

قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

A Reading of the provisions of article 111 of the 1982 Convention on the Law of the Sea

بوزيدي إلياس، المركز الجامعي مغنية، (الجزائر)، bouzidi.droit@gmail.com

تاريخ قبول المقال: 14-11-2021

تاريخ إرسال المقال: 11-08-2021

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى توضيح حدود حق المطاردة الحثيثة، والمتمثل في حق الدولة الساحلية في مطاردة سفينة أجنبية من مياهها وحتى أعالي البحار، التي تكون قد انتهكت قوانينها وأنظمتها بموجب الشروط المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982. ومن النتائج المتوصل إليها، ضرورة اللجوء إلى إمكانية تعديل المادة 111 لجعل أحكام المطاردة الحثيثة أكثر مرونة، وذلك باستبدال المعايير الملزمة الحالية بمعايير وظيفية أكثر مرونة، حيث أن وجود بعض المصطلحات المستخدمة في بعض المواد، خاصة فيما يتعلق بإشارة التوقف، وكذلك الالتزام بعدم مقاطعة مطاردة السفن، وإلا يجمد مع مرور الوقت. الكلمات المفتاحية: السفينة، قانون البحار، الدولة الساحلية، الملاحة.

Abstract: This study aims to clarify the limits of the right of hot pursuit, which is the right of the coastal State to drive a foreign vessel from its waters to the high seas, which has violated its laws and regulations under the conditions stipulated in the Convention on the 1982 law of the sea.

Among the findings, it is necessary to resort to the possibility of modifying article 111 to make the prosecution provisions more flexible, by replacing the current binding standards with more flexible functional standards. Considering that the presence of certain terms used in certain articles, in particular in relation to the signal to stop, as well as the obligation not to interrupt the pursuit of vessels, under penalty of blocking over time.

Key words: Ship, law of the sea, coastal state, navigation.

مقدمة:

إن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 والمعروفة باتفاقية "مونتيغيوباي" تعد صك أساسي ينظم توزيع السلطات التنظيمية والرقابية بين الدول المعنية بالملاحة البحرية، إذ أن مصالحهم مختلفة جذريا، فالأول مرتبط بحرية الملاحة البحرية، إذ يتمنى ألا يتأثر تطوير النقل البحري بالضوابط والرقابة المفرطة، بينما يرغب الثاني في فرض تدابير الملاحة اللازمة لحماية لثرواتهم وحماية لبيئتهم. لذلك سعى قانون البحار إلى تحقيق التوازن بين هذه المصالح المتناقضة من خلال إنشاء توزيع الاختصاصات الذي يختلف وفقا للمنطقة التي تقع فيها السفينة.

وهكذا في إطار تأمين الدول لمجالاتها البحرية من كل أشكال الاعتداءات والخروقات الأمنية وتكريسا لسيادة الدولة الساحلية على مختلف المناطق البحرية الواقعة ضمن نطاق اختصاصها، كل هذا كان دافعا فعلا إلى خلق مجموعة من التدابير الموجهة بالدرجة الأولى لحفظ الأمن البحري.

ومن بين هذه التدابير حق المطاردة الحثيثة الذي كان ولا زال له وقع في تفعيل العمل الدولي بميدان مكافحة الجرائم البحرية وتكريس أحقية الدول الساحلية في الحفاظ على أنظمتها وقوانينها بمجالاتها البحرية. إذ يعتبر حق الدولة الساحلية في مطاردة سفينة أجنبية من مياهها وحتى أعالي البحار، التي تكون قد انتهكت قوانينها وأنظمتها بموجب الشروط المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

إن الحق في مطاردة السفينة في أعالي البحار هو استثناء لمبدأين أساسيين من مبادئ القانون الدولي، وهما حرية الملاحة في أعالي البحار ومبدأ خضوع السفينة للسيادة الحصرية للدولة التي ترفع علمها.

إن التطورات التكنولوجية العديدة التي ظهرت منذ دخول اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 حيز التنفيذ، وكذا تغيّر حقائق قانون البحار أيضا تغيّرا كبيرا، لدرجة أن صياغة بعض الشروط تجعل تطبيق حق المطاردة الحثيثة تحديا كبيرا للدول الساحلية. بناء على ذلك، فالإشكالية الأساسية التي ينبغي طرحها في هذا الصدد هي: هل أن ضوابط حق المطاردة الحثيثة قادرة على التكيف مع تطور التقنيات والحقائق الجديدة لقانون البحار؟

لذلك، إن طبيعة موضوع البحث تقتضي استخدام عدة مناهج علمية، منها المنهج الوصفي والتحليلي لعرض فكرة المطاردة الحثيثة وتحليل النصوص القانونية وقرارات القضاء الدولي.

وعليه، سيتم تقسيم البحث إلى مبحثين نتناول فيهما ما يلي: الشروط الأولية لحق المطاردة الحثيثة

(المبحث الأول) وإلى آليات تنفيذ المطاردة (المبحث الثاني)

المبحث الأول: الضوابط المفترضة لحق المطاردة الحثيثة

والجدير بالذكر، هناك ضوابط شكلية أو أولية مفترضة قبل مباشرة حق المطاردة، والتي سنعالجها في مبحثين في: الأسباب الوجيهة للاعتقاد بانتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية (مطلب أول)، والسفن المعنية بالمطاردة (مطلب ثان).

