

January 2012

The Right of Hot Pursuit at Sea: Clarity in International Law and Difficulties in its Application

amer fakhoury

Faculty of Law, Al-Isra University, Jordan, amer.fakhoury@uae.ac.ae

Follow this and additional works at: https://scholarworks.uaeu.ac.ae/sharia_and_law



Part of the [International Law Commons](#)

Recommended Citation

fakhoury, amer (2012) "The Right of Hot Pursuit at Sea: Clarity in International Law and Difficulties in its Application," *Journal Sharia and Law*: Vol. 2012 : No. 49 , Article 6.

Available at: https://scholarworks.uaeu.ac.ae/sharia_and_law/vol2012/iss49/6

This Article is brought to you for free and open access by Scholarworks@UAEU. It has been accepted for inclusion in *Journal Sharia and Law* by an authorized editor of Scholarworks@UAEU. For more information, please contact sljournal@uae.ac.ae.

The Right of Hot Pursuit at Sea: Clarity in International Law and Difficulties in its Application

Cover Page Footnote

Dr. Amer Ghassan Sulaiman Fakhouri, Assistant Professor of International Law, Faculty of Law, Al-Isra University, Jordan amer.fakhoury@aeu.ae

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

د. عامر غسان سليمان فاخوري(*)

حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق*

ملخص البحث

يتناول البحث موضوع المطاردة الحثيثة في القانون الدولي للبحار، والتي تعني حق السفن الحربية التابعة لدولة ما أن تطارد سفن الصيد التابعة لدولة أخرى نتيجة مخالفة هذه الأخيرة قوانين الدولة الساحلية بحيث تستمر المطاردة حتى أعالي البحار من أجل إيقافها ومحاكمتها. لكن لا بد من الإشارة إلى أن المطاردة الساخنة أو الحثيثة من المواضيع الهامة في القانون الدولي والتي تجد لها تطبيقات كثيرة على الساحة الدولية. حديثاً تم الاعتماد على هذا المفهوم من قبل السلطات الإسرائيلية لمطاردة السفينة التركية التي كانت متوجهة إلى غزة لتقديم مساعدات إنسانية لسكان القطاع.

في هذه الدراسة التي تقسم إلى مبحثين اثنين بينا في المبحث الأول الشروط الشكلية والموضوعية التي يجب توافرها من أجل تحقيق مطاردة حثيثة بالمفهوم القانوني الصحيح والتي تتفق مع أحكام القانون الدولي للبحار. تم مناقشة هذه

(*) أستاذ القانون الدولي العام المساعد- كلية الحقوق - جامعة الإسراء- الأردن.
* أجاز للنشر بتاريخ ٤/٥/٢٠١١.

[حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

الشروط آخذين بعين الاعتبار مجموعة من القضايا التطبيقية التي تم معالجتها أمام المحاكم الوطنية والدولية.

وفي المبحث الثاني تم معالجة التحديات التي تواجه فكرة المطاردة الحثيثة وعلى رأس هذه التحديات نجد الاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية التي تحاول الدول من خلالها تحقيق أكبر قدر ممكن من الحماية للمياه الخاضعة لسيادتها. وبالمقابل نجد الولايات المتحدة تقوم منفردة بتبني مبادرات مثل مبادرة Proliferation Security Initiative والتي قلبت تماماً مفهوم المطاردة الحثيثة. في المبحث الثاني كان لهذه المبادرة تحليل دقيق حول مدى تأثيرها على أحكام القانون الدولي للبحار. كما بيّنت الدراسة دور مجلس الأمن الدولي، باعتباره الراعي الرسمي للأمن والسلم الدوليين، في محاولة تسييس المبادرة الأمريكية السابقة، والتي أصبحت فيما بعد مبادرة أممية.

المقدمة

لا تستطيع أي دولة أن تمارس اختصاصها البحري على السفن الأجنبية خارج الحدود البحرية غير الخاضعة لها. فالقاعدة المعترف بها بموجب القانون الدولي وتحديداً المادة ٩٢ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢^(١) والمعروفة عالمياً باسم UNCLOS والتي تم التأكيد عليها من قبل القضاء الدولي هو أن السفن في أعالي

(1) R.R. Churchill & A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, 203 (1999); R. Dupuy & D. Vignes, *A Handbook on the New Law of the Sea* 406 (1991).

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

البحار لا تخضع إلا للدولة التي ترفع علمها. هذا هو ملخص حكم محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية Lotus الشهيرة^(٢). أن أحد الاستثناءات على هذه القاعدة هي نظرية المطاردة الحثيثة التي تسمح للدولة أن تمد سلطتها على السفن الأجنبية.

إن الغرض من وراء المطاردة الحثيثة يبدو جلياً: إذا انتهكت سفينة أجنبية قوانين أو أنظمة الدولة الساحلية كالقيام بالصيد غير المصرح به فيجب عليها أن تواجه المسؤولية، ولا يجوز اعتبار هربها إلى أعالي البحار سبباً يتيح لها التهرب من المسؤولية. قد لا يعتبر مفهوم المطاردة الحثيثة من المفاهيم الدارجة في ثقافة بعض الدول خصوصاً التي لا تتمتع بأية امتدادات بحرية، بالمقابل هذا المفهوم له صدى كبير ويدرس في جامعات كثير من الدول التي لها بعد بحري واسع مثل أستراليا. وزير خارجية هذه الأخيرة أشار بمناسبة مرور ١٠ سنوات على دخول اتفاقية قانون البحار حيز التنفيذ بأن بلاده تعمل على إعطاء مفهوم جديد للمطاردة الحثيثة يتناسب مع معطيات القرن الحادي والعشرين^(٣).

