاية الأدلة⁽⁶⁷⁶⁾.

وقد تعرض هذا الحكم إلى عدة انتقادات، فالفقيه جيدل Gidel يعتبر المسؤولية الدولية لأيسلندا كانت قائمة طالما أن السفينة بروفانس La Provence قد تم احتجازها في البحر العالي من طرف سفن خفر السواحل الأيسلندية بطريقة غير متوافقة مع متطلبات حق المطاردة الحثيثة⁽⁶⁷⁷⁾. كما انتقده أيضا ماسان Massin، على أساس أن الحكم بالبراءة من أجل الشك له نفس القيمة لأي حكم آخر بالبراءة بلا شرط، وأن القاعدة القانونية المعترف بها من طرف كل الأمم هي أن مبدأ حجية الشيء المقضي به في المسائل الجنائية مطلق بالنسبة إلى المسائل المدنية⁽⁶⁷⁸⁾.

وفيما يتعلق بشروط الحماية الدبلوماسية لمطلب ناشئ عن مطاردة حثيثة غير مبررة يتم التمييز بين حالتين، تتمثل الحالة الأولى في الممارسة غير القانونية للمطاردة التي تؤدي إلى وقوع ضرر على ملكية الدولة، والحالة الثانية يكون فيها الضرر قد وقع على فرد أو جهة خاصة. في الحالة الأولى يمكن للدولة المتضررة أن تقدم مطلبها بالتعويض عن الضرر أمام القضاء الدولي، أو تسلك الطرق الدبلوماسية للحصول على إصلاح للضرر. وفي الحالة الثانية يمكن تقديم طلب التعويض أمام القضاء الدولي، شريطة أن يكون معضدا من طرف دولة المواطن، حيث ينتقل مطلب التعويض من مطلب فردي إلى مطلب وطني، ومعه تتحول العلاقة الأصلية من فرد متضرر ودولة مسئولة إلى علاقة دولة مطالبة ودولة مسئولة⁽⁶⁷⁹⁾. ومن بين الشروط الضرورية للحماية الدبلوماسية للمطلب الخاص ثبوت رابطة الجنسية بين الطرف المطالب والدولة الحامية، واستنفاد كل طرق التقاضي الداخلية المتاحة لدى الدولة التي تسببت في الضرر، وهناك من يضيف شرطا ثالثا يتمثل في التصرف المناسب للطرف المطالب، أو ما يصطلح على تسميته "بالأيدي النظيفة" Théorie dite clean hands.

وتعتبر جنسية المتضرر الشرط الأول لقيام الحماية الدبلوماسية للشخص المتضرر من عدم قانونية ممارسة المطاردة، وتعني الجنسية وجود رابطة قانونية وسياسية بين الشخص المتضرر والدولة المطالبة، وقد سبق لمحكمة العدل الدولية الدائمة أن أقرت هذا الشرط في قرارها الصادر في 28 فبراير 1939 بشأن قضية سكة الحديد بانفزييس سالدوتيسكيس Panevezys Saldutiskis⁽⁶⁸⁰⁾، كما أقرته أيضا محكمة العدل

⁶⁷⁶ - (The reason for the acquittal of the captain in the criminal proceeding is the doubt, but the judgment says nothing, directly or indirectly, of the obligation to award damages because of the arrest of the trawler.) N.M.Poulantzas, Op.cit., p.258.

⁶⁷⁷ - La décision de la cour de Reykjavik (sujette à appel) est incorrecte : en effet l'Etat islandais, en procédant en pleine mer à l'arrêt d'un chalutier français à l'égard duquel il ne s'était pas conforme aux règles strictes de la poursuite, puis à la saisie de ce chalutiers, a engagé sa responsabilité internationale par l'illégalité commise. > G.Gidel, vol.III, Op.Cit., p.360, note 2.

⁶⁷⁸ - J.Massin, Op.Cit., p.95.

⁶⁷⁹ - Ch.Rousseau, Op.Cit., p.116.

⁶⁸⁰ - (En l'absence d'accords particuliers, seul le lien de nationalité donne à l'Etat le droit de protection diplomatique.) Ibid., p.110.

الدولية في قرارها الصادر في 6 مايو سنة 1955 في قضية نوتبوهيم Nottebohm⁽⁶⁸¹⁾، ويستلزم هذا الشرط أن يكون صاحب الطلب متمتعاً بالجنسية لحظة تقديم الطلب، وأن يبقى متمتعاً بها إلى أن تنتهي الدعوى .

وتم التطرق إلى هذه المسألة في قضية آيم ألون I'm Alone حين احتجت الولايات المتحدة الأمريكية على الحكومة الكندية، التي استندت في مطالبتها بالتعويض على أن السفينة المعتقلة مسجلة في كندا ومملوكة من طرف شركة كندية، في حين أن السفينة كانت مستغلة من طرف مواطنين أمريكيين، يديرونها من أجل تهريب المشروبات الكحولية إلى داخل التراب الأمريكي خارقين بذلك القوانين الأمريكية، وطالبت بالألا ينظر إلى السفينة المعنية بأنها سفينة أجنبية بالنسبة إلى الولايات المتحدة الأمريكية⁽⁶⁸²⁾ .

وقد أخذت لجنة التحكيم بهذا الدفع وقررت لجنة التحكيم المشتركة في 5 يناير 1935 عدم منح سفينة آيم ألون I'm Alone تعويضاً عن خسارة السفينة والحمولة، لأنها إذا كانت مسجلة في كندا فإنها في الواقع مملوكة ومراقبة ومدارة من طرف مجموعة من الأشخاص كلهم تقريباً مواطنين أمريكيين . وهكذا أخذت مسألة مصدر جنسية المطالب بالتعويض بعين الاعتبار من طرف اللجنة، التي استندت في حكمها إلى واقع أن مالكي السفينة لا يجوزون تماماً جنسية الجهة المطالبة، بل إن أغلبيتهم من جنسية الطرف المدعى عليه . إلا أن أعضاء اللجنة لم يشيروا صراحة إلى مسألة ازدواجية الجنسية، التي تجعل الدولة التي يلجأ إليها المتضرر ترفض حمايته إزاء البلد الذي يتمتع هذا المتضرر بجنسيته . وقد أيد القضاء الدولي هذا الاتجاه كما في الرأي الاستشاري الصادر عن محكمة العدل الدولية بتاريخ 11 أبريل 1949 المتعلق بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بدوائر الأمم المتحدة⁽⁶⁸³⁾ . وكيفما كان الحال فإن اللجنة قد استندت ضمناً إلى الأسس التي تحكم مشكل ازدواجية الجنسية، حين طبقت القاعدة التي تقضي بأن الطرف المدعي لا يمكن حمايته في مواجهة الدولة التي يحمل جنسيته .

الشرط الثاني لقيام الحماية الدبلوماسية هو قاعدة استنفاد طرق المراجعة الداخلية، حيث لا يمكن تحريك دعوى المسؤولية الدولية إلا بعد فشل الدعوى التي سبق أن أقامها المدعي أمام المحاكم المحلية . لأن الضرر الذي يلحق الفرد لا يمكن أن يكون موضوع مطالبة إلا إذا كان هذا الفرد لا يتوفر على أي سبيل من سبل المراجعة يمكنه اللجوء إليه لدى الدولة المدعى عليها للحصول على التعويض، أو يكون قد استنفد، دون جدوى، السبل المتاحة له فعلياً⁽⁶⁸⁴⁾ .

وهكذا فإن على ملاك أو مستأجري السفينة التي تمت مطاردتها واحتجازها بطريقة غير مبررة، أو تكبدت أضراراً من جراء هذا الاحتجاز، أن يقدموا مطالبهم بإصلاح الضرر إلى السلطات القضائية أو الإدارية

⁶⁸¹ - J-M.Roux, Les pavillons de complaisance, Paris, pedone, 1961, pp.57-58.

⁶⁸² - G.G.Fitzmaurice, Op.Cit., p.86.

⁶⁸³ - La pratique généralement suivie, selon laquelle un Etat n'exerce pas sa protection au profit d'un de ses nationaux contre un Etat qui considère celui-ci comme son propre national .> Ch.Rousseau, Op.Cit., pp.111-112.

⁶⁸⁴ - Ibid., pp.114-115.

المختصة لدى الدولة التي تحمل السفينة التي اضطلعت بالمطاردة علمها . وفي حالة عدم الحصول على التعويض المطلوب فإن بإمكانهم اللجوء إلى دولتهم لطلب الحماية الدبلوماسية ورفع قضيتهم أمام القضاء الدولي . وقد أوجبت كل من الفقرة السابعة من المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لسنة 1958، والفقرة الثامنة من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على دولة علم السفينة القائمة بالمطاردة تقديم تعويض إلى ملاك أو مستأجري السفينة المطاردة، حين وقوع خسارة أو ضرر ناتج عن إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة . إن مثل هذه الأحكام تبدو قليلة الأهمية طالما أن أحكام القانون الدولي بخصوص المسؤولية الدولية عن الأعمال غير القانونية، مضافة إليها القوانين المحلية المتعلقة بالتعويض عن الضرر المتكبد بطريقة غير قانونية، تعتبر كافية لحل هذه المسألة، ودورها يقتصر على توضيح بعض جوانب هذه المسألة، حيث تشكل التزاما قانونيا من طرف الدول الأطراف، و تدفع هذه الدول إلى اتخاذ كل الخطوات الضرورية لجعل تقديم هذه المطالب سهلا من الناحية المسطرية، في حالة عدم وجود تدابير متاحة أمام الأجانب . وتضع التزاما على دولة علم السفينة المتضررة لمناصرة مطالب الأشخاص الذين تكبدوا الضرر - وإن كانت الدولة غير ملزمة بمناصرة مطلب أحد رعاياه - كما تُلزمها ألا تتخلى عنهم أو تقنع بتعويض لا يغطي الضرر الحاصل⁶⁸⁵ .