المطلب الأول: أسباب وجيهة للاعتقاد بانتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية

سنعرض إلى تحديد مفهوم الأسباب الوجيهة للاعتقاد (فرع أول)، وتحديد الانتهاك الفعلي لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية (فرع ثان).

الفرع الأول: الأسباب الوجيهة للاعتقاد

طبقاً للمادة 1-111 من اتفاقية جمايكا لعام 1982 التي تنص: «يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة...» .

وهكذا يجب أن يكون لدى السلطة المختصة للدولة الساحلية "أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة قد انتهكت قوانينها وأنظمتها". إذ يجب التمييز بين مجرد الاشتباه في ارتكاب السفينة للانتهاك، واليقين بذلك، أي: أنه يتطلب أكثر من مجرد الشك، إلا أنه ليس من الضروري أن يرقى الأمر إلى المعرفة الحقيقية¹. وبالتالي «سبب وجيه للاعتقاد" يجب أن يتأسس على دلائل قوية، وليس على مجرد الاشتباه أو الافتراض بأن انتهاكها قد ارتكب، ومن ثم فإن هروب سفينة إلى أعالي البحار يمكن أن يكون في حد ذاته سبباً وجيهاً للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين الدولة الساحلية، وعليه تجوز ممارسة المطاردة الحثيثة ضدها².

فعلى الرغم من توضيح لجنة القانون الدولي عند تبنيها لعبارة "الأسباب الوجيهة للاعتقاد" عام 1956، بأنه يجب أن تكون قائمة على التأكد وليس مجرد الشك، إلا أنها تبقى تطرح الكثير من المشاكل

¹ Randall WALKER, International law of the sea : Applying the doctrine of hot pursuit in the 21st century, Auckland University Law Review, Vol 17, 2011, p.202.

² وائل علام، الجوانب القانونية لحق المطاردة الحثيثة في النظام القانوني الإماراتي، الفكر الشرطي، مركز بحوث شرطة الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، المجلد السابع والعشرون، العدد الثاني، رقم 105، 2018، ص.ص 232-233.

قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

من الناحية العملية¹، فهل تعني تلك الأسباب أن يتم مشاهدة السفينة وهي تقوم بالصيد غير المرخص به في المنطقة الاقتصادية الخالصة مثلا، أم أن وجود سمك على سطح تلك السفينة كاف لاعتبارها في حالة انتهاك لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية في هذه المنطقة؟

ويعتقد البعض² أنه كان على الاتفاقية ضبط معايير واضحة يمكن الاعتماد عليها لتسبب المطاردة، فهي على هذه الحالة يمكن أن تكون أداة لتعسف الدولة الساحلية في مطاردة السفينة الأجنبية دون أن يكون لديها دلائل على انتهاكها لقوانينها، ومن جهة أخرى يمكن أن تستعمل كثغرة قانونية من طرف السفن الأجنبية، يمكنها من خلالها الإفلات من العقاب.

وبغرض تحديد مفهوم عبارة " الأسباب الوجيهة للاعتقاد " حاولت بعض الدول أن تتدخل فيما بينها من خلال إبرام اتفاقية توضح ذلك، وأبرز مثال على ذلك الاتفاق المتوقع في العاصمة الفرنسية باريس في 8 يناير 2007 بين حكومة الجمهورية الفرنسية وحكومة استراليا بشأن التعاون في تطبيق التشريعات المتعلقة بالصيد في المناطق البحرية المناخمة للأقاليم الجنوبية الفرنسية والقطب الجنوبي، في جزيرة هيرد وجزر ماكدونالد، والتي دخلت حيز التنفيذ في 7 يناير 2011³.

وبمقتضى المادة 4 من الاتفاقية في فقرتها الثانية، أجازت حق المطاردة الحثيثة إذا استوفت سلطات الدولة المعنية بسبب وجيه الاعتقاد بأن سفينة الصيد أو أحد قواربها قد انتهكت تشريعاتها في المنطقة البحرية التي شوهدت فيها السفينة، ويمكن أن يستند هذا الاقتناع إلى عنصرين:

- المشاهدة البصرية المباشرة لسفينة الصيد الأجنبية أو بأحد قواربها من قبل سفن مرخص لها.
- الأدلة التي تم الحصول عليها بواسطة أو بالنيابة عن السفينة المرخص لها، وذلك بوسائل تقنية موثوقة إلى حد معقول.

إن الوسائل التقنية تشمل المراقبة بالرادار أو الأقمار الصناعية أو الجو بصفة عامة. وهنا يظهر أن الاتفاقية أخذت بعين الاعتبار التطورات التكنولوجية.

¹ عامر غسان سليمان فاخوري، حق المطاردة الحثيثة في البحر، وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق، مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، العدد 49، سنة 2012، ص.309.