إن مفهوم المطاردة الحثيثة ليس حديثاً، فقد عالجت المحاكم على المستوى الوطني هذا المفهوم. أشارت المحكمة العليا في الولايات المتحدة في قضية Mariana Flora لعام ١٨٢٦ إلى أن حق المطاردة الحثيثة وإلقاء القبض على السفينة المذكورة أعلاه هو إجراء غير مخالف للقانون في حالة أن السفينة الأجنبية قد ارتكبت مخالفة

- (2) *S.S. Lotus (France v. Turkey)*, 1927 PCIJ 5 (Ser.A) No.10, 25 (Judgm., September 7). The rule pronounced by the PCIJ in the *Lotus* case is that "vessels on the high seas are subject to no authority except that of the state whose flag they fly".
- (3) The Hon. Alexander Downer, Minister for Foreign Affairs, University of Sydney Symposium, Strategic Directions for Australia and the Law of the Sea, 16 November 2004. www.foreignminister.gov.au/speeches/2004/041116_unclos.html. The Minister for Foreign Affairs announced that the Australian Government was working toward a 21st century definition of "Hot Pursuit".

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق]

صريحة للقوانين الداخلية للولايات المتحدة. وفي عام ١٩٠٧ أصدرت المحكمة العليا في كندا في القضية المعروفة باسم *The Ship North vs. The King* وأعلنت بوضوح مبدأ المطاردة الحثيئة^(٤). ثم توجه المجتمع الدولي بعد ذلك إلى تقنين فكرة المطاردة الحثيئة بعد أن كانت مجرد قواعد عرفية. كان أول ظهور دولي لمصطلح المطاردة الحثيئة قد ظهر في المادة ٢٣ من اتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار لعام ١٩٥٨ وهي بدورها كانت نتيجة المادة ١١ من التعليمات التي تم تبنيها من قبل اللجنة الثانية لمؤتمر تقنين القانون الدولي الذي عقد في لاهاي عام ١٩٣٠ والذي يعرف باسم:

"The Second Committee of the Hague Codification Conference"^(٥).

ويرتبط عادة هذا المصطلح بالصيد غير القانوني في المياه التابعة للدول الأخرى. إن اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، وهي آخر اتفاقية دولية عالجت هذا الموضوع، حاولت من جانبها أن تقيم توازناً بين مصلحتين متناقضتين هما: حقوق الدولة الساحلية التي تريد حماية مصادرها السمكية من الصيد غير المشروع وحقوق دولة العَلَم التي ترغب في الاستفادة من ثروات البحار. أو كما يقول الفقيه McDougal إقامة التوازن بين مصلحة الدولة في تطبيق قوانينها وبين المصلحة العامة للمجتمع الدولي في حرية الملاحة في أعالي البحار.^(٦)

(4) L. Monar, *Utilisations et Abus de l'Espace Aerien International* 41 (1996)

(5) H. Miller, *The Hague Codification Conference*, 4 The American Journal of International Law 674-693(1930).

(6) M.S. McDougal, *The Public Order of the Oceans*, New Haven, Yale University, 1962, L. Monar, *Utilisations et Abus de l'Espace Aerien International*, 54 (1996). "La légitimité de ce droit tient à l'équilibre entre deux intérêts majeurs, l'intérêt exclusif des États dans l' application de leurs lois et l' intérêt global de la communauté internationale a ce que soit respecté la liberté de la Haute."

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

تعتبر المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار حجر الزاوية في معالجة المطاردة الحثيثة لذلك فمن الضروري الإشارة إليها بوضوح في هذا البحث. يمكن قراءة هذه المادة على النحو التالي:

١. "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 تلك المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو إحدى زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه 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 تنقطع. وليس من الضروري، حين تلقي 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 معرّفة في المادة ٣٣، لا يجوز القيام بالمطاردة إلا إذا كان هناك انتهاك للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها.

٢. 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 المقامة في الجرف القاري من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المنطبقة وفقاً لهذه الاتفاقية على المنطقة

[حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة.

٣. ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي يجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى.

٤. لا تعتبر المطاردة الحثيثة قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة، قد اقتنعت بالوسائل العلمية المتاحة لها، بأن السفينة هدف المطاردة، أو إحدى 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. ولا يجوز بدأ المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة صوتية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها.

٥. لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.

إن حرية الملاحة البحرية هو الهدف الأسمى الذي تسعى لتحقيقه اتفاقية قانون البحار والمسماة اتفاقية Montego Bay الموقعة في عام ١٩٨٢ لكن الممارسات العملية سواء من الدول الصغرى أم الكبرى أظهرت أن هذا الهدف يبدو بعيد المنال في ظل منافسة قوية للاستفادة من ثروات البحار، وأصبحت كل دولة تسعى إلى تحقيق حماية للمناطق الخاضعة لسيادتها مستخدمة قواتها البحرية الخاصة في ظل

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

عدم وجود شرطة بحرية دولية تقوم بهذه المهمة. ولم تتردد الدول في متابعة المطاردة خارج مياهها حتى تتمكن من إلقاء القبض على السفن المخالفة وأبرمت اتفاقيات مع دول أخرى حتى تحقق أكبر قدر من السيطرة على المياه الدولية.