وهناك أحكام مماثلة لتلك الواردة في الفقرة السابعة من المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لسنة 1958، والفقرة الثامنة من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، تم النص عليها في الفقرة الثالثة من المادة 110 من الاتفاقية الأخيرة والتي تتعلق بحق الزيارة، وتنص على أنه " إذا ثبت أن الشبهات لم يكن لها أي أساس، وبشرط ألا تكون السفينة المتفقدة قد ارتكبت أي عمل يبرر تلك الشبهات، جرى تعويضها عن أية خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها " . وفي المادة 106 من نفس الاتفاقية، والتي تنص على أنه " عندما تُضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط " .

وما يثير الملاحظة في هذا السياق أن الفقرة الثامنة من المادة 111 والفقرة الثالثة من المادة 110 تذكران صراحة السفينة المطالبة بالحق المدني التي تكبدت الضرر أو الخسارة، في حين تورد المادة 106 صراحة كمُطالب بالحق المدني دولة علم السفينة أو الطائرة المحجوزة . وتكمن أهمية هذا الاختلاف في التعبير في أنه بموجب المادة 106 لا يعتبر استنفاد التدابير المحلية ضروريا، كما هو الأمر بالنسبة للمادتين 110 و 111، حيث يستفاد منها حق دولة العلم في مباشرة المسطرة القضائية أمام القضاء الدولي تجاه الدولة التي قامت تجهزتها بعملية احتجاز سفينتها أو طائرتها، من أجل أي ضرر أو خسارة تسبب فيها الاحتجاز .

أما بالنسبة إلى الشرط الأخير لقيام الحماية الدبلوماسية فيتمثل في السلوك السليم للمدعي المتضرر أو ما يعرف بمبدأ الأيدي النظيفة، ومؤداه ألا يكون المتضرر قد ساهم في حصول الفعل الذي تسبب له في الضرر،

⁶⁸⁵ - N.M.Poulantzas, Op.Cit., p.263.

كانتهاكه قوانين البلاد التي كان يقيم فيها . ويمكن قياسا على هذه الحالة إخفاء الشخص هويته الأجنبية، أو استعماله الغش في تقديم طلبه، أو إهمال أو تأخير في تقديم هذا الطلب⁽⁶⁸⁶⁾ .

ويحتل هذا الشرط أهمية بالغة بالنسبة إلى موضوع حق المطاردة الحثيثة، حيث يجب أن يكون تصرف السفينة المطاردة سليما ويجب أن تكون المطاردة غير مبررة، حتى يخول الأشخاص المتضررون حق التمتع بالحماية الدبلوماسية لدولتهم، ويعتبر سلوك السفينة المطاردة غير سليم حين تخرق القوانين المحلية لدولة سفينة المراقبة أو قواعد القانون الدولي .

وقد تمت إثارة مبدأ " الأيدي النظيفة " من طرف حكومة الولايات المتحدة أمام أعضاء لجنة التحكيم في قضية آيم ألون I'm Alone استنادا إلى السلوك الغير اللائق للسفينة الكندية . وقد ردت الحكومة الكندية بأن على اللجنة ألا تستند في المسطرة المتبعة على المعايير الأخلاقية للحكم على سلوك السفينة . إلا أن أعضاء اللجنة في تقريرهم النهائي الصادر في 5 يناير 1935 قرروا الحكم بتعويض معنوي، بالرغم من اقتناعهم بأن مهمة واستعمال سفينة آيم ألون I'm Alone كان غير قانوني . إلا أن هذا التعويض المعنوي حكم به للحكومة الكندية من أجل الإغراق غير القانوني في البحر العالي للسفينة التي تحمل علمها، وليس لملاكي السفينة لتعويض خسارتهم⁽⁶⁸⁷⁾ .

ثانيا:تبعات المسؤولية الدولية عن المطاردة غير القانونية

إن النتيجة القانونية الأساسية للمسؤولية الدولية الناتجة عن ممارسة غير صحيحة لحق المطاردة الحثيثة هي الإصلاح المادي للخلل الذي أصاب السفينة المطاردة . وفيما يتعلق بمعيار تحديد هذا الإصلاح لتقويم الضرر المادي هناك مسلك تمت صياغته سنة 1826 من طرف القاضي ستوري Story في قضية ماريانا فلورا The Marianna Flora، الذي أورد في حكمه ما سمي بالتعويض الكامل Full compensation، الذي لا يتضمن فقط الضرر الذي تكبده الطرف المطالب ولكن أيضا المكسب المحتمل تحقيقه حسب السياق العادي للظروف. ذلك أنه بالإضافة إلى الضرر الأساسي الناشئ عن العمل غير المشروع فإن هناك ضررا لاحقا يتمثل في حرمان المتضرر من الاستفادة من مقتنياته منذ وقوع الحادث إلى حين التسوية النهائية، لذا سلم الاجتهاد القضائي بالتعويض عن هذه الأضرار، وأقر دفع الفوائد الخاصة بهذا الصدد أسوة بالحلول المعتمدة في القوانين الداخلية⁽⁶⁸⁸⁾ . والحكم بالفوائد على الأضرار يعتبر اليوم عاديا بالنظر إلى مضمون المواد 106 و 110 و 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

وبالإضافة إلى ذلك فإن الإصلاح المالي يكون أيضا مطلوباً بالنسبة إلى الضرر المعنوي، كالأضرار الناتجة عن الحجز التعسفي، علاوة على أنه يمكن الحكم بترضية ذات طابع معنوي، بتقديم اعتذار للدولة المتضررة من طرف محكمة تحكيمية أو دولية . وهكذا ففي قضية آيم ألون I'm Alone اعتمد أعضاء اللجنة

⁶⁸⁶ - Ch.Rousseau, Op.Cit., pp.115-116.

⁶⁸⁷ - أنظر سابقا.

⁶⁸⁸ - Ibid., p.132.

على حقيقة أن إغراق السفينة هو سلوك غير قانوني، وأوصوا بأن تلتزم حكومة الولايات المتحدة بالاعتراف بعدم قانونية الإغراق والاعتذار على هذه الحادثة، وأن تؤدي بالإضافة إلى ذلك مبلغ 25,000 دولار من أجل الاعتداء . وهي مسألة ستتنص عليها فيما بعد الفقرة السابعة من المادة 23 من اتفاقية جنيف حول البحر العالي لسنة 1958، والفقرة الثامنة من المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، حيث تقرر بوجوب تعويض أية خسارة أو ضرر تكبدتهما سفينة أجنبية من خلال مطاردة حثيثة غير مبررة . هذا التعبير يشير صراحة إلى الإصلاح المالي للضرر المادي الحاصل، كما يتضمن ترضية ذات مظهر معنوي .

وتجب الإشارة إلى أن المسؤولية المنصوص عليها في الفقرتين السابقتي الذكر يمكن أن تُخفف أو تشدد بموجب الاتفاقيات الدولية المبرمة بين مختلف الدول، لكن الأولوية تكون دائما لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وذلك حسب ما نصت عليه المادة 311 من هذه الاتفاقية . وتنص هذه المادة على أن تكون لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 الغلبة فيما بين الدول الأطراف فيها على اتفاقيات جنيف لقانون البحار الموقعة في 29 أبريل 1958، وألا تغير هذه الاتفاقية من حقوق الدول الأطراف والتزاماتها الناشئة عن اتفاقات أخرى تتماشى مع هذه الاتفاقية، ولا تؤثر على تمتع دول أطراف أخرى بحقوقها أو على وفائها بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية .

ومن بين الحقوق التي تتمتع بها الدول حقها في اختيار وسيلة سلمية لفض المنازعات التي تكون طرفا فيها .

الفقرة الثانية : تسوية المنازعات الناشئة عن المطاردة الحثيثة

عرفت مسألة فض المنازعات في قانون البحار تطورا مهما، بدأ منذ المؤتمر الأول لقانون البحار بتوقيع بروتوكول يتعلق بحل المنازعات بالطرق السلمية في جنيف بتاريخ 29 أبريل 1958 (أولا) . واستمر خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار، ليتوج بتخصيص اتفاقية 1982 للجزء الخامس عشر منها لهذه المسألة (ثانيا) .

أولا: فض المنازعات في بروتوكول جنيف لسنة 1958

لقد تبين خلال دورات مؤتمر جنيف لسنة 1958 على أن الدول غير مستعدة لإخضاع المنازعات المتعلقة بتفسير وتطبيق الاتفاقيات الأربعة الصادرة عن المؤتمر لمسطرة قضائية إجبارية، فتمت صياغة بروتوكول مرن نص على مبدأ اختياري للقضاء الإجمالي لحكمة العدل الدولية، يطبق حين يتنازع الأطراف حول المسائل المتعلقة بتفسير أو تطبيق أي من مواد اتفاقيات جنيف حول قانون البحار، شريطة أن يكون أطراف هذا البروتوكول أيضا أطرافا في اتفاقيات جنيف حول قانون البحار .

وقد تضمن هذا البروتوكول ثلاثة بدائل . يقضي الأول بأن أي نزاع ناشئ عن تفسير أو تطبيق أي من مواد اتفاقيات جنيف حول قانون البحار، يجب أن يكون موضوع الولاية الإلزامية لمحكمة العدل الدولية، ويُعرض أمام هذه المحكمة بطلب من أي من أطراف البروتوكول، يكون في نفس الوقت طرفاً في النزاع⁽⁶⁸⁹⁾ . وينص البديل الثاني على اللجوء إلى محكمة تحكيمية متفق عليها بين الأطراف المعنية داخل أجل شهرين بعد أن يخبر أحد الأطراف الآخرين بوجود النزاع . وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق داخل هذا الأجل، فإن أي طرف في النزاع يمكنه أن يعرض القضية مباشرة أمام محكمة العدل الدولية⁽⁶⁹⁰⁾ . أما البديل الثالث فينص على أن بإمكان أطراف النزاع أن يلجئوا داخل أجل شهرين، وقبل اللجوء إلى محكمة العدل الدولية، إلى مسطرة التسوية، وعلى لجنة التسوية المعنية من قبل أطراف النزاع أن تصوغ توصياتها المتعلقة بالنزاع في أجل خمسة أشهر من تاريخ تعيينها . وإذا لم يتم قبول هذه التوصيات من طرف أطراف النزاع داخل أجل شهرين، فإن لأي منهم الحق في أن يرفع النزاع إلى محكمة العدل الدولية⁽⁶⁹¹⁾ .