² أعراب سعيدة، النظام القانوني المتميز للمنطقة الاقتصادية الخالصة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2015-2016، ص.136.

³ Décret n° 2011-481 du 2 mai 2011 portant publication de l'accord entre le gouvernement de la république française et le gouvernement de l'Australie relatif à la coopération en matière d'application de la législation relative à la pêche dans les zones maritimes adjacentes aux terres australes et antarctiques françaises, à l'île Heard et aux îles McDonalds, signé à Paris le 08 janvier 2007 (le présent accord est en vigueur le 07 janvier 2011).

الفرع الثاني: الانتهاك الفعلي لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية

لقد أعطت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، للدول الساحلية العديد من الحقوق تختلف باختلاف التقسيمات المعترف بها في البحار، وبالتالي فإن المخالفات تتغير بتغير المكان الذي ترتكب فيه، حيث أن نص الفقرة الأولى والثانية من المادة 111 من قانون البحار، قد ميّز فيما يخص سبب قيام المطاردة الحثيثة بين المناطق البحرية، فبالنسبة للمياه الداخلية والبحر الإقليمي والمياه الأرخيبيلية، يكون سبب المطاردة هو مخالفة السفينة لأي من قوانين وأنظمة الدولة الساحلية سواء كانت متعلقة بهذه المناطق بالذات أم تتعلق بإقليم الدولة ككل.

ويجوز ممارسة حق المطاردة الحثيثة في المنطقة المتاخمة عندما تتحدث عن انتهاكات الحقوق التي تحميها هذه المنطقة، أي فيما يتعلق باللوائح المالية والجمركية والصحية والهجرة. وفيما يتعلق بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، فيتعلق هذا بشكل رئيسي بالجرائم ذات الطبيعة الاقتصادية، وخاصة تلك المتعلقة بالصيد.

وهكذا إن امتداد حق المطاردة الحثيثة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة أمر منطقي تماما، وذلك لتمكين الدول الساحلية على ضمان الامتثال لمعاييرها وممارسة الرقابة على الموارد المخصصة لها بموجب اتفاقية قانون البحار وتخضع المناطق الأمنية المحيطة بالمنشآت الموجودة على الجرف القاري لنفس النظام¹.

ولابد من التأكيد أن المطاردة الحثيثة تُمارس ضد السفن التي تنتهك بالفعل قوانين الدولة الساحلية، فلا تمارس ضد السفن التي تشترع في الانتهاك أي التي كانت تنوي أو تُخطط، إلا أنه لم يحدث لأسباب خارجية. كما أنه يُمكن ممارسة حق المطاردة الحثيثة بالنسبة للانتهاكات التي تقع من قبل الطاقم الذي يقود السفينة، ولا تجوز مطاردة سفينة بسبب الانتهاكات الصادرة من رُكابها، فهؤلاء الرُكاب يخضعون لاختصاص دولة علم السفينة، ولا تملك الدولة الساحلية حيالهم إلا اللجوء إلى القنوات الدبلوماسية، كطلب تسليمهم من دولة العلم.

وكُل هذا مشروط بالأ تعزى انتهاكات الركاب إلى السفينة نفسها، كأن يُقر الطاقم تصرف الركاب، فعلى سبيل المثال، إذا اشتبه أن ركاب سفينة أجنبية قد خالفوا قوانين البيئة، فإنه لا يجوز مطاردة السفينة

¹ Pierre ANTOINE VAILLANCOURT, Hot pursuit : moyen dépassé pour assurer le respect des normes dans les eaux d'un état côtier ?, in : Revue Québécoise de droit international, Vol 27-1, 2014, pp.148-149.

قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

إلا إذا كان الرّبان على علم بهذه المخالفات، ولم يتخذ أية إجراءات لوقفها، ولا شك أنه في حالات كثيرة ستصعب معرفة هل الانتهاك وقع من السفينة أم من ركابها¹.

وهكذا على الرغم من عدم وجود قائمة بالجرائم التي تؤدي إلى حق المطاردة الحثيثة إلا أن قيام الدولة الساحلية بالمطاردة الحثيثة لا تكون إلا في الانتهاكات ذات الأهمية، وبالتالي فتكون محلا للمطاردة جرائم القرصنة البحرية والاتجار بالمخدرات، والصيد غير المشروع وبدرجة أقل جرائم التلوث.

المطلب الثاني: السفن المعنية بالمطاردة

إن عملية المطاردة الحثيثة يجب أن تتم من قبل سفن حربية أو طائرات عسكرية، وأن تكون السفينة المُطاردة غير حربية. ونظرا لأن عملية المطاردة تتم بكثرة من قبل السفن، فكان لزاما علينا التعرض إلى طبيعة السفن المُطاردة (فرع أول) والسفن المُطاردة (فرع ثان).

الفرع الأول: طبيعة السفينة القائمة بالمطاردة

طبقا لأحكام اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على أنه لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا من قبل سفن حربية أو طائرات عسكرية، أو غيرهما من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك². وبالنتيجة فإن السفن الخاصة أو السفن السياحية أو التجارية لا يحق لها القيام بمهمة المطاردة الحثيثة.