في هذا البحث سوف أعالج مفهوم المطاردة الحديثة من الجانب النظري والتطبيقي فقد قامت السفن الحربية لبعض الدول بممارسة هذا الحق لكن التطبيق العملي أظهر صعوبة في معرفة مدى تطابق هذه الممارسة مع القانون الدولي للبحار، وقد كان للمحاكم سواء الداخلية أم المحكمة الدولية للبحار دور مهم في الكشف عن الشروط التي يجب توافرها من أجل تحقيق مطاردة تخلو من تعسف في استعمال الحق. إن هدف هذا البحث هو تحديد الإطار القانوني لممارسة هذا الحق من خلال معرفة الشروط الشكلية والموضوعية التي يتوجب على الدول أن تحترمها إذا أرادت تحقيق مطاردة مستوفية الشروط الدولية.

لقد اختلفت التسميات التي تطلق على المطاردة الحديثة، فالبعض يستخدم مصطلح حق التتبع والبعض الآخر استخدم مصطلح حق المطاردة الساخنة لكن جميعها مترادفات، وتعطي نفس المعنى. فالفقه الإنجليزي من جانبه يستخدم أحياناً المصطلحات التالية: "The Right of Hot Pursuit" أو "in flagrante delicto" أو Pursuit immediate أما الفقه الفرنسي فيستخدم عبارة "Le Droit de Pour suite"⁽⁷⁾ وجميعها تعني أن المطاردة تبدأ مباشرة بعد ارتكاب المخالفة. ونحن بدورنا ولغايات هذا البحث سوف نكتفي باستخدام مصطلح المطاردة الحديثة.

(7) J. Verhoeven, Droit International Public 566-567 (2000)

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

إن المقصود بالمطاردة الحثيئة كما يقول الدكتور علي إبراهيم هي قيام سفينة عسكرية بتعقب سفينة خاصة أجنبية بسبب انتهاك هذه الأخيرة لقوانينها ولوائحها واستمرار هذه المطاردة في أعالي البحار إلى أن يلقي القبض عليها قبل دخولها المياه الإقليمية للدولة التي ترفع علمها أو دخولها المياه الإقليمية لدولة ثالثة، وتقودها إلى إحدى موانئها تمهيداً لبدء التحقيق معها، وإنزال العقوبة المناسبة بها حسب جسامة المخالفة^(٨).

يتفق العديد من رجال القانون الدولي على أن حق المطاردة الحثيئة في البحر هي وسيلة الدولة في ممارسة السيادة على بحرها فيما يتصل بالسفن الأجنبية، فإذا وقع من إحدى هذه السفن في أثناء مرورها في المياه التابعة للدولة فعل من الأفعال التي تخضع فيها لسلطان تلك الدولة ثم حاولت الإفلات، كان لسفنها الحربية أن تتبعها إلى عرض البحر، وأن تطاردها حتى تتمكن من إيقافها واتخاذ الإجراءات التي تقتضيها الأحوال. يقول الكاتب Williams في بحث منشور في مجلة British Year book of International Law إن أساس السماح بالمطاردة الحثيئة هو أن يتم وضع المخالف المزعوم في نفس الموقف كما لو كان قد اعتقل في لحظة ارتكابه للمخالفة.

"The basis of allowing a pursuit is to place the alleged offender in the same position as if he had been arrested at the time of the commission of the offence"⁽⁹⁾.

إن حق المطاردة الحثيئة لا يوجد في منطقة رمادية بل على العكس عالج القانون الدولي هذه الواقعة واعتبرها حقاً من حقوق الدول التي تتعرض سيادتها للاعتداء.

(٨) د. علي إبراهيم، الأشخاص القانونية: مفهومها وأركانها ونظامها القانوني، ٧١٩ (١٩٩٩-٢٠٠٠).

(9) G. Williams, *The Juridical Basis of Hot Pursuit*, 20 British Year book of International Law 84 (1939).

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

فقد أشارت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ إلى موضوع المطاردة الحثيثة بشكل واضح في المادة ١١١ منه^(١٠). إن المادة الشهيرة ١١١ لم تضع تعريفاً واضحاً للمطاردة الحثيثة، ولكنها أشارت إلى شروط المطاردة (المبحث الأول). لكن مع كل هذا يبقى التطبيق العملي لهذه المادة حافلاً بالمشاكل والصعوبات التي سوف نحاول تبيانها من خلال (المبحث الثاني).

المبحث الأول

شروط المطاردة الحثيثة

استناداً لاتفاقية ١٩٨٢ بين الشكليات والموضوعية

وضعت المادة ١١١ من اتفاقية ١٩٨٢ عدة شروط رئيسية يجب توافرها من أجل تحقق مطاردة صحيحة متفقة مع القانون الدولي. هذه الشروط هي جماعية وليست فردية، بمعنى أنه يجب توافرها جميعاً وسقوط إحداها يعني سقوط حق المطاردة. هذا هو مضمون قرار المحكمة الدولية للبحار في قضية M/V Saiga حيث قالت المحكمة:

"The International Tribunal for the Law of the Sea has stated that these "conditions for the exercise of the right of hot pursuit...are cumulative. Each of them has to be satisfied for the pursuit to be legitimate under the Convention".⁽¹¹⁾

عند قراءة المادة أعلاه نجد أنها ميزت بين نوعين من الشروط، الأولى شكلية (الفرع الأول) و الثانية موضوعية (الفرع الثاني).