ثانياً: فض المنازعات في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982

تحت اتفاقية 1982 الدول الأطراف في النزاع على اللجوء إلى الوسائل السلمية، وفقاً للفقرة الثالثة من المادة 2 والفقرة الأولى من المادة 33 من ميثاق الأمم المتحدة⁽⁶⁹²⁾، وتتمتع الدول المتنازعة بحرية اختيار وسيلة تسوية النزاع، وعند عدم التوصل إلى تسوية النزاع بالوسائل السلمية يحال إلى محكمة ذات الاختصاص، وهكذا يمكن التمييز بين نوعين من الإجراءات : الإجراءات الاختيارية والإجراءات الإلزامية . فالإجراءات الاختيارية لتسوية المنازعات لا تختلف كثيراً عن تلك التي أوردها بروتوكول 1958 . وإذا كانت الدول الأطراف في اتفاقية 1982، التي هي في نفس الوقت أطراف في نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها، قد اتفقت على السعي إلى تسوية النزاع بوسيلة سلمية من اختيارها، فلا تنطبق الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر من اتفاقية 1982 إلا عندما لا يتم التوصل إلى التسوية المختارة، أو عندما لا يستبعد الاتفاق بين الأطراف أي إجراء . وإذا كان الأطراف قد اتفقوا على حد زمني فلا تنطبق الأحكام المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر إلا بعد انقضاء ذلك الحد⁽⁶⁹³⁾ .

⁶⁸⁹ - Article premier. (Les différents relatifs à l'interprétation ou à l'application de toutes les Conventions sur le droit de la mer relèveront de la compétence obligatoire de la Cour internationale de justice qui, à ce titre, pourra être saisie par une requête de toute partie au différend qui sera elle-même Partie au présent Protocole .) M.R.Simonnet, Op.Cit., p.251.

⁶⁹⁰ - Article 3. (Les Parties peuvent convenir, dans un délai de deux mois après notification, par une partie à l'autre, qu'il existe, à son avis, un litige, d'adopter, d'un commun accord, au lieu du recours à la Cour, une procédure devant un tribunal d'arbitrage . Ce délai étant écoulé, chaque Partie au présent Protocole peut, par voie de requête, saisir la cour du différend .) Ibid., p.251-152.

⁶⁹¹ - Article 5. (1. Les Parties au présent Protocole peuvent également convenir, d'un commun accord, dans le même délai de deux mois, de recourir à une procédure de conciliation avant d'en appeler à la Cour . 2. La Commission de conciliation devra formuler ses recommandations dans les cinq mois suivant sa constitution . Si celles-ci ne sont pas acceptées par les Parties au litige dans l'espace de deux mois après leur énoncé, chaque Partie sera libre de saisir la Cour du différend par voie de requête .) Ibid., p.252.

⁶⁹² - المادة 279 من الاتفاقية.

⁶⁹³ - المادة 281 من الاتفاقية.

وإذا كانت الدول المعنية بالنزاع قد وافقت عن طريق اتفاق عام، أو إقليمي أو ثنائي أو بأية طريقة أخرى، على أن يخضع هذا النزاع، بناء على طلب أي طرف فيه، لإجراء يؤدي إلى قرار ملزم، ينطبق ذلك الإجراء بدلا من الإجراءات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر، ما لم تتفق الأطراف على غير ذلك⁽⁶⁹⁴⁾. وقد أولت اتفاقية 1982 أهمية بالغة لمسطرة التوفيق كأحد الإجراءات الاختيارية لحل المنازعات المتعلقة بتفسير الاتفاقية أو تطبيقها، عندما نصت على أن لأية دولة تكون طرفا في النزاع أن تدعو الطرف الآخر إلى إخضاع النزاع للتوفيق، وفقا للإجراءات المنصوص عليها في الفرع الأول من المرفق الخامس من اتفاقية 1982، أو وفقا لأي من إجراءات التوفيق الأخرى. وفي حالة قبول الدعوى واتفاق الأطراف على إجراء التوفيق جاز لأي طرف أن يخضع النزاع لذلك الإجراء⁽⁶⁹⁵⁾.

أما بالنسبة إلى الإجراءات الإلزامية المؤدية إلى قرارات ملزمة فتطبق على أي نزاع يتعلق بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها عند عدم التوصل إلى تسويته بواسطة الإجراءات الاختيارية، حيث يحال بناء على طلب أي طرف في النزاع إلى المحكمة ذات الاختصاص. وللدول الأطراف في الاتفاقية كامل الحرية في أن تختار بواسطة إعلان مكتوب واحدة أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية مثل هذه المنازعات :

أ) المحكمة الدولية لقانون البحار المنشأة وفقا للمرفق السادس؛

ب) محكمة العدل الدولية؛

ج) محكمة تحكيم مشكلة وفقا للمرفق السابع؛

د) محكمة تحكيم خاصة، مشكلة وفقا للمرفق الثامن لفئة أو أكثر من فئات المنازعات المحددة فيه⁽⁶⁹⁶⁾.

ويطرح السؤال حول أي من مراحل ممارسة حق المطاردة الحثيثة تطبق إجراءات تسوية المنازعات، الاختيارية منها والإجبارية، والجواب يمكن أن نستشفه من منطوق مواد الجزء الخامس عشر من اتفاقية 1982، التي تؤكد على أن الأمر يهم النزاعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها، والتي قد تثور حول طريقة ممارسة حق المطاردة الحثيثة باعتباره حقا منصوصا عليه في اتفاقية 1982، التي حددت شروط ممارستها والنتائج المترتبة عليه. أما في حالة عدم صدور شكاوى من طرف دولة علم السفينة المطاردة، وموافقتها على طريقة ممارسة حق المطاردة الحثيثة فإن النزاع سيصبح بين الدولة الساحلية والسفينة المعتقلة، ولا يخضع لولاية أي من أصناف المحاكم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 287، بل يخضع لولاية المحاكم المحلية للدولة الساحلية التي اضطلعت بالمطاردة، التي تطبق في شأنه قوانينها الوطنية.

⁶⁹⁴ - المادة 282 من الاتفاقية.

⁶⁹⁵ - المادة 284 من الاتفاقية.

⁶⁹⁶ - الفقرة الأولى من المادة 287 من الاتفاقية.

خاتمة

يظهر من خلال البحث أن حق المطاردة الحثيثة يهم كل المجالات البحرية رغم اختلاف أنظمتها القانونية، سواء تعلق الأمر بتلك التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية، أو لولايتها، أو تلك الخارجة عن نفوذ السيادة والولاية الإقليمية. وكما سبقت الإشارة إلى ذلك فالبحر وإن اختلفت الأنظمة القانونية المطبقة عليه فإنه يبقى موحدًا من الناحية الطبيعية، مما يجعل السفينة المبحرة فيه تخضع لعدة أنظمة قانونية. وهنا نستحضر قول الفقيه جيدل Gidel بأن مشكلة القانون الدولي هو تواجد اتجاهين معارضين: العالمية والوطنية. فالاتجاه المؤيد للعالمية ينادي بحرية الملاحة ويناصر مصالح المجموعة الدولية، والاتجاه المؤيد للوطنية ينادي بمد ولاية الدولة الساحلية على مناطق شاسعة من المجالات البحرية المحاورة لها ويغلب المصالح القومية، مما يجعلنا أمام جهتين ذات مصالح متعارضة. ومهمة القانون الدولي عموماً، والقانون الدولي للبحار بشكل خاص، هو العمل على التوفيق بين هذه المصالح المتعارضة، عن طريق تحديد حقوق وواجبات كل طرف على حدة، حيث تصبح حقوق طرف وواجبات بالنسبة للآخر، والعكس صحيح.

ويلعب حق المطاردة الحثيثة - إن تم تقنيه بطريقة مضبوطة - دوراً مهماً في ضبط الموازنة بين الوطنية والعالمية، فهو حق تتمتع به الدول الساحلية لصيانة الحقوق المخولة لها على المجالات البحرية المحاورة لإقليمها، مقابل الحقوق المخولة للمجموعة الدولية في هذه المجالات، لأنه يمارس في مجالات بحرية من المفروض أن تتمتع فيها السفن بالحصانة وحرية الملاحة. والسؤال الذي يُطرح هل ننجح قانون البحار، المتمثل في اتفاقية مونتيجوباي لسنة 1982، في تحقيق التوازن المطلوب بين مصالح الدولة الساحلية ومصالح المجموعة الدولية من خلال قاعدة حق المطاردة الحثيثة؟

إذا عدنا إلى مرحلة الخمسينات التي تم فيها تقنين حق المطاردة الحثيثة من طرف مؤتمر جنيف نجدها قد تميزت بظاهرة المد التحرري، الذي نتج عنه التحاق دول حديثة العهد بالاستقلال كأعضاء جدد في المجتمع الدولي، هذه الدول عانت من ويلات الاستعمار فسيطر عليها هاجس الحفاظ على أمنها واستقلالها، فوجدت ضالتها في اعتناق فكرة مد الولاية الإقليمية للدولة الساحلية على المجالات البحرية المحاورة لها، ومنحها سلطات واسعة لزر أي خرق لقوانينها وأنظمتها. وأصبحت هذه الفكرة لازمة تردها دول العالم الثالث في مواجهة القوى البحرية التقليدية، التي كانت تؤيد فكرة توسيع مجال ممارسة حرية الملاحة، خدمة لمصالحها التجارية والإستراتيجية.

ولتفادي استفادة دول العالم الثالث من كثرتها العددية أثناء التصويت، سعت القوى البحرية إلى طرح وتأييد مسطرة الصفقة الشاملة Package deal، أثناء المفاوضات التي دارت في إطار المؤتمر الثالث لقانون البحار. مما بشر بخلق نوع من التوازن بين حقوق السيادة الإقليمية ومتطلبات حرية الملاحة.