ونفس الأحكام تنطبق على الطائرات، وبالتالي يجب على هذه الأخيرة التي تصدر الأمر بالتوقيف أن تطارد السفينة بنفسها فعليا حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية تكون قد دعته الطائرة لتتابع المطاردة ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة.

ولا يكفي تبرير احتجاز السفينة خارج البحر الإقليمي أن تكون الطائرة قد شاهدت السفينة مجرد مشاهدة وهي ترتكب الانتهاك أو هي محل شبهة في ارتكابها إن لم تكن السفينة قد أمرت بالوقوف وطوردت من قبل الطائرة نفسها أو طائرة أخرى أو سفن تتابع المطاردة دون انقطاع³.

ومن جهة أخرى، يتبين أن أحكام اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تُبين على أنه يمكن القيام بالمطاردة عن طريق السفن والطائرات في الخدمة الحكومية، وهذا بخلاف السفن الحربية والطائرات العسكرية، وكل ذلك بشرط أن يكون مأذونا لها بممارسة المطاردة الحثيثة، وبمفهوم المخالفة لا يمكن للسفن الحكومية في المهمات التجارية أن تمارس المطاردة الحثيثة.

¹ وائل علام، المرجع السابق، ص. 238.

² المادة 111 ف 5 من اتفاقية جايكا لسنة 1982.

³ المادة 111 ف 6 من اتفاقية جايكا لسنة 1982.

قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

أضف إلى ذلك، التي تسري على المطاردة الحثيثة عن طريق الطائرات نفس الأحكام التي تسري على السفن، غير أنه نظرا لأنه ليس كل الطائرات تستطيع إيقاف أو احتجاز السفينة المخالفة، فالطائرات ذات الأجنحة الثابتة قد لا تستطيع ذلك، ولذلك فإنها تقوم بالمطاردة حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى كالمروحيات (الهيلوكوبتر)¹.

ولقد تعرضت اتفاقية جمايكا لسنة 1982² إلى تعريف السفينة الحربية بأنها سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات التجارية الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا 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. ويرى البعض³ أن مصطلح سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما يجب أن تقرأ منطقيا على نطاق واسع لتشمل جميع المركبات التي تنتمي إلى القوات البحرية أو الجوية أو البرية للدولة الساحلية.

الفرع الثاني: طبيعة السفن هدف المطاردة

يستشف من نص المادة 111 من اتفاقية قانون البحار أن السفينة موضوع المطاردة يجب أن تكون سفينة خاصة. وتُعرف السفن الخاصة على أنها السفن التي لا تصبغ بالصبغة الحربية، والتي ترجع ملكيتها لأشخاص القانون الخاص، كما يمكن أن تكون تابعة للحكومات على السواء، مخصصة بطبيعتها لأغراض تجارية، لذلك تسمى بالسفن التجارية. إذن فهي تمثل كل السفن المخصصة لهذه الأغراض ولكنها غير حكومية، وتعتبر في هذا السياق سفن التسلية والسياحة والرحلات وفق الرأي الغالب في الفقه وفي التعامل الدولي، بحكم السفن الخاصة لأنها تكون دوما تابعة للأفراد⁴.

إن السفن الأجنبية التي تخضع للمطاردة الحثيثة هي⁵:

- 1- السفن التجارية والتي تتضمن السفن الخاصة التجارية، وكذلك السفن الحكومية التجارية.
- 2- السفن الخاصة غير التجارية، مثل السفن المملوكة للأفراد، والسفن المملوكة للهيئات والمؤسسات لأغراض غير تجارية، كسفن البحث العلمي.

¹ وائل علام، المرجع السابق، ص ص. 242-243.

² المادة 29 من اتفاقية جمايكا لسنة 1982.

³ Randall WALKER, op.cit, p.208.

⁴ عبد الغفور بوسنة، قانون البحار والقواعد المنطبقة على السفن في المياه الإقليمية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، الجزائر، السنة الجامعية 2013-2014، ص. 245.

⁵ وائل علام، المرجع السابق، ص. 232.

قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

وفي هذا الصدد، لا يعتبر من قبيل السفن الأرصفة والجزر العائمة والعوامات والطائرات المائية، وبذلك فإن معيار قابلية الملاحة البحرية هو المعتمد في تعريف السفينة، بحيث تكتسب هذه الأخيرة وضعها القانوني من الوقت الذي تصبح فيه للملاحة البحرية، وتكتسي طابعا تجاريا 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 للدولة¹.

وفيما يتعلق بالسفن محل المطاردة، من الضروري استبعاد السفن التي تشترك في نفس جنسية الدولة الساحلية منذ البداية. والواقع أن حق المطاردة الحديثة غير قابل للتطبيق بالنسبة لهم، لأن الدولة الساحلية تتمتع دوما بالسلطة القضائية على مواطنيها، حتى في أعالي البحار.