(١٠) انظر كذلك المادة ٢٣ من اتفاقية أعالي البحار لعام ١٩٥٨

(11) M/V Saiga Case (No.2) (St Vincent and the Grenadines v Guinea) ITLOS Case No.2. 1 July 1999 paragraph 146.

الفرع الأول الشروط الشكلية

هذه الشروط منها ما هو مرتبط بالمكان الذي تنطلق منه المطاردة ومنها ما هو مرتبط بطبيعة السفينة التي تقوم بالمطاردة ومنها مرتبط بطبيعة السفينة موضوع المطاردة، وأخيراً شرط متعلق بالدور التمهيدي المتوجب على عاتق الدولة التي ترغب بالملاحقة.

أولاً: المكان الذي يمكن أن تنطلق منه المطاردة:

أشارت الفقرة الأولى من المادة ١١١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ إلى أنه: "...تبدأ المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية^(١٢) أو المياه الأرخيبيلية^(١٣) أو البحر الإقليمي^(١٤) أو المنطقة المتاخمة^(١٥) للدولة القائمة بالمطاردة...". الفقرة الثانية من نفس المادة أضافت مناطق أخرى إلى المناطق السابقة حيث أشارت إلى أنه "...ينطبق حق المطاردة

(١٢) استناداً إلى المادة الثامنة من اتفاقية قانون البحار تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية علماً بأن خط الأساس هي آخر نقطة تصل إليها المياه في حالة الجزر.

- (13) The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), also called the Law of the Sea Convention or the Law of the Sea treaty, set the definition of Archipelagic States in Part IV, which also defines how the state can draw its territorial borders. A baseline is drawn between the outermost points of the outermost islands, subject to these points being sufficiently close to one another. All waters inside this baseline are designated Archipelagic Waters. See article 3 of the Convention.
- (14) The Law of the Sea Treaty defined Territorial Waters: a belt of coastal waters extending at most twelve nautical from the baseline of a coastal state. See articles 46-47 of the Convention.
- (15) The contiguous zone is a band of water extending from the outer edge of the territorial sea to up to 24 nautical miles from the baseline. See article 33 of the Convention

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

الحيثية...على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة^(١٦) أو على الجرف القاري^(١٧). إن السبب وراء هذا الشرط كما يشير Monar أن حق المطاردة الحثيثة هو استمرار لاختصاص الدولة الذي كان قد بدأ على أراضي تلك الدولة، وهذا أيضاً موقف معهد القانون الدولي في قراره الصادر في عام ١٨٩٤^(١٨).

يستخلص من هذه المادة أن المطاردة الحثيثة ليست مرتبطة فقط بالمياه الإقليمية، وإنما تشمل مناطق بحرية أخرى تخضع لسيادة الدولة. وهذا التغيير المكاني مرتبط بالمكان الذي يمكن أن تقع فيه المخالفة. فالمخالفات التي ترتكب من قبل سفن أجنبية متنوعة، وتختلف بحسب المكان الذي تمر منه. لكن الفكرة الرئيسية هو أن المطاردة يجب أن تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المناطق المذكورة سابقاً. لكن هذا الشرط لا يخلو من مشاكل تطبيقية. عند البحث في بعض القضايا العملية التي تم معالجتها من قبل بعض المحاكم نجد قضية السفينة South Tomi.

وقائع القضية: تعود وقائع القضية إلى عام ٢٠٠١ عندما تم مشاهدة تلك السفينة، والمسجلة في دوله توغو، تقوم بالصيد غير المصرح به في المنطقة الاقتصادية الخالصة لأستراليا. قررت السلطات المختصة أن تطارد تلك السفينة

- (16) The Exclusive Economic Zone (EEZ) stretches from the seaward edge of the state's Territorial Water out to 200 nautical miles from its coast. See articles 55 and 57 of the Convention.
- (17) According to article 76 of The UNCLOS the Continental Shelf of a coastal State comprises the seabed and subsoil of the submarine areas that extend beyond its territorial sea throughout the natural prolongation of its land territory to the outer edge of the continental margin, or to a distance of 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured where the outer edge of the continental margin does not extend up to that distance.
- (18) L. Monar, Utilisations et Abus de l'Espace Aerien International 44 (1996)