إلا أن هذا لا يعني أن كفتي الميزان - السيادة وحرية الملاحة - كانتا دائماً متوازنتين، حيث اختلفت مكانتهما حسب طبيعة مواضيع قانون البحار، فبالنسبة إلى موضوع حق المطاردة الحثيثة، كانت كفة حقوق

السيادة الإقليمية هي الراجحة على حساب كفة متطلبات حرية الملاحة، لهذا جاءت صياغة هذا المبدأ فضفاضة يمكن أن تتعدد في شأنها التأويلات لتستفيد منها الدول الساحلية، مما قد يفضي إلى خلق مشاكل بين الدول عوض العمل على استتباب الأمن والسلم العالميين، الذي يعتبر الهدف الأسمى من عملية تقنين قواعد قانون البحار .

فالاتفاقية لم تحدد الأسباب التي من شأنها أن تبرر المطاردة من المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، حيث اكتفت بالنص على أن تكون وجيهة، وأوكلت مهمة تقييم وجهة هذه الأسباب إلى السلطات المختصة للدولة الساحلية، فأُسست بذلك تقدير هذه الأسباب على قاعدة ذاتية وغير محددة، حيث يمكن أن تتضمن عددا لا حصر له من المبررات مادام أن الأمر يتعلق بمناطق خاضعة لسيادة الدولة الساحلية .

وبالنسبة إلى المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية تحدد أسباب انطلاق المطاردة منها في حرق الحقوق المخولة للدولة فيها هذه الحقوق بموجب اتفاقية 1982، لكنه تحديد ناقص ويمكن أن يخضع لعدة تأويلات، فتعبر "الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدولة الساحلية في منطقتها الاقتصادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية وحفظ الموارد وإدارتها، وما يتعلق بالأنشطة الأخرى للاستكشاف والاستغلال الاقتصادي كإنتاج الطاقة من المياه والتيارات والرياح " مثلاً يمكن أن يوسع من نطاق السلوك المحظور على السفن الأجنبية في هذه المناطق بالرغم من أنها تتميز بحرية الملاحة .

كما وسعت الاتفاقية من مفهوم مبدأ الوجود الحكمي ليشمل السفن غير التابعة للسفينة المطاردة، بالرغم من أن هذه الأخيرة لا تتحكم في الزوارق المذكورة، والتي يمكن أن تكون تحت إمرة الدولة الساحلية، بل يمكن أن تتواطأ مع السلطات الساحلية لإلصاق التهمة بالسفينة المبحرة أو الراسية خارج مجال المياه الإقليمية وتبرير مطاردتها في البحر العالي .

بالإضافة إلى أنها فتحت المجال واسعا أمام الدولة الساحلية لاختيار نوع الإشارة التي تستعملها لإصدار الأمر بالتوقف إلى السفينة المطاردة، التي يمكنها أن تستعمل الإشارات المرئية أو المسموعة . في حين كان من المفروض أن تشترط استعمال إشارة مسموعة ومرئية في نفس الوقت، مادام أن الأمر يتعلق بحق يشكل استثناء على قاعدة عامة هي حرية الملاحة في البحر العالي .

هذه بعض الثغرات التي شابت صياغة المادة 111 من اتفاقية 1982، والتي كان لها تأثير سلبي على كيفية ممارسة حق المطاردة الحثيثة، ويمكن أن نستدل على ذلك بحالتين وقعتا على التوالي بعد مؤتمر جنيف لسنة 1958، والمؤتمر الثالث لقانون البحار . ففي 5 شتنبر 1974 وردت إشارة من طرف طائرة مخصصة للمراقبة على أن السفينة اليابانية تايو مارو The F/V Taiyo Maru 28 توجد على بعد 10,5 ميلا من جزيرة مونكن Monhgan، التابعة للولايات المتحدة الأمريكية، وهي تصطاد سمك التون والقرش، أي داخل منطقة المصايد المجاورة الممتدة على مسافة 12 ميلا بموجب القانون الأمريكي Barillet Act الصادر سنة

1964 . وقد تمت مطاردة السفينة اليابانية بواسطة الطائرة أولاً، ثم بواسطة المركب البخاري يانكتون The Yankton الذي تمكن من توقيفها في مكان يبعد بحوالي 9,67 ميلاً من شواطئ الولايات المتحدة الأمريكية. وقد احتجت اليابان على توقيف سفينة تحمل علمها بتهمة الصيد خارج حد ثلاثة أميال، الذي كان يشكل آتذ عرض البحر الإقليمي للولايات المتحدة الأمريكية . و حاول قاضي محكمة مقاطعة ماين District Court for the Diistrict of Maine أن يؤسس حكمه المؤيد للتوقيف على المادتين 23 من اتفاقية جنيف للبحر العالي لسنة 1958، والمادة 24 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المحاورة لسنة 1958. والحقيقة أن حكم المحكمة استند إلى تأويل خاطئ لهاتين المادتين، ذلك أن المادة 23 لا تجيز مطاردة سفينة أجنبية داخل المنطقة المحاورة إلا إذا كان هناك خرق للحقوق التي أنشئت من أجلها هذه المنطقة . وتختصر المادة 24 هذه الحقوق في المجالات الجمركية والمالية والصحية وتلك المتعلقة بالهجرة، أي أنها لم تتطرق إلى مجال الصيد البحري .

وفي 9 مارس 1995 تم توقيف سفينة الصيد الإسبانية إستاي The Estai فيما وراء منطقة الصيد الكندية الممتدة على مسافة 200 ميل، وذلك بتهمة خرق تدابير حماية المصايد الموضوعة من طرف منظمة مصايد الشمال الغربي الأطلسي The Northwest Atlantic Fisheries Organization ، وطبقاً للتعديل الذي لحق قانون حماية المصايد الساحلية الكندي Coastal Fisheries Protection Act وأنظمة حماية المصايد الساحلية Coastal Fisheries Protection Regulations . وقد قدمت إسبانيا دعوى في هذا الشأن أمام محكمة العدل الدولية ضد كندا، إلا أن هذه الأخيرة رفضت من خلال المذكرة المضادة التي قدمتها ولاية محكمة العدل الدولية لنظر القضية، وعزت رفضها هذا إلى تحفظها الوارد في إعلانها الصادر في 10 ماي 1994، والذي يُنهي القبول العام من طرف كندا للولاية الإلزامية لمحكمة العدل الدولية .

من خلال هاتين الحالتين المختارتين يظهر أن هناك اختلافاً حول تأويل حق المطاردة الحثيثة استفادت منه الدول المضطلة بهذه المطاردة، بالرغم من أن هذه القاعدة مقننة بموجب اتفاقيتين دوليتين دخلتا حيز التنفيذ، ومصدق عليهما من طرف الدول الأطراف في النزاع . ففي الحالة الأولى استند الحكم إلى أحكام وطنية، وفي الحالة الثانية استند الحكم على قوانين موضوعة في إطار منظمة دولية إقليمية، بالرغم من أن المادة 300 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تحت الدول الأطراف على أن تفي بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الاتفاقية، وأن تمارس الحقوق والولاية والحريات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لا يشكل تعسفاً في استعمال الحق .

إننا هنا أمام حالة غموض قانوني تستفيد منه الدول الساحلية باسم السيادة الإقليمية، في مرحلة يعرف فيها العالم تغيرات هائلة بعد سقوط حائط برلين، وهيمنة ما اصطلح على تسميته " بالنظام العالمي الجديد " القائم على تحرير التجارة الخارجية من التدابير الحمائية الإقليمية، والتحضير للتطبيق الكامل لتدابير منظمة

التجارة الدولية الساعية إلى عوامة القواعد المنظمة للتجارة الدولية . وتمشيا مع ظروف الحال كان من المفروض عدم الاقتصار على تناول حق المطاردة الحثيثة في مادة وحيدة، ضمن الثلاثمائة وعشرين مادة التي تتضمنها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 . لقد كان من المستحسن لو تم تناول هذا الحق في فرع خاص من الاتفاقية على الأقل، يكون تابعا للجزء السابع المتعلق بالبحر العالي، ويكون هذا الفرع متضمنا لعدة مواد، تتناول كل واحدة منها مختلف تفاصيل تعريف وممارسة حق المطاردة الحثيثة .

على أنه يمكن تدارك هذا النقص عن طريق وضع اتفاق حول كيفية تطبيق حق المطاردة الحثيثة، شبيه بذلك الذي وضع في شأن تطبيق الجزء الحادي عشر من اتفاقية 1982 المتعلق بالمنطقة الدولية، والذي تم وضعه سنة 1994، أي بعد 12 سنة من التوقيع على اتفاقية مونتيجو باي . ولكي تكون معالجة الموضوع أكثر ضبطا، على هيئة الأمم المتحدة أن تستعين في وضع هذا الإتفاق ببعض المنظمات الدولية المختصة، مثل المنظمة البحرية الدولية O.M.I.، ومنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة F.A.O.