وبالتالي، يمكن فقط للسفن الأجنبية غير الحكومية والسفن الحكومية المشاركة في الخدمة التجارية².

المبحث الثاني: آليات تنفيذ المطاردة الحديثة

ولمباشرة المطاردة الحديثة أن تبدأ المطاردة في المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة أو رقابتها، وألا يتخلل المطاردة انقطاع بل أن تكون مستمرة ومتصلة باكتشاف المخالفة، مع ضرورة إعطاء إشارة بالوقوف للسفينة المطاردة (المطلب الأول). كما أن هناك ضوابط تتعلق بختام المطاردة الحديثة، إذ تتوقف المطاردة عندما تدخل السفينة الملاحقة البحر الإقليمي لدولتها أو أي دولة أخرى (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مباشرة المطاردة

ولتحديد ضوابط مباشرة المطاردة الحديثة، سنتعرض إلى تحليل ضابط وجوب فورية واستمرارية عملية المطاردة الحديثة (الفرع الأول) وتحليل ضابط طلب التوقف من مكان انطلاق المطاردة (الفرع الثاني).

الفرع الأول: وجوب الفورية والاستمرارية

وطبقا للفقرة الأولى من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تنص: "... ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه

¹ حسن خطابي، حق المطاردة الحديثة في البحر العالي، دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، أطروحة دكتوراه في القانون، جامعة الحسن الأول، الرباط، المغرب، 2010، ص.173.

² Pierre ANTOINE VAILLANCOURT, Op.cit, P.150.

قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة، ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تقطع." لم يرد في نص المادة 111 من اتفاقية قانون البحار 1982 ما يشير إلى ضرورة أن تحدث المطاردة فور انتهاك السفينة لقوانين الدولة الساحلية، غير أن إضافة وصف الحثيثة إلى المطاردة يشير بوضوح إلى سرعة رد الفعل (المطاردة) على حدوث الانتهاك، أي أن المطاردة يجب أن تحدث عن كثب. وفورية المطاردة ليست وصفا جامدا، ومن ثم، يتعين أن تفسر بمعنى واسع في ضوء الظروف المحيطة بالانتهاك. وعلى ذلك، من الجائز أن تتأخر المطاردة لبعض الوقت للنظر في الإجراءات الواجب اتخاذها من قبل السلطات، أو لاستدعاء السفينة والطاقم الأكثر تجهزا لهذا المهام، أو للحصول على إذن من الرؤساء المعنيين.

ففي جميع الأحوال، لا يؤثر التأخير على صحة المطاردة الحثيثة، ما دام أنه تأخر مبرر، أما إذا كان التأخير طويلا، فإنه يُسقط الحق في ممارسة المطاردة الحثيثة حتى لو أن شروطها متحققة. وتقييم ما إذا كانت الملاحقة فورية أم لا يعتمد على ما هو معقول بالنسبة لظروف كل حالة على حدة¹. وتحافظ السفينة القائمة بالمطاردة على استمرار المطاردة من خلال ملاحقتها المتواصلة للسفينة الأجنبية، سواء بالرؤية المباشرة أو بالرادار أو بأية وسيلة إلكترونية أخرى، على أن يكون ذلك بدون انقطاع².

وهنا لا بد من التوضيح أن اتفاقية قانون البحار 1982 لم تحدد زمنا معينيا لاستمرارية المطاردة، كما لم تحدد مسافة معينة، فالمطاردة الحثيثة غير مقيدة لا بالزمان أو المسافة، وقد حدث عمليا عدة مطاردات حثيثة، من الفوكلاند إلى الكاب تاون في جنوب إفريقيا، ومن أستراليا إلى جنوب إفريقيا. ولا بد من الإشارة أنه إذا قامت سفينة ما بتسليم زمام المطاردة إلى سفينة أخرى، فإنه من المتفق عليه أن هذا لا يعتبر انقطاعا³.

¹ وائل علام، المرجع السابق، ص ص. 247-248؛ Randall WALKER, op.cit, p.209.

² وائل علام، المرجع نفسه، ص. 248.

³ عبد الغفور بوسنة، قرينة الأسباب الوجيهة كدافع للدولة الساحلية لقيامها بعملية المطاردة الحثيثة في البحر، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 1، الجزائر، العدد 51، جوان 2019، ص. 422.

قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

بالرغم من أن فكرة المطاردة الحديثة هي حق حصري للدولة التي تعرضت إلى انتهاك لقوانينها الداخلية، إلا أن التطبيقات العملية أظهرت ضرورة أن تنتقل الدول بعضها لبعض هذا الحق، من أجل تحقيق فكرة الحماية الإقليمية للبحار، من خلال إبرام اتفاقيات ثنائية أو جماعية. إن الإجراءات أحادية الجانب التي تقوم بها الدول أثبتت عدم فاعليتها في ردع السفن الأجنبية، من القيام بالصيد غير المصرح به. فنجد أن الدول تلجأ إلى سن تشريعات تنص صراحة أن السفينة التي ترغب في الصيد في مياهها عليها الحصول على تصريح مسبق ضمن شروط محددة على سبيل الحصر وهو ما يُشبه الأخطار في عملية المرور البريء¹.