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

واستمرت المطاردة لمدة ١٤ يوماً، وتبين أنها تحمل على متنها ما قيمته ١,٤ مليون دولار من سمك Patagonian Tooth fish، حيث تم مصادرة السفينة وتوقيف طاقمها^(١٩). حينما بدأت المحكمة بسماع الاتهامات الموجهة ضد كابتن السفينة والمدعو Leonardo Manuel Aviles وهو أسباني الجنسية، حاول الادعاء أن يثبت أن الكابتن قد أمر بشكل قانوني أن يتوجه إلى ميناء Fremantle، لكن المحكمة وجدت بعد تقييم الأدلة المقدمة من المتهم أن الأمر الذي وجّه إلى كابتن السفينة غير قانوني، وبالتالي لا يعتبر الكابتن أنه قد خالف الأمر الذي قد أعطي له. النتيجة المترتبة على ذلك أن المحكمة قد وجدت من حيثيات القضية أن السفينة South Tomi لم تؤمر بالتوقف عندما كانت داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة لأستراليا وإنما خارجها. أي أن المطاردة كانت قد بدأت عندما كانت السفينة South Tomi خارج المنطقة الاقتصادية الخالصة لأستراليا. على الرغم من أن الكابتن الأسباني قد اعترف بأنه كان يقوم بالصيد غير القانوني إلا أن المطاردة الأسترالية كانت مخالفة لشروط المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار^(٢٠). إن القرار السابق يمثل التناقض الواضح بين أهداف اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ المتعلقة بالمطاردة الحثيئة وبين الواقع العملي الذي يبين أن القانون الدولي قد يستخدم في مصلحة الجهة المنتهكة له. لا أظن أنه كان في نيّة الدول الموقعة على اتفاقية قانون البحار أن تصل إلى هذه النتيجة. بعض الدول قد تحاول اليوم تجنب الثغرات الموجودة في الاتفاقية السابقة من خلال تبني تشريعات خاصة بها تنظم حقها في حماية المناطق

(19) Available at <http://www.westaustrianvista.com/south-tomi.html>

(20) J. Marissen, *Hot Pursuit on No Pursuit? The F.V. South Tomi Arrest in 2001*, 16 Australian and New Zealand Maritime Law Journal 66 (2002); <http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMLJ/2002/4.pdf>

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

المائية التابعة لها، لكن يجب أن نعرف أن المبادئ الواردة في اتفاقية قانون البحار وخاصة المتعلقة بالمطاردة الحثيثة هي مبادئ دولية عرفية⁽²¹⁾، أي أن الدول ملزمة باحترامها حتى في ظل قوانين داخلية مخالفة، فالأولوية في التطبيق تكون للقانون الدولي.

ثانياً: المطاردة يجب أن تتم من قبل السفن الحربية أو الحكومية:

اشترطت اتفاقية ١٩٨٢ السابقة وتحديداً الفقرة الخامسة منها أن تتم المطاردة من قبل سفن حربية أو غيرها من السفن التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك. يستنتج من ذلك أن السفن الخاصة أو السفن السياحية أو التجارية لا يحق لها القيام بهذه المهمة. من المهم أن نحدد معالم السفينة الحربية التي يحق لها أن تقوم بعملية المطاردة. لقد أشارت المادة ٢٩ من اتفاقية ١٩٨٢ بأن السفينة الحربية هي تلك "السفينة التابعة 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". لو أردنا أن نحدد هذه الشروط السابقة نجد أنه يجب توافرها جميعها، وسقوط إحداها يجعل السفينة العسكرية تفقد صفتها هذه. الشروط هي على النحو التالي:

- يجب أن تكون السفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما. يترتب على ذلك أنه إذا كانت السفينة تابعة لجماعة خارجة عن القانون مسيطرة على جزء من

(21) N. Poulantzas, The Right of Hot Pursuit in International Law, 39-40 (2002).

[حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

سواحل الدولة كما هو الحال في أجزاء كبيرة من الصومال فالسفينة لا ينطبق عليها هذا الوصف.

- يجب أيضاً أن تحمل السفينة العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية. يمكن القول بأن السفن الحربية يتم بناؤها أساساً لغايات عسكرية أي للمشاركة في عمليات قتالية ولتحقيق هذه الغاية فهي تكون مزودة بأسلحة وذخيرة مناسبة ظاهرة للعيان، هذا بالإضافة إلى أن السفن الحربية تكون أكثر سرعة من السفن التجارية. العلامة الرئيسية للسفن العسكرية هي الشكل بالإضافة إلى حملها العلم التابع لبحرية دولة ما.
- يجب أن تكون السفينة تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومته.
- يجب أن يتم تشغيلها من قبل طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية.

قد يبدو أن هناك تناقضاً بين المادة ١١١ و المادة ٨٨ من اتفاقية قانون البحار، فهذه الأخيرة تعلن بصريح النص أن أعالي البحار هي منطقة مخصصة بشكل حصري لغايات سلمية وبنفس الوقت المادة ١١١ تسمح بالمطاردة من قبل سفينة حربية لسفينة تجارية. إن مصطلح "سلمية" يتعارض مع العمليات العسكرية التي قد تقوم بها الدول لكن يبدو أن التطبيقات الدولية قد عالجت هذه المعضلة عندما أعلنت أن المطاردة سواء في أعالي البحار أو غير ذلك لا يجوز أن يؤدي إلى إغراق السفينة الملاحقة و هذه الفكرة ليست جديدة فقد تم إقرارها منذ الثلاثينيات من خلال ما عُرف بتسميته بقضية I'm Alone بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا حيث إن حق المطاردة الحثيثة لا يشمل حق إغراق السفينة المطاردة بشكل متعمد، ولكن

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

عملية إغراقها بشكل غير قصدي أثناء الملاحقة قد يعتبر جائز قانوناً^(٢٢). لذلك إذا كان القانون الدولي للبحار قد أعطى الدول أن تستخدم سفنها الحربية في مطاردة السفن الأخرى إلا أن هذا لا يجوز أن يستخدم بطريقة تعسفية. إن هناك احتمالية واردة أن يحدث أثناء عملية المطاردة مخالفة صريحة للمادة ١١١ السابقة لذلك جاءت اتفاقية قانون البحار، وأكدت على واجب التعويض فيما لو حدث تجاوز لاستخدام هذا الحق.