قائمة الرموز المستعملة

A.D.M.A. : Annuaire de Droit maritime et aérien
A.F.D.I. : Annuaire Français de Droit international
A.I.I.L. : American Institute of International Law
A.J.I.L. : American Journal of International Law
B.Y.I.L. : British Yearbook of International Law
C.B.R. : Canadian Bar Review
C.D.I. : Commission du Droit International
C.I.N.A. : Convention International de la navigation aérienne
C.I.J. : Cour International de Justice
C.P.J.I. : Cour Permanente de justice Internationale
E.P.L. : Environement Policy and Law
F.A.O. : Food and Agriculture Organization of the United Nations
H.L.S. : Havard Law School
I.D.E.M. : Institut du Droit Economique de la Mer
I.D.I. : Institut de Droit international
I.L.A. : International Law Association
I.L.R. : International Law Review
L.G.D.J. : Librairie Générale de Droit International
N.T.I.R. : Nederlands Tijdschrift Voor International Recht
(Netherland International Law Review)
O.M.I. : Organisation Maritime Intergouvernementale
O.N.U. : Organisation des Nations Unies
P.U.F. : Presses Universitaires de France
R.B.D.I. : Revue Belge de Droit International
R.C.A.D.I. : Recueil des Cours de l'Académie de Droit International
R.E.D.I. : Revue Egyptienne de Droit International
R.G.D.I.P. : Revue Générale de Droit International Public
R.H.D.I. : Revue Hellénique de Droit International
R.J.P.I.C. : Revue Juridique et Politique, Independance et Coopération
R.M.D.E.D. : Revue Marocaine de Droit et Economie du Developpement
S.D.N. : Société des Nations

قائمة المراجع المعتمدة

أولاً: مراجع باللغة العربية

1- الكتب

- ابن منظور (جمال الدين محمد)، لسان العرب، بيروت، دار الفكر (بدون تاريخ الإصدار) .
- بهنام (رمسيس)، النظرية العامة للقانون الجنائي، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1995 .
- أبو هيف (صادق)، القانون الدولي العام، الإسكندرية، منشأة المعارف، الطبعة الثامنة، 1990 .
- توفيق (عبد العزيز)، القانون البحري، الدار البيضاء، دار الثقافة، 1990 .
- الحاج (سامي سالم)، قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد، بيروت، معهد الإنماء العربي، 1987 .
- حسنين (إبراهيم صلاح عبيد)، الجريمة الدولية، دراسة تحليلية تطبيقية، القاهرة، دار النهضة العربية، 1979 .
- الحفناوي (مصطفى)، قانون البحار الدولي في زمن السلم، القاهرة، المكتبة الأنجلومصرية، 1962 .
- خطابي (حسن)، البحث العلمي البحري، دراسة في القانون الدولي للبحار، منشورات كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، جامعة القاضي عياض، مراكش، 1997 .
- الدغمة (إبراهيم محمد)، القانون الدولي الجديد للبحار، المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، القاهرة، دار النهضة العربية، 1983 .
- أحكام القانون الدولي لقاع البحار والمحيطات، وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية، القاهرة، دار النهضة العربية، 1987 .
- الديناصورى (عز الدين) والشورابى (عبد الحميد)، المسؤولية الجنائية في قانون العقوبات والإجراءات الجنائية، الإسكندرية، المطبوعات الجامعية، 1993 .
- سرحان (عبد العزيز محمد)، مبادئ القانون الدولي العام، القاهرة، دار النهضة العربية، 1980 .
- الضحاك (ادريس)، الموجز في قوانين الصيد البحري وتطبيقاتها في المغرب، الرباط، مطبعة المعارف الجديدة، 1987 .
- قانون الملاحة البحرية الخاصة بالمغرب، الرباط، منشورات عكاظ، 1989 .
- غانم (حافظ)، القانون الدولي العام، القاهرة، دار النهضة العربية، 1972 .
- الفار (عبد الواحد محمد)، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، القاهرة، دار النشر العربية، 1985 .
- فائز (نعيم رضوان)، القانون البحري، القاهرة، دار الفكر العربي، 1986 .
- كمال مصطفى طه، القانون البحري، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1990 .
- مراد (عبد الفتاح)، التجريم والعقاب في قوانين المخدرات، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1989 .

- معوض (عبد التواب) و مصطفى (معوض عبد التواب)، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1986 .

- مؤنس (محمد محب الدين)، السياسة الجنائية في مواجهة المخدرات، دراسة مقارنة، القاهرة، المكتبة الأنجلومصرية، 1995 .

2-المقالات

- خطايي (حسن)، دور الأمم المتحدة في تدوين وتطوير قواعد قانون البحار، نصف قرن من الأمم المتحدة، من أعمال الندوة الدولية التي نظمتها كلية الحقوق بمراكش، أيام 26-27-28 أكتوبر 1995، جامعة القاضي العياض، منشورات كلية العلوم القانونية والإقتصادية والإجتماعية، مراكش 1997 .
- ياكبسون (رومان)، المظاهر اللغوية للترجمة، ترجمة عبد الحميد جحفة، مجلة فكر ونقد، السنة الأولى، العدد 10، يونيو 1998.

ثانيا:مراجع باللغات الأجنبية

1- الكتب

- Ben Hadou, A . Le droit pénal de la mer, thèse, Université de Droit, d'Economie et des Sciences Sociales, Paris II ,1983.
- Bennani, M . La démilitarisation des fonds des mers au-delà de juridiction national actuelle, thèse, Casablanca, 1975 .
- Buirette-Maurau, p . La participation du tiers monde à l'élaboration du droit international, Essai de qualification, Paris, L.G.D.J., 1983 .
- Bustamante y Sivren, A.S.de . La mer territoriale, traduit de l'espagnol par P.Goulé, Paris, Sirey, 1930 .
- Cappe, A . Le principe de la liberté de la mer, thèse, Université Paris I, 1979.
- Cavaré, L . Le droit international public positif, tome II, Paris, Pédone, 1969.
- Colombos, C.J . Le droit international de la mer, traduction de la nouvelle édition du traité de Higgins & Colombos " The International Law of the Sea "Paris, Pédone, 1952 .
- Delbez, L . Manuel de droit international public, droit général et droit particulier des Nations Unies, Paris, L.G.D.J., 1951 .
- Dinh, N.Q., Daillier, P. et Pellet, A . Droit international public, 4ème édit., Paris, L.G.D.J., 1992 .
- Dupuy, R.J . L'océan partagé, Paris, Pédone, 1979 .
- Ferron, O.de. Le droit international de la mer, tome I, Genève-Paris, Droz-Minard, 1958 .
- Garnier, H. La liberté des mers depuis le Pacte de Briand-Kellogg, Thèse, Paris, 1936 .

- Gidel, G . Le droit international public de la mer, le temps de paix, tome II, (Les eaux intérieures), Paris, Mellottée-Chateauroux, 1932 .
- Gidel, G. Le droit international public de la mer, le temps de paix, tome III, (La mer territoriale et la zone contiguë), Paris, Mellottée-Chateauroux-Sirey, 1934 .
- Hesse, Ph.J et autres, droit maritime, tome I (Mer, navire et marin), Paris, Juris-service, 1995 .
- Jaurréguiberry, E . La mer territoriale, thèse, Université de Paris, Les presses Modernes, 1932 .
- Lahlou, A . Le Maroc et le droit des pêches maritimes, Paris, L.G.D.J., 1983.
- Lattion, R . L'archipel en droit international, Université de Lausanne, 1984.
- Latour, J.I . La mer territoriale au point de vue théorique et pratique, Paris, Pédone-Lauriel, 1889 .
- Levy, J.P . La conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Histoire d'une négociation singulière, Paris, Pédone, 1983 .
- Lucchuni, L et Voelckel, M . Droit de la mer, tome I, Paris, Pédone, 1990 .
- Martray, J.A. A qui appartient l'océan? Vers un nouveau régime des espaces et des fonds marins, Paris, Editions maritime et d'Outre mer, 1977 .
- Massin, J . la poursuite en droit maritime, Thèse, Paris, 1937 .
- Mateesco-Matte, N . Deux frontières invisibles, de la mer territoriale à l'air territorial, Paris, Pédone, 1965 .
- Mc Dougal, M.S and Burke, W.T . The public order of the oceans, a contemporary international law of the sea, New Haven and London, Yale university Press, 1962 .
- Nassef, M . Le droit de passage inoffensif, Etude en droit maritime international, Thèse, Université de rouen, 1989 .
- Pontavice, E.Du, Cordier, P . La mer et le droit, tome I (Droit de la mer: problèmes actuels), Paris, P.U.F., 1984 .
- Poulantzas, N.M . The right of hot pursuit in international law, Sijthoff-Leiden, 1969 .
- Prince Moulay Abdellah, S.A.R . Les nouvelles règles du droit international de la mer et leur application au Maroc, Paris, L.G.D.J., 1981 .
- Quéneudec, J.P . Conventions maritimes internationales, Paris, Pédone, 1979 .
- Redslob, R . Traité de droit des gens, Paris, Sirey, 1950 .
- Reynaud, P . Le plateau continental de la France, Paris, L.G.D.J., 1984 .

- Rodière, R . Traité général de droit maritime, événements de mer, paris, Dalloz, 1972 .
- Rodière, R . Droit maritime, 8ème édit., paris, Dalloz, 1979 .
- Rousseau, Ch . Droit international public, 10ème édit., Paris, Dalloz, 1984.
- Roux, J.-M . Les pavillons de complaisance, Paris, Pedone, 1961 .
- Sibert, M . Traité de droit international public, Paris, Dalloz, 1951 .
- Simmonet, M.R . La Convention sur la haute mer, adoptée à Genève le 29 avril 1958 par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Paris, L.G.D.J., 1966 .
- Solodovnikoff, P . La navigation maritime dans la doctrine et la pratique soviétiques, Etude de droit international public, Paris, L.G.D.J., 1980 .
- Soons, A.H.A . marine scientifique research and the law of the sea, T.M.C.Asser Institute, The Hague, 1982 .
- Thommen, T.K . Merchant Ships in international law, Martinus Nijhoff/Gravenhage, 1962 .
- Touret, C . La piraterie au vingtième siècle, piraterie maritime et aérienne, Paris, L.G.D.J., 1992 .
- Vallée, Ch . Le plateau continental dans le droit positif actuel, Paris, Pédone, 1970 .