الفرع الثاني: طلب التوقف

قبل أن تبدأ المطاردة، يجب أن تعطي السفينة الحربية أو الطائرة العسكرية إشارة إلى السفينة المشتبه فيها، بأنها يجب أن تتوقف، وتنتظر اقتراب السفينة الحربية. وتشمل الإشارات: صفارات الإنذار، ومكبرات الصوت، وصوت طلقات الرصاص أو المدفع، وتلك المنصوص عليها في المدونة الدولية للإشارات.

ولقد نصت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982² على هذا الشرط بنصها: «ولا يجب بدء المطاردة إلا بعد إعطائها إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها.» وهنا تبني واضعو اتفاقية قانون البحار معياراً تقديرياً، تستطيع من خلاله السفينة موضوع المطاردة أن تسمع أو ترى تلك الإشارة، فإذا وجهت تلك الإشارة وامتنعت السفينة عن التوقف، يجوز البدء بملاحقتها³.

ويجب إصدار هذه الإشارة عندما تكون السفينة المطاردة لا تزال في منطقة البحر الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، ومع ذلك لا يلزم أن تكون السفينة المراقبة في نفس المنطقة. وبالإضافة إلى ذلك في حالة هروب السفينة في ظروف لا يمكن فيها تجاهل المطاردة، يتم تجنب الحاجة إلى إصدار إشارة⁴. ويُضيف على ذلك البعض⁵ أنه يجب التركيز على إعلام السفينة محل المطاردة بضرورة التوقف، وليس التركيز على وسيلة الإعلام.

¹ عبد الغفور بوسنة، نفس المرجع السابق، ص. 423.

² المادة 4/111 من اتفاقية جايكا سنة 1982

³ عبد الغفور بوسنة، نفس المرجع السابق، ص. 417-418.

⁴ Pierre ANTOINE, Op.Cit, PP.150-151.

⁵ وائل علام، المرجع السابق، ص. 244-245.

قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

وردفا على ذلك، وطبقا لنص المادة 111 من اتفاقية 1982 في فقرتها الأولى: "...ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأريخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة... وليس من الضروري، حيث تُلقى السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أمر التوقف أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة. وإذا كانت السفينة الأجنبية موجودة داخل منطقة متاخمة، كما هي معرفة في المادة 33، لا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها".

وتنص الفقرة الرابعة من المادة 111 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "لا تعتبر المطاردة الحثيئة قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة، قد اقتتعت بالوسائل العلمية 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 المتاخمة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري..."

إذن، ففكرة المطاردة الحثيئة ليست مرتبطة فقط بالمياه الإقليمية، بل تشمل مناطق بحرية أخرى، تخضع أيضا بتفاوت في ذلك، لسيادة الدولة الساحلية.

وبالنسبة إلى لحظة انطلاق المطاردة الحثيئة فإن هناك إجماع على أنها لا تبدأ إلا حين تأكد السفينة المراقبة من تواجد السفينة المشتبه فيها في أحد المجالات البحرية المذكورة، وإصدارها الأمر بالتوقف باستعمال إشارات خاصة¹.

المطلب الثاني: ختام عملية المطاردة

تختتم المطاردة الحثيئة عن طريق إنهاءها، وذلك بدخول السفينة الفارة أو المطاردة البحر الإقليمي للدولة التي تحمل علمها أو البحر الإقليمي لدولة ثالثة أخرى (الفرع الأول)، وكما أنها تختتم بالطريقة التي كانت تصبو إليها المطاردة، وذلك عند اللحاق بالسفينة المطاردة وتوقيفها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي لدولتها أو دولة أخرى

إذا دخلت السفينة محل المطاردة المياه الإقليمية لدولتها أو لدولة أخرى، فإن هذا يعني انتهاء المطاردة الحثيئة، وإذا دخلت السفينة محل المطاردة المياه الإقليمية للدولة التي تنتمي إليها أي التي ترفع السفينة علمها، فإن السفينة تكون تحت اختصاص هذه الدولة.

¹ حسن خطابي، المرجع السابق، ص. 181.

قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

كذلك إذا دخلت السفينة محل المطاردة المياة الإقليمية لدولة ثالثة، فإن المطاردة يجب أن تتوقف، ما لم يكن هناك اتفاق مسبق بنص على غير ذلك، ومن أمثلة ذلك الاتفاق المسبق بين فرنسا وأستراليا الموقع عام 2007 السالف الذكر، والذي يعطي كلا من الدولتين الحق في دخول المياة الإقليمية للدولة الأخرى، أثناء مطاردة سفينة انتهكت القوانين المتعلقة بالصيد في المنطقة المغطاة بالاتفاقية¹. كما أنه لا توجد قيود في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تحدد أن المطاردة تتوقف بمجرد دخول السفينة المنطقة الاقتصادية الخالصة أو حتى المنطقة المتاخمة لها أو لدولة ثالثة. ودخول السفينة المطاردة إلى البحر الإقليمي لدولة أخرى هو أن استمرارها فيه سيكون انتهاكا لسيادة الدولة الأخرى². كما أن للدولة الساحلية لديها من حيث المبدأ صلاحية حصرية للمطاردة، أو الحجز والقمع في المياة الخاضعة لسيادتها³.