ثالثاً: السفينة موضوع المطاردة يجب أن تكون غير حربية:

إن السفن الحربية تتمتع ببعض الامتيازات الممنوحة لها بموجب القانون الدولي^(٢٣). إن هذا الشرط على الرغم من عدم النص عليه صراحة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إلا أنه يمكن أن يفهم من سياق المادة ١١١ السابقة بعد ربطها بغيرها من المبادئ القانونية الواردة في الاتفاقية أعلاه. فمخالفة سفينة حربية أجنبية لأحد الحقوق السيادية للدولة الساحلية لا يعطي هذه الأخيرة الحق بمطاردة السفينة المخالفة إنما يقتصر حقها بمطالبتها بمغادرة المياه الإقليمية على الفور^(٢٤). لكن هذا لا يعني أنه لا يمكن ملاحقة تلك السفينة الحربية الأجنبية قضائياً، فالقانون الدولي أقيم المسؤولية الدولية على دولة العلم المرفوع على السفينة الأجنبية عن أية خسارة

(٢٢) Reports of International Arbitral Awards, Recueil des Sentences Arbitrals, s.s "Im Alone", (Canada v United States, 30 June 1933 and 5 January 1935, Volume III, pp. 1609-1618, United Nations, 2006. Max Planck Encyclopedia of Public International Law (MPEPIL)2, 133-134 (1981);

انظر أيضاً الدكتور غسان الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، ١٠٨ - ١٠٩ (١٩٩٢)

(٢٣) مادة ٣٢ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢

(٢٤) انظر منطوق المادة ٣١ من اتفاقية قانون البحار.

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق]

أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال تلك السفينة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي، أو نتيجة مخالفتها قواعد القانون الدولي.

والسؤال الذي يخطر على أذهاننا هنا. ماذا لو تمرد طاقم سفينة حربية أو حكومية واستولوا على زمام السفينة، هل تعتبر السفينة الحربية في حكم الأعمال التي تصدر عن سفينة مدنية أو غير حربية؟ باعتقادي أن السفينة الحربية الأجنبية التي سيطر عليها بعض الضباط المتمردين على سلطة الضابط المعين رسمياً من قبل حكومته تتحول إلى سفينة غير حربية، وبالتالي يجوز مطاردتها. إن هذه النتيجة التي تم التوصل إليها ما هي إلا نتيجة تطبيق مقارن للمادة ١٠٢ المتعلقة بالقرصنة في أعالي البحار التي تنص على أنه إذا ارتكبت أعمال القرصنة سفينة حربية أو سفينة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة خاصة. لكن لا بد من الإشارة إلى أن مطاردة سفينة حربية لأخرى لها نفس الصفة لا تخلو من مخاطر خاصة إذا كانت السفينة موضوع الملاحقة مدججة بالسلاح، أو إذا كانت تتبع دولة لا تربطها علاقات دبلوماسية طيبة مع دولة السفينة صاحبة الحق بالمطاردة.

إن موضوع السفن الحربية في القانون الدولي لا يخلو من تعقيد. إن دراسة القانون الدولي بشكل دقيق يجعلنا أحياناً نصل إلى حقائق ليس من السهل على القارئ غير القانوني أن يتقبلها لكن مع ذلك تكون مقبولة قانوناً. أسوق هذه المقدمة لأن القانون الدولي قد سمح بفكرة التحول في طبيعة السفينة في زمن الحرب فقط. يقول القانون الدولي إن السفن التجارية يمكن أن تتحول إلى سفن عسكرية. هذا ما

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

جاء في اتفاقية لاهاي الموقعة في ١٨، ١٠، ١٩٠٧. النتيجة أنه في بعض الحالات لايجوز تطبيق المطاردة الحثيثة على بعض السفن التجارية. لكن واضعي نصوص هذه المعاهدة لم يتركوا الأمر بدون تحديد بل وضعوا من الشروط ما يكفي لضبط الأمور بشكل دقيق. هذه الشروط هي على النحو التالي^(٢٥):

- (١) يجب أن توضع السفينة التجارية التي تحولت إلى سفينة عسكرية تحت السلطة المباشرة والرقابة الفورية والمسؤولية الدولية التي تحمل علمها.
- (٢) يجب أن تضع هذه السفينة علامات خارجية تخضعها لسيطرة دولة ما.
- (٣) يجب أن يكون قائد السفينة في خدمة الدول و خاضع لإمرة السلطات المختصة ويظهر اسمه في قائمة الضباط.
- (٤) يجب أن يكون الطاقم خاضعاً لقوانين الضبط العسكري.
- (٥) يجب على السفينة التجارية التي تحولت إلى عسكرية أن تحترم قوانين النزاعات المسلحة.

رابعاً: توجيه تنبيه إلى السفينة المراد مطاردتها من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها:

تشير الفقرة الرابعة من المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار إلى أنه لايجوز البدء بالمطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها، وهذا ما أكدت عليه المحكمة

(25) Convention (VII) relating to the Conversion of Merchant Ships into War-Ships. The Hague, 18 October 1907. D. Schindler and J. Toman, The Laws of Armed Conflicts 798-800 (1988); L C. Green, The contemporary law of armed conflict 159 (1993).