2- المقالات

- Accioly, H . La zone contiguë et le droit de poursuite en haute mer, Mélanges en l'honneur de G.Gidel, Paris, Sirey, 1961 .
- Basdevant, J . Règles du droit de la paix, R.C.A.D.I., vol.58, 1939 .
- Beck, J . The doctrine of hot pursuit, C.B.R., vol.XI, 1931 .
- Boggs, S.W . Delimitation of the territorial sea : The method of delimitation proposed by the delegation of the United States at the Hague Conference for la codification of the international law, A.J.I.L., vol.24, 1930 .
- Borchard, M.E . What's a merchant vessel? A.J.I.L., 1929 .
- Bos, M . La liberté de la haute mer, quelque problème d'actualité, N.T.I.R., vol.XII, 1965 .
- Brownlie, I . The use of the force in self-defense, B.Y.I.L., 1961 .
- Caflish, L . Les zones maritimes sous juridiction national, leurs limites et leur délimitation, R.G.D.I.P., 1980 .
- Charlier, R.E . Resultats et enseignements des conférences du droit de la mer, A.F.D.I., 1960 .
- Charpentier, J . Existe-t-il un droit de suite ? Extrait de la R.G.D.I.P., Paris, Pedone, 1961, n°2 .
- Chouraqui, G . L'Afrique et le droit de la mer, R.J.P.I.C., Oct-dec,1977 .

- Colliard, C.A . L'exploitation des ressources minérales, in le fond des mers, Paris, Colin, 1976 .
- Coratre-Zilgien, A . La repression ds infractions commises en haute mer en temps de paix, R.E.D.I., vol.15, 1959 .
- Dafray, A.M . La contribution des conférences de Genève au développement progressif du droit international de la mer, R.C.A.D.I., vol.102, 1961-I .
- Dean, A.H . The second Geneva Conference on the law of the sea, the fight for freedom of the sea, A.J.I.L., 1960 .
- Dendias, M . Sur la théorie de la territorialité des navires de commerce, Mélanges en l'honneur de G.Gidel, Paris, Sirey, 1961 .
- Dennis, W . The sinking of l'm Alone, A.J.I.L., 1960 .
- Dhimni (Nassef), M . Essai sur la définition du navire, in R.M.D.E.D., n° 23, 1990 .
- Dupuy, R.J et Gouilloud, R . La preservation du milieu marin, in traité du nouveau droit de la mer, sous la direction de R.J.Dupuy et D.Vignes, Paris-Bruxelles, Economica-Bruylant, 1985 .
- Fedozzi, P . La condition juridique des navires de commerce, R.C.A.D.I., 1925-V .
- Fitzmaurice, G.G . The case of l'm Alone, B.Y.I.L., 1936, XVII .
- Flory, M. de . Algérie et droit international, A.F.D.I., 1959 .
- Flory, M. de .Algérie algérienne et droit international, A.F.D.I.,1960 .
- Gantines, L de . La mer patrimoniale, R.G.D.I.P., 1975 .
- Giraud, E . La théorie de la légitime défense, R.C.A.D.I., vol. 49, 1934.II .
- Glanville, W . The juridical basis of hot pursuit, B.Y.I.L., 1939 .
- Hatimy, F . Notion de navire, in R.M.D.E.D., n° 31, 1993 .
- Higging, A.P . Le régime juridique des navires de commerce en haute mer, en temps de paix, R.C.A.D.I., 1929.V .
- Hoeffel, J-M .La zone maritime péruvienne de "souveraineté et de jurudiction nationales" (Le Pérou et les 200 milles), extrait de la R.G.D.I.P., Paris, Pedone, 1975, n°2 .
- Jessup, Ph.C . The anti-smuggling Act of 1935, A.J.I.L., vol.31, 1937 .
- Kiss, A.C . Le patrimoine commun de l'humanité, E.P.L., vol.II, decembre 1983 .
- Levy, J.P . L'ordre international et le développement des fonds marins, R.G.D.I.P., 1971-I .
- Levy, J.P . Vers un nouveau droit de la mer, la politisation du processus de création juridique, extrait de la R.G.D.I.P., Paris, Pedone, 1975, n°4 .
- Liais, M . Considération sur l'oeuvre de la conférence de codification, R.G.D.I.P., 1931 .

- Lucchini, L .Une nouvelle vague de nationalisme maritime, quelques réponses de la pratique étatique, in droit de la mer, I.D.E.M., Pedone, Monaco, 1992 .
- Mateesco-Matte, M . Vers un droit patrimonial de la mer, A.D.M.A., 1975-II .
- Menon, P.K . The right of hot pursuit, I.L.R., Jan.Mars 1977 .
- Mensbrugghe Y.V.D . Le pouvoir de police des Etats en haute mer, R.B.D.I., 1975 .
- Mensbrugghe Y.V.D . Réflexions sur la définition du navire dans le droit de la mer, in Colloque de Montpellier (Actualités du droit de la mer), Paris, Pedone, 1973 .
- Montaz, D . La haute mer, in Dupy-Vignes, Traité du nouveau droit de la mer, Paris-Bruxelles, Economica-Bruylant, 1985 .
- Papacostas, M . La mer territoriale et la zone contiguë, R.H.D.I., 1961 .
- Parry, C . Some considerations upon the protection of individuals in international law, R.C.A.D.I., 1962 .
- Poulantzas, N.M . The right of hot pursuit, especially under the Geneva Convention on the high seas, R.H.D.I., 1961 .
- Pulvenis, J.V . Le plateau continental, définition et régime, in Dupy-Vignes, Traité du nouveau droit de la mer, Paris-Bruxelles, Economica-Bruylant, 1985 .
- Quéneudec, J.P . La zone économique, extrait de la R.G.D.I.P., Paris, Pedone, 1975, n°2 .
- Ramonet, I . Indonésie, version infernale, Le Monde diplomatique, décembre 1998 .
- Rolin, H . Les principes de droit international public, R.C.A.D.I., vol.77, 1950-II .
- Rosenne, Sh . The international Law commission, B.Y.I.L. vol.36, 1960 .
- Rousseau, Chroniques des faits internationaux, R.G.D.I.P., 1967 .
- Sandiford, R . Quelques aspects de la codification de Genève et ses reflets sur le droit de guerre maritime, Mélanges au l'honneur de G.Gidel, Paris, sirey, 1961 .
- Scelle, G . Plateau continental et droit international, R.G.D.I.P., 1955.
- Scerni, M . Les espaces maritimes et le pouvoir des Etats, R.C.A.D.I., 1967-III .
- Seferiades, S . Droit de la paix, R.C.A.D.I., vol.34, 1930 .
- Strupp, K . Règles générales du droit de la paix, R.C.A.D.I., vol.47, 1934
- Thibaut, F . L'Amérique latine et l'évolution du droit international de la mer, R.G.D.I.P., 1971 .
- Toscoz, J . Etude de jurisprudence internationale sur les aspects internationaux de l'affaire algérienne, A.F.D.I., 1963 .

-Yepes, J.M., Les nouvelles tendances du droit international de la mer et le droit international américain, extrait de la R.G.D.I.P., Paris, Pedone, 1956, n°1.

3-أعمال معهد القانون الدولي

Institut de Droit International

- Annuaire, session de Paris, mars 1894, vol. 13 .
- Annuaire, session de Stockholm, août 1928, vol. 34 .
- Annuaire, session de Grenade, avril 1956, vol. 46 .
- Annuaire, session d'Amsterdam, septembre 1957, vol. 47 .

4- الوثائق الرسمية

أ) التشريعات الوطنية

- Albanie : Decree n°4650 of March 1970.
- Bahamas : Fisheries Ressources Act of 1977 .
- Belgique : Loi du 7 juin 1832 établissant un rayon unique de douane.
- Benin : Décret n°76-92 du 2 avril 1976 .
- Bulgarie : Decree of 10 October 1951 .
- Canada : Customs and shipping Acts of 1934 .
- Chine : Customs prevention Law, of 19 June 1934 .
- Colombie : Customs Law n°79 of 1 June 1931 .
- Cuba : Customs regulations of 22 June 1901 .
Act of 24 February 1977 .
- Danemark : Royal Decree n°234 of 9 September 1927 .
Customs Act n°171 of 11 May 1928 .
Royal Decree n°219 of December 1929 .
Royal Order n°13 of 24 January 1936 .
Act n°219 of 1 July 1955 .
Act on the protection of the marine environment, 1975
- Egypte : Customs regulations of 2 April 1884 .
Decree of 15 January 1951 .
- Equateur : Civil Code "National Property" of 4 June 1970 .
- Espagne : Act n°21 of April 1977 .
- Etats-Unis : Tariff Act of 1922 .
Tariff Act of 1930 .
Anti-Smuggling of 1935 .
Presidential Proclamation n°2667 of 28 September, 1945 .
- France : Loi ayant pour objet d'interdire la pêche aux étrangers dans les eaux territoriales de France et d'Algérie du 1 mars 1888 .
- Grande-Bretagne : Customs Consolidation Act of 24 July 1876 .
- Grèce : Loi n°1165 du 17 mars/6 avril 1918 .
Loi n°4141 of 26 March 1913 .
- Italie : Customs Act n°1424 of 25 September 1940 .

- Kenya : Proclamation by President of the republic of kenya of 28 February 1979 .
- Malta : Marine pollution Act of 1977 .
- Maroc : Dahir du 31 mars 1919 concernant la pêche maritime .
Dahir du 25 mars 1922 portant règlement sur l'exercice de la pêche en flotte dans les eaux territoriales du Maroc
Dahir portant loi n°1-73-211 du 2 mars 1973 .
Dahir portant loi n°76-92 du 2 Avril 1976 .
Dahir n°1.81.179 du 8 Avril 1981 .
- Nouvelle-Zélande : Marine pollution Act of 1974 .
- Sri Lanka : Customs Ordinance of 1 january 1870 .
- Turquie : Customs Law of 11 April 1918 .
- Suède : Royal order n°65 of 3 April 1934 .
- Union Soviétique : Regulation for the defense of the frontiers of 15 June 1927 .
- Yougoslavie : Customs Act of 12 October 1948 .