كما أن هناك ترخيص استثنائي لدخول المياة الإقليمية الصومالية، الذي يعد استثناء عن انتهاء المطاردة الحديثة عند دخول السفينة المطاردة الإقليم البحري الصومالي.

وفي هذا الصدد، وفي رسالة مؤرخة في 27 فبراير 2008، طلبت الحكومة الاتحادية الانتقالية الصومالية إلى مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة مساعدتها على وجه السرعة في ضمان أمن مياها الإقليمية والمياة الدولية قبالة سواحلها، وذلك لضمان سلامة النقل والملاحة البحرية.

حيث أدى الهجوم الذي وقع في خليج عدن في 4 أبريل 2008، على مركب شراعي " Le ponant"، يرفع العلم الفرنسي، إلى اعتماد القرار رقم 1816 المؤرخ في 02 يونيو 2008 على أساس اتفاقية جمايكا واتفاقية الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، بعنوان " التصرف في حالة تهديد السلم وخرقه وأعمال العدوان"، وهذا يسمح لمجلس الأمن بفرض تدابير قسرية، مثل استخدام القوة المسلحة في حالة فشل " التسوية السلمية للمنازعات " المنصوص عليها في الفصل السادس.

وهكذا وطبقا للقرار رقم 1816 المؤرخ في 2 يونيو 2008، وهو قرار ملزم قانونا ينص على الاستثناء الوحيد الساري على مبدأ الولاية القضائية الحصرية للدولة الساحلية في المياة الخاضعة للسيادة. كذلك وبمقتضى الفقرة الثالثة من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، ينتهي حق المطاردة الحديثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها.

¹ L'article 4-5 de l'accord entre la France et l'Australie, signé à paris le 8 janvier 2007.

² Randall WALKER, Op.Cit, P.214.

³ Arnaud MONTAS, Juliette DECOLLAND, Navigation Maritime, Rep. De dr. Pén. Et de procédure pén., Dalloz, paris, France, octobre 2019, N°399.

الفرع الثاني: حالة اللحاق بالسفينة محل المطاردة وتوقيفها

تنتهي المطاردة الحثيئة بإيقاف السفينة محل المطاردة، وفي هذه الحالة يمكن أن تستجيب السفينة محل المطاردة بإرادتها لإشارة السفينة الحربية بالتوقف، وفي حالة رفضها، فإن السفينة الحربية أن تجبرها على التوقف.

وفي هذه الحالة يستوجب على ريان السفينة التي اضطلعت بالمطاردة القيام 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.

وهنا إذا 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، وذلك على اعتبار أن المطاردة ليست عملا من أعمال الحرب وإنما وسيلة يمنحها القانون الدولي للدولة الساحلية قصد تمكينها من مكافحة خرق قوانينها وأنظمتها¹.

والملاحظ أن اتفاقية جمايكا لقانون البحار لسنة 1982 لم تتطرق لتفاصيل كيفية التصرف بعد انطلاق المطاردة واستمرارها في البحر العالي حتى نهايتها، حيث يتبين أنها تتضمن فقط تخويل الدولة الساحلية الحق في أن توقف السفينة المطاردة في البحر العالي وتقدمها للمحاكمة وتوقع العقوبة عليها إذا تمت إدانتها.

وفي هذا الخصوص تنص اتفاقية سنة 1982² على أنه: "لا تجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة واصطحبت إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة، باستثناء فقط إلى أن السفينة قد مرت أثناء رحلتها وهي مصطحبة عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحار العالية، إذا جعلت الظروف ذلك ضرورياً.

وفي هذا الصدد يرى البعض³ أنه إذا كانت المادة السالفة الذكر تتضمن فقط تعابير تتعلق بالمرحلة الأخيرة من المطاردة الحثيئة مثل "احتجاز السفينة" و"احتجازها داخل حدود ولاية الدولة" و"واصطحبها إلى ميناء لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة، فإنه لا مانع من تطبيق أحكام زيارة سفينة أجنبية في البحر العالي من لدن سفينة حربية، لا طالما أنها تتضمن تفاصيل عن ذلك.

¹ حسن خطابي، المرجع السابق، ص. 203.

² المادة 111 ف7 من اتفاقية جمايكا سنة 1982.

³ حسن خطابي، المرجع السابق، ص. 203-204.

قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

وبالرغم من الاختلاف القائم بين حق الزيارة وحق المطاردة الحثيثة من حيث الأسباب والأهداف فإنهما يتشابهان في بعض تقنيات التطبيق.

وبمقتضى الفقرة الثامنة من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، على أنه في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تعوض عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك.