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق]

الدولية للبحار في قضية (M/V Saiga)⁽²⁶⁾. هذه الفقرة تقتصر عملية التنبيه بالتوقف على وسيلتين: هما استخدام إشارة ضوئية، أو استخدام إشارة صوتية⁽²⁷⁾. لم تحدد هذه الفقرة طبيعة هذه الإشارة أو عدد المرات التي يجب استخدامها فالهدف الأساسي هو إعلام السفينة الأجنبية أنها يجب عليها التوقف من أجل التحقق من مخالفة حدثت أثناء مسيرها في مياهها الخاضعة لسيادتها أو كما يقول Mr. EDMONDS عضو لجنة القانون الدولي أثناء المناقشات المتعلقة بحق المطاردة الحثيئة:

"The important point was the fundamental right to give the order to stop and to undertake hot pursuit, not the specific means by which that right was exercise"⁽²⁸⁾.

كما أنها لم تحدد بُعد المسافة بين كلتا السفينتين، وإنما تبنى واضعو اتفاقية قانون البحار معياراً تقديرياً تستطيع من خلاله السفينة موضوع المطاردة أن تسمع أو ترى تلك الإشارة. فإذا وجهت تلك الإشارة وامتعت السفينة عن التوقف فيجوز البدء بملاحقتها. لكن في ظل التطور التكنولوجي هناك بعض الأسئلة التي قد تطرح في هذا السياق. هل نستطيع استخدام إشارات الراديو للسفينة المخالفة للتوقف؟ هل يمكن استخدام الرادار لملاحقة السفن التي لا يمكن مشاهدتها بالعين المجردة؟ هذه الأسئلة وغيرها طرحها الكاتب Craig Allen, في مقالة بعنوان "Doctrines of Hot Pursuit". يتساءل الكاتب ما يلي:

- Can radio signals be used to give the required order to stop?

(26) M/V Saiga Case (No.2) (St Vincent and the Grenadines v Guinea) ITLOS Case No.2. 1 July 1999, paragraph 145.

(27) P. Malanczuk, M. Barton, Akehurst's: Modern Introduction to International Law 187 (1997).

(28) Yearbook of the International Law Commission, Volume I, Para 58, Report to the General Assembly, 345th session p. 54, (14 Mai 1956)

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

- Can radar be used to track vessels not subject to visual observation?
- Can high altitude aircraft or satellites keeping vessels under continuous observation satisfy this requirement of hot pursuit?⁽²⁹⁾

لقد أخذت لجنة القانون الدولي International Law Commission في عام ١٩٥٦ بعين الاعتبار أن استخدام إشارة الراديو لإعطاء أمر بالتوقف لسفينة أجنبية هو أمر قد يحدث في الواقع العملي، لكنها في تعليقها على طبيعة الإشارة التي يجب أن تستخدم في عملية الاتصال بين السفينة التي تقوم بالمطاردة وبين السفينة المطاردة، فقد أعلنت صراحةً استبعادها لاستخدام وسيلة الاتصال اللاسلكية، دون أن تحدد المقصود من ذلك، وقد عللت هذا الرفض بقولها: إنه قد يساء استخدامه، حيث إنه من الممكن أن يستخدم من أية منطقة، وكررت أن عبارة "الإشارة الضوئية أو الصوتية" الواردة في الاتفاقية تستبعد استخدام الإشارات اللاسلكية.

"To prevent abuse, the Commission declined to admit orders given by wireless, as these could be given at any distance; the words 'visual or auditory signal' exclude signals given at a great distance, and transmitted by wireless"⁽³⁰⁾.

بالعودة إلى القضية المعروفة باسم M/V Saiga والتي فيها تمت المخاطبة بين السفينة الغينية والسفينة التي تحمل علم سان فانسنت و غرينادين من خلال أجهزة لاسلكية، من الضروري أن أشير إلى ما دار من أفكار أثناء المرافعات الشفوية التي تمت أمام هيئة المحكمة. بالتعليق على الفقرة الرابعة من المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار، حاول ممثل غينيا الدكتور Lagoni أن يبين أن الجنرال Sow (الضابط

(29) C. Allen, *Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices* 20 Ocean Development and International Law 310 (1989).

(30) Yearbook of the International Law Commission, Volume II, para iii, Report to the General Assembly, p. 285 (1956)

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

الغيني المسؤول على متن إحدى السفن الحربية البحرية التي قامت بالمطاردة) قد قدم الدليل على أنه قد قام بالاتصال مع الكابتن في السفينة الأخرى من خلال قناة الراديو رقم ١٦ التي تستخدم عادةً لهذه الغاية^(٣١)، وبالنسبة له فإن إشارة الراديو هي إشارة صوتية وبالتالي تتفق مع مفهوم الفقرة الرابعة السابقة^(٣٢).

من المهم الإشارة أن المحكمة الدولية للبحار في قضية M/V Saiga^(٣٣) كانت قد قبلت فكرة مبدئية استخدام إشارات الراديو كعلامة تمييز للسفينة المراد ملاحقتها. لكن الواقع العملي يثير الكثير من المشاكل التي قد يكون من الصعب وصفها. على فرض أن المحكمة قبلت فكرت التبليغ من خلال إشارة الراديو، ما الذي يثبت أن الإشارة المرسله قد أُستلمت؟ وعلى فرض أنها أُستلمت كيف يمكن لنا أن نتأكد أن السفينة التي يشتبه بأنها خرقت القوانين الداخلية قد فهمت تلك الإشارة خاصة إذا استخدمت فيها لغة غير إنجليزية؟ ألا يمكن أن تكون أجهزة الاستقبال معطلة لسبب أو لآخر؟ هل نستطيع أن نستخدم الرسائل القصيرة المستخدمة حالياً بين أجهزة

(٣١) International Tribunal for the Law of the Sea, Public Hearing held on Tuesday, 16 March 1999, (Saint Vincent and Grenadines v. Guinea), ITLOS/ PV.99/15/Rev.1, p. 15.