ب) المعاهدات الدولية

* المعاهدات الجماعية

- Convention pour régler la police de la pêche dans la mer du nord en dehors des eaux territoriales, signée à la Haye le 6 mai 1882 .
- Convention for the suppression of contraband traffic in alcoholic liquors, signed at Helsingfors 19 August 1925 .
- Convention on maritime neutrality, adopted by the VIth International Conference of American States, signed at Havana, 20 February 1928 .
- Acte finale de la Conférence pour la codification du droit international , La Haye 1930 .
- Treaty on international penal law, signed at Montevideo, 19 march 1940 .
- Acte finale de la Conférence internationale de l'aviation civile, Chicago 1944.
- Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires, 10 mai 1952 .
- Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë du 29 avril 1958 .
- Convention sur le plateau continental du 29 avril 1958 .
- Convention sur la haute mer du 29 avril 1958 .
- Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer du 29 avril 1958 .
- Convention des Nations unies sur le droit de la mer du 19 decembre 1982
- Projet d'accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10

décembre 1982 relatives à la conservation et la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchant) et stocks de poissons grands migrateurs, Nations Unies A/CONF.164/33, 3 août 1995

* المعاهدات الثنائية

- Egypte - Grande Bretagne : Commercial Convention, 29 October 1889.
- Egypte - Allemagne : Commercial Convention, 19 July 1892 .
- Etats-unis - Grande Bretagne : Convention for the prevention of smuggling of intoxicating liquors, 23 January 1924 .
- Etats-Unis - Suède : Convention for the prevention of smuggling of intoxicating liquors, 22 May 1924 .
- Finlande - Union Soviétique : Convention regarding the maintenance of the order in the parts of the gulf of Finland, 28 July 1923 .
- Finlande - Hongrie : Agreement for the prevention of smuggling of alcoholic liquors, 23 November 1932 .
- Finlande - Grande Bretagne : Convention concerning the illicit importation of alcoholic liquors into Finland, 13 October 1933 .
- Finlande - Suède : Agreement for the repression of contraband in alcoholic liquors, 29 December 1933 .
- Finlande - Tchécoslovaquie : Agreement for the suppression of the illicit importation of alcoholic liquors into Finland, 21 March 1936 .
- Allemagne - Italie : Treaty of commerce and navigation, 31 December 1925 .
- Danemark - Suède : Convention for the repression of the contraband in alcoholic liquors, 28 October 1935 .
- Grande-Bretagne - Venezuela : Treaty relating to the submarine areas of the Gulf of Paria, 26 February 1942 .

(ج) منشورات عصبة الأمم

- Bases de discussion établies par le Comité préparatoire à l'intention de la Conférence pour la codification du droit international, tome II, Eaux territoriales, S.D.N., Questions juridiques, doc. C. 74.M.39.1929.V., Genève, 1929 .
- Actes de la conférence pour la codification du droit international (La Haye, 13 mars-12 avril 1930), S.N.D., Questions juridiques, vol.III, P.V. de la II^e Commission, Eaux territoriales, 19 août 1930, Doc. C.351(b) . M.145(b) 1930.V., Genève, 1930 .

(د) منشورات هيئة الأمم المتحدة

* لجنة القانون الدولي

*Commission du Droit International

- Rapport sur le régime de la haute mer par J.P.A. François, N.U., A.G., C.D.I., Doc. A/CN.4/17, du 17 mars 1950 .
- Rapport sur le régime de la haute mer par J.P.A. François, N.U., A.G., C.D.I., Doc., A/CN.4/79, du 1 mars 1954 .
- Rapport de la C.D.I. sur les travaux de sa 8è session du 23 avril au 4 juillet 1956, N.U., A.G., Doc. Off., XIè session , Suppl. n°9 (A/3159), New York 1956 .

*المؤتمر الأول لقانون البحار (جنيف 1958)

- Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, Doc. Off., vol.II, première commission (Mer territoriale et zone contiguë), Comptes rendus analytiques des séances et Annexes, Genève 1958
- Conférence des Nations Unie sur le droit de la mer, Doc. Off, vol. IV, Deuxième Commission (haute mer : régime général), Comptes rendus analytiques des séances et Annexes, Genève 1958 .

*المؤتمر الثالث لقانون البحار (1973-1982)

- Vol.I . Comptes rendus analytiques des séances (1è et 2è sessions), New York, Nations Unies, 1975 .
- Vol.II . Comptes rendus analytiques des séances (2è session), New York, Nations Unies, 1975 .
- Vol.III . Documents de la Conférence (1è et 2è sessions), New York, Nations Unies, 1975 .
- Vol.IV . Comptes rendus analytiques des séances et documents (3è session), New York, Nations Unies, 1975 .
- Vol.V . Comptes rendus analytiques des séances et documents (4è session), New York, Nations Unies, 1976 .
- Vol.VI . Comptes rendus analytiques des séances et documents (5è session), New York, Nations Unies, 1977 .
- Vol.VII . Comptes rendus analytiques des séances et documents (6è session), New York, Nations Unies, 1978 .
- Vol.VIII . Textes de négociation composites officiels (6è session), New York, Nations Unies, 1978 .
- Vol.IX . Comptes rendus analytiques des séances et documents (7è session), New York, Nations Unies, 1978 .
- Vol.X . Rapports des commissions et des groupes de négociation (7è session), New York, Nations Unies, 1978 .
- Vol.XI . Comptes rendus analytiques des séances et documents (8è session), New York, Nations Unies, 1980 .
- Vol.XII . Comptes rendus analytiques des séances et documents (8è session), New York, Nations Unies, 1980 .
- Vol. XIII . Comptes rendus analytiques des séances et documents (9è session), New York, Nations Unies, 1981 .

-Vol.XIV . Comptes rendus analytiques des séances et documents
(reprise de la 9è session), New York, Nations Unies, 1982 .

*مؤتمر الأمم المتحدة حول المخزونات السمكية (نيويورك 1995)

-Conférence des Nations Unies sur les stocks de poissons dont les
déplacement s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones
économiques exclusives (stocks chevauchants) et les stocks de
poissons grands migrants, new York, 24 juillet - 4 août 1995 .

*المجموعات القانونية

-Laws and regulations on the regime of the high seas: Vol.I . Continental
shelf, Contiguous zones, Supervision of foreign vessels on the high
seas, United Nations, New York, 1951 .

-Laws and regulations on the regime of the territorial sea, United
Nations, new york, 1957 .

-National legislation and treaties relating to the law of the sea, United
Nations, New York, 1980 .

الفهرست

1.....حق المطاردة الحثثة في البحر العالي

1.....دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

2.....مقدمة

2.....	السادة الاقليمية وحق المطاردة الحثثة.
4.....	حرية الملاحة وحق المطاردة الحثثة.
7.....	خطة الدراسة.
9.....	مبحث تمهيدي : مفهوم حق المطاردة الحثثة.
9.....	الفرع الأول : تطور مفهوم حق المطاردة الحثثة.
9.....	الفقرة الأولى: حق المطاردة الحثثة في العصور القديمة والوسطى.
10.....	الفقرة الثانية: حق المطاردة الحثثة في العصر الحديث.
13.....	الفرع الثاني : تميز حق المطاردة الحثثة عن مفاهيم أخرى مشابهة.
13.....	الفقرة الأولى: تميز حق المطاردة الحثثة عن حق الدفاع الشرعي.
15.....	الفقرة الثانية: تميز المطاردة الحثثة الحرة عن المطاردة الحثثة السرية.
20.....	الباب الأول : مصادر حق المطاردة الحثثة.
20.....	الفصل الأول : المصادر المادية لحق المطاردة الحثثة.
21.....	المبحث الأول : مواقف الفقه والقضاء من حق المطاردة الحثثة.
21.....	الفرع الأول : موقف الفقه الدولي من حق المطاردة الحثثة.
22.....	الفقرة الأولى: الفقه المعارض لحق المطاردة الحثثة.
24.....	الفقرة الثانية: الفقه المؤيد لحق المطاردة الحثثة.
27.....	الفرع الثاني : موقف الاجتهاد القضائي من حق المطاردة الحثثة.
27.....	الفقرة الأولى: موقف القضاء الوطني من حق المطاردة الحثثة.
27.....	أولاً: حق المطاردة الحثثة في أحكام القضاء الأنجلوسكسوني.
27.....	1- القضاء الوطني الأمريكي.
28.....	أ) القضاء المرتبطة بنظرية الوجود الحكمي.
31.....	ب) قضايا مرتبطة بمحالات بحرية أنشأت بموجب قواعد قانونية خاصة.
34.....	2- القضاء الوطني الكندي.
35.....	ثانياً: أحكام حق المطاردة الحثثة في القضاء الوطني في الأنظمة الأخرى.
36.....	1- القضاء الوطني في القارة الأوربية.
36.....	أ) القضاء الوطني الروسي.
36.....	ب) القضاء الوطني الفرنسي.
39.....	2- حق المطاردة الحثثة في أحكام القضاء الوطني في الأنظمة الأخرى.
39.....	أ) القضاء الوطني المصري.
40.....	ب) القضاء الوطني السروفي.
42.....	الفقرة الثانية: موقف التحكيم الدولي من حق المطاردة الحثثة.
42.....	أولاً: الأحكام الدولية الراضية لحق المطاردة الحثثة.
42.....	1- قضية إبطا The Itata.
44.....	2- تحكيم آسر Asser.