وبمفهوم المخالفة، إذا كانت الظروف تبرر المطاردة الحثيثة فإنه لا يلزم دفع تعويض، حتى لو ثبت أن السفينة بريئة من التهم الموجهة إليها، فعلى سبيل المثال، إذا ثبت أسباب الاعتقاد في انتهاك السفينة كانت معقولة، وأن السفينة المحتجزة ساهمت بسلوكها في زيادة الشكوك حولها، كأن لم تمتثل لأمر التوقف وسارعت للفرار، فإنه في هذه الحالة تكون المطاردة مبررة، ومن ثم لا يلزم دفع تعويض¹. وهكذا إذا تم توقيف سفينة في ظروف لم يكن فيها الحق في المطاردة الحثيثة مبررا، فسيتم تعويضها عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها.

الخاتمة:

لقد تغيرت البيئة البحرية الذي ينظمه فقه المطاردة الحثيثة، تغيرا كبيرا منذ وقت التفاوض على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وبالتالي التوازن المضطرب بين الدول الساحلية والبحرية الأخرى. كما أن التطورات التكنولوجية من جهة أخرى، تغير وجه عمليات إنفاذ قانون البحار، ومن الممكن الآن استكشاف وتتبع السفن المخالفة باستخدام مجموعة متنوعة من التقنيات الجديدة. وعليه نوصي بأن يتم إعطاء المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، تفسيرا واسعا وهادفا، مما يمكنها من البقاء فعالة وذات صلة في العصر الحديث. ولنضرب مثلا على ذلك بخصوص التوفيق بين حق المطاردة الحثيثة واستخدام الطائرة بدون طيار التي تحلق على ارتفاع عدة آلاف من الأمتار فوق مستوى سطح البحر.

إن آلية التفسير الواسع للمادة 111 تعد حلا لا بد منه، لأنه إذا تصورنا اللجوء إلى تعديل الاتفاقية من خلال إدراج قائمة بالتكنولوجيات المؤهلة لاستخدامها في حالات المطاردة الحثيثة، يمكن أن يصبح فصل التقنيات المقبولة عن التقنيات غير المقبولة مهمة صعبة، خاصة وأن التوافق في الآراء داخل المجتمع الدولي نادر.

¹ وائل علام، المرجع السابق، ص ص. 256-257.

قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

كما أنه من الواضح ظهور تقنيات جديدة في السنوات المقبلة، وأن إمكانية تعديل الاتفاقية لكل ابتكار تكنولوجي جديد يجعل نهج تعديل الاتفاقية بلا فائدة. وأن اللجوء إلى إمكانية تعديل المادة 111 تجعل أحكام المطاردة الحثيثة أكثر مرونة، وذلك باستبدال المعايير الملزمة الحالية بمعايير وظيفية أكثر مرونة.

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: النصوص القانونية

1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة في منتيقويباي " Montégo bay " بدولة جمايكا في 10 أبريل 1982، والتي دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994.

2-Décret n° 2011-481 du 2 mai 2011 portant publication de l'accord entre le gouvernement de la république française et le gouvernement de l'Australie relatif à la coopération en matière d'application de la législation relative à la pêche dans les zones maritimes adjacentes aux terres australes et antarctiques françaises, à l'île Heard et aux îles McDonalds, signé à paris le 08 janvier 2007 (le présent accord est entre en vigueur le 07 janvier 2011).

ثانياً: الرسائل والمذكرات

1- أعراب سعيدة، النظام القانوني المتميز للمنطقة الاقتصادية الخالصة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2015-2016.

2- حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي، دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، رسالة دكتوراه في القانون، جامعة الحسن الأول، الرباط، المغرب، 2010.

3- عبد الغفور بوسنة، قانون البحار والقواعد المنطبقة على السفن في المياه الإقليمية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة 1، الجزائر، السنة الجامعية 2013-2014.

ثالثاً: المقالات

1- عامر غسان سليمان فاخوري، حق المطاردة الحثيثة في البحر، وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق، مجلة الشريعة والقانون، كلية القانون، جامعة الإمارات العربية المتحدة، العدد 49، سنة 2012.

2- عبد الغفور بوسنة، قرينة الأسباب الوجيهة كدافع للدولة الساحلية لقيامها بعملية المطاردة الحثيثة في البحر، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 1، الجزائر، العدد 51، جوان 2019.

قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

3-وائل علام، الجوانب القانونية لحق المطاردة الحثيثة في النظام القانوني الإماراتي، الفكر الشرطي، مركز بحوث شرطة الشارقة، الإمارات العربية المتحدة، المجلد السابع والعشرون، العدد الثاني، رقم 105، 2018.

4-Arnaud MONTAS, Juliette DECOLLAND, Navigation Maritime, Rep. De dr. Pén. Et de procédure pén., Dalloz, paris, France, octobre 2019, N°399.

5-Pierre ANTOINE VAILLANCOURT, Hot pursuit : moyen dépassé pour assurer le respect des normes dans les eaux d'un état côtier ?, in : Revue Québécoise de droit international, Vol 27-1, 2014.

6-Randall WALKER, International law of the sea : Applying the doctrine of hot pursuit in the 21st century, Auckland University Law Review, Vol 17, 2011.