(٣٢) Guinea states that at about 0400 hours on 28 October 1997 the large patrol boat P328 sent out radio messages to the *Saiga* ordering it to stop and that they were ignored. It also claims that the small patrol boat P35 gave auditory and visual signals to the *Saiga* when it came within sight and hearing of the ship. The Guinean officers who arrested the ship testified that the patrol boat sounded its siren and switched on its blue revolving light signals. M/V Saiga Case (No.2) (St Vincent and the Grenadines v Guinea) ITLOS Case No.2. 1 July 1999, paragraph 137.

(٣٣) وقائع القضية: السفينة Saiga هي حاملة نفط تحمل علم دولة سان فانسننت و غرينادين. وعند حدوث المشكلة كانت السفينة تعمل على تزويد سفن صيد بالوقود وهي تصطاد بالقرب من سواحل غينيا. في السابع و العشرين من أكتوبر ١٩٩٧ وبينما هي تعبر الحدود المائية بين غينيا وغينيا بيساو دخلت إلى المنطقة الاقتصادية الخاصة لغينيا حيث تم توقيفها في اليوم التالي وتم اعتقال طاقمها.

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

الاتصال الخلوي؟ أو من خلال الإنترنت؟ من الواضح أن قبول الإشارة المرسلّة من خلال الراديو تثير الكثير من المشاكل. لهذا السبب رفضت المحكمة الحجج المقدّمة من غينيا وقالت إنه لا يوجد دليل كافٍ على أن الأمر بالتوقف قد صدر أو أنه قد أُستلم⁽³⁴⁾. اعتقد أنه لا يجب أن نفسر الفقرة الرابعة من المادة ١١١ بشكل ضيق؛ لأن ذلك سوف يخرج النص من إطاره العام، وبالتالي سوف يستخدم بطريقة تتناقض والفكرة الأساسية من حق المطاردة الحثيثة، فلا يجوز أن ننقل كاهل الدولة المتضررة من الصيد غير القانوني، وأن نضع عليها شروطاً تعجيزية تضعها في النهاية في مظهر المعتدي بدل الضحية. لذلك من المهم أن نعيد التفكير بطريقة عملية أخرى تكفل عدم حرمان الدولة المتضررة من ممارسة حقّها وبنفس الوقت أن لا تتعسف بممارسة حقّها. يبدو أن الخيار في نهاية المطاف هو من تقدير المحكمة التي تنظر في القضية فلها ما يكفي من سلطة تقديرية لكي تحدد طبيعة الاتصال الواجب استخدامه.

خلاف آخر حصل أمام المحكمة الدولية للبحار في قضية تعرف بـ Volga Case

وقائع الخلاف: Volga هي سفينة تحمل العلم الروسي، قام رجال البحرية الأسترالية من خلال إحدى مروحياتها بالصعود على متنها، وعند لحظة الصعود كانت السفينة Volga خارج المنطقة الاقتصادية الخالصة. رفع الخلاف إلى المحكمة الدولية للبحار، وهناك حدث خلاف حول واقعة التبليغ بالتوقف. الجانب الروسي يؤكد أنه لم يثلق أيّ تنبيه بالتوقف قبل صعود الجانب الأسترالي على متن سفينتهم سواء من قبل المروحية أو أية سفينة أسترالية، في حين يؤكد الجانب الأسترالي أن

(34) M/V Saiga Case (No.2) (St Vincent and the Grenadines v Guinea) ITLOS Case No.2. 1 July 1999, paragraph 151

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

الأمر بالتوقف قد تم من خلال إشارة أرسلت من متن المروحية التابعة للبحرية الأسترالية بينما كانت السفينة Volga مازالت في المنطقة الاقتصادية الخالصة الأسترالية⁽³⁵⁾. للأسف لم تعالج المحكمة هذا الخلاف مع العلم أنه كان بإمكانها أن تضع حداً للخلاف حول واقعة جديدة وهي التبليغ من خلال مروحية حربية. الحجة التي ساقتها المحكمة في الفقرة ٨٣ من قرارها قد تكون وجيهة، وهو أن الخلاف يتعلق فقط بالإفراج السريع عن السفينة Volga والمرتبطة بالمادة ٢٩٢ من اتفاقية قانون البحار. لكنها فقدت فرصة مهمة لمحاولة الحد من الخلاف الدائر حول الفقرة الرابعة من المادة ١١١ السابقة.⁽³⁶⁾

الفرع الثاني**الشروط الموضوعية**

تتمحور الشروط الموضوعية حول شرطين اثنين: الأول وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود انتهاك لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية. والثاني يتعلق بفكرة أن المطاردة يجب أن تكون مستمرة أو غير متقطعة. أولاً: وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود انتهاك لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية:

هذا الشرط ينقسم إلى قسمين: القسم الأول متعلق بالأسباب الوجيهة والثاني متعلق بانتهاك قوانين الأنظمة