ثانيا:قضية آيم ألون The I'm Alone وقبول حق المطاردة الحثثة.....	45
1- وقائع القضية	45
2- مداولات لجنة التحكيم المشتركة.....	49
المبحث الثاني : معالجة التشريعات الوطنية لحق المطاردة الحثثة.....	52
الفرع الأول : التشريعات الأنجلوسكسونية وحق المطاردة الحثثة.....	53
الفقرة الأولى:التشريعات الأنجلوسكسونية الأمريكية.....	53
أولا:موقف التشريعات الأمريكية من حق المطاردة الحثثة.....	53
ثانيا:موقف التشريعات الكندية من حق المطاردة الحثثة.....	60
الفقرة الثانية:التشريعات الأنجلوسكسونية الأوربية.....	62
الفرع الثاني : التشريعات الأخرى وحق المطاردة الحثثة.....	64
الفقرة الأولى:التشريعات الوطنية في القارة الأوربية.....	64
أولا:قوانين الدول المنتمية للإتحاد الأوربي المتعلقة بحق المطاردة الحثثة.....	64
ثانيا:قوانين الدول الأوربية الأخرى المتعلقة بحق المطاردة الحثثة.....	67
الفقرة الثانية: التشريعات الوطنية في القارات الأخرى.....	68
أولا:التشريعات الوطنية في أمريكا الحثثة.....	69
ثانيا:التشريعات الوطنية في آسيا وإفريقيا.....	70
الفصل الثاني : المصادر الشكلية لحق المطاردة الحثثة.....	73
المبحث الأول : المعاهدات الدولية الخاصة المنظمة لحق المطاردة الحثثة.....	73
الفرع الأول : الاتفاقيات التجارية المنظمة لحق المطاردة الحثثة.....	74
الفقرة الأولى:الاتفاقيات التجارية المبرمة مع مصر.....	74
أولا:الاتفاقية التجارية المصرية البريطانية.....	74
ثانيا:الاتفاقية التجارية المصرية الألمانية.....	75
الفقرة الثانية:الاتفاقيات المبرمة مع فنلندا.....	76
أولا:الاتفاقية التجارية الفنلندية السوفيتية	76
ثانيا:الاتفاقية التجارية الفنلندية البريطانية	77
الفرع الثاني : اتفاقيات مكافحة تهريب المشروبات الكحولية المنظمة لحق المطاردة الحثثة.....	77
الفقرة الأولى:اتفاقيات مكافحة التهريب المبرمة مع الولايات المتحدة.....	77
أولا:الاتفاقية الأمريكية البريطانية لمنع تهريب المشروبات الكحولية.....	77
ثانيا:الاتفاقية الأمريكية السويدية لمنع تهريب المشروبات الكحولية.....	78
الفقرة الثانية:اتفاقيات مكافحة التهريب المبرمة مع فنلندا.....	79
أولا:الاتفاقية فنلندا السويدية لمنع تهريب المشروبات الكحولية.....	79
ثانيا:الاتفاقية الفنلندية الهنغارية لمنع تهريب المشروبات الكحولية.....	80
المبحث الثاني : أعمال التقنين المتعلقة بحق المطاردة الحثثة.....	81
الفرع الأول : أعمال التقنين غير الرسمي لحق المطاردة الحثثة.....	82

الفقرة الأولى:معهد القانون الدولي وحق المطاردة الحثثة.....	82
أولاً:دورتا معهد القانون الدولي جنيف 1892 وباريس 1894.....	82
ثانياً:دورتا معهد القانون الدولي لوزان 1927 واستوكهولم 1928.....	84
الفقرة الثانية:الجمعيات العلمية الأخرى وحق المطاردة الحثثة.....	84
أولاً:جمعية القانون الدولي وحق المطاردة الحثثة.....	84
ثانياً:المعهد الأمريكي للقانون الدولي وجامعة هارفارد.....	85
الفرع الثاني : أعمال التقنين الرسمي لحق المطاردة الحثثة.....	87
الفقرة الأولى:أعمال عصبة الأمم المتعلقة بحق المطاردة الحثثة.....	87
أولاً:الإعداد لمؤتمر لاهاي للتقنين.....	87
ثانياً : أعمال مؤتمر لاهاي وحق المطاردة الحثثة.....	91
الفقرة الثانية:أعمال منظمة الأمم المتحدة المتعلقة بحق المطاردة الحثثة.....	94
أولاً:مؤتمرا جنيف الأول والثاني سنتي 1958 و 1960.....	95
1- لجنة القانون الدولي والإعداد لمؤتمر جنيف الأول.....	95
2- أعمال مؤتمري جنيف لسنتي 1958 و 1960.....	103
ثانياً:المؤتمر الثالث لقانون البحار واتفاقية 10 دجنر 1982.....	108
1- لجنة أعماق البحار والتحضر للمؤتمر الثالث لقانون البحار.....	108
2- أشغال المؤتمر واتفاقية مونتغو باي لسنة 1982.....	110
الباب الثاني : ممارسة حق المطاردة الحثثة.....	120
الفصل الأول : المحالات البحرية التي يمارس فيها حق المطاردة الحثثة.....	121
المبحث الأول : حق المطاردة الحثثة في المحالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.....	121
الفرع الأول : تحديد المحالات البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.....	121
الفقرة الأولى : المياه الداخلية.....	121
أولاً:تحديد المياه الداخلية.....	121
ثانياً:النظام القانوني للمياه الداخلية.....	123
الفقرة الثانية : البحر الإقليمي.....	126
أولاً:تحديد البحر الإقليمي.....	126
ثانياً:النظام القانوني للبحر الإقليمي.....	129
الفرع الثاني : سلطات الدولة الساحلية في المحالات البحرية الخاضعة لسيادتها.....	131
الفقرة الأولى : الاختصاصات التي تمارسها الدولة الساحلية على المحالات الخاضعة لسيادتها.....	131
أولاً:الاختصاصات المخولة للدولة الساحلية في مياهها الداخلية.....	131
ثانياً:الاختصاصات المخولة للدولة الساحلية في البحر الإقليمي.....	133
الفقرة الثانية : المطاردة الحثثة من المياه الداخلية والبحر الإقليمي.....	134
أولاً:مدى خطورة الفعل المخول لحق المطاردة الحثثة.....	134
ثانياً:ممارسة حق المطاردة الحثثة أثناء المرور السري.....	139

1- ممارسة حق المطاردة الحثيئة أثناء المرور الحائي.....	140
2- ممارسة حق المطاردة الحثيئة أثناء المرور العمودي والرسو في البحر الإقليمي	144
المبحث الثاني : المجالات البحرية الأخرى وحق المطاردة الحثيئة.....	147
الفرع الأول : حق المطاردة الحثيئة في المجالات البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية.....	147
الفقرة الأولى : المنطقة المجاورة وحق المطاردة الحثيئة.....	148
أولاً: مفهوم المنطقة المجاورة.....	148
ثانياً: المطاردة الحثيئة من المنطقة المجاورة.....	151
الفقرة الثانية : المنطقة الاقتصادية الخالصة وحق المطاردة الحثيئة.....	155
أولاً: مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة	155
ثانياً: المطاردة الحثيئة من المنطقة الاقتصادية الخالصة.....	158
1- المطاردة لأسباب تتعلق بالصيد البحري.....	158
2- المطاردة لأسباب تتعلق بحماية البيئة البحرية.....	160
الفرع الثاني : حق المطاردة الحثيئة في البحر العالي.....	164
الفقرة الأولى : النظام القانوني للبحر العالي.....	164
أولاً: تطور النظام القانوني للبحر العالي.....	164
ثانياً: مضمون حرية البحر العالي.....	166
الفقرة الثانية : ممارسة المطاردة في البحر العالي.....	168
أولاً: حدود ممارسة حق المطاردة الحثيئة في البحر العالي	168
ثانياً: المطاردة لأسباب تتعلق بارتكاب أعمال مجرمة دولياً.....	170
الفصل الثاني : شروط ممارسة حق المطاردة الحثيئة.....	172
المبحث الأول : الشروط المتعلقة بالسفن المعنية بالمطاردة الحثيئة.....	172
الفرع الأول : طبيعة السفن المعنية بالمطاردة الحثيئة.....	172
الفقرة الأولى : طبيعة السفن هدف المطاردة الحثيئة.....	172
أولاً: السفن التجارية الخاصة.....	173
ثانياً: السفن الحكومية المستعملة لأغراض تجارية.....	174
الفقرة الثانية : الآليات المستعملة لممارسة حق المطاردة الحثيئة.....	177
أولاً: السفن الحربية والطائرات العسكرية.....	178
ثانياً- السفن والطائرات التي تعمل لدى المصالح الحكومية.....	180
الفرع الثاني : موقع السفن المعنية بالمطاردة الحثيئة.....	181
الفقرة الأولى : موقع السفن والزوارق هدف المطاردة الحثيئة.....	181
أولاً: موقع السفينة هدف المطاردة الحثيئة.....	181
ثانياً: موقع الزوارق التابعة للسفينة الأجنبية (الوجود الحكمي).....	182
الفقرة الثانية : موقع السفينة المضطلة بالمطاردة الحثيئة.....	187
أولاً: مدى ضرورة تواجد سفينة المراقبة في المجالات البحرية التي تنطلق منها المطاردة	187

ثانيا:إصدار الأمر بالتوقف من طرف سفينة المراقبة.....	188
المبحث الثاني : الشروط المتعلقة بعملية المطاردة والمسؤولية الدولية.....	191
الفرع الأول : الشروط المتعلقة " بفعل " المطاردة.....	191
الفقرة الأولى : المراحل التي تمر بها عملية المطاردة.....	191
أولا:انطلاق عملية المطاردة	192
1- فورية المطاردة واستمراريتها.....	192
2- استعمال الطائرة والتأهب في المطاردة.....	195
ثانيا:ختام عملية المطاردة	199
1- إنهاء عملية المطاردة	199
2- اللحاق بالسفينة المطاردة.....	203
الفقرة الثانية : التدابير اللاحقة بفعل المطاردة.....	205
أولا:إخبار دولة علم السفينة المطاردة.....	205
ثانيا:مرافقة السفينة المعتقلة عبر جزء من البحر العالي.....	206
الفرع الثاني : المسؤولية الدولية وتسوية المنازعات المتعلقة بحق المطاردة الحثثة.....	208
الفقرة الأولى : المسؤولية الدولية وحق المطاردة الحثثة.....	208
أولا:قيام المسؤولية الدولية عن المطاردة غير القانونية.....	209
ثانيا:تبعات المسؤولية الدولية عن المطاردة غير القانونية.....	214
الفقرة الثانية : تسوية المنازعات الناشئة عن المطاردة الحثثة.....	215
أولا:فض المنازعات في بروتوكول جنيف لسنة 1958.....	215
ثانيا:فض المنازعات في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.....	216
خاتمة.....	218
قائمة الرموز المستعملة.....	222
قائمة المراجع المعتمدة.....	223
الفهرست.....	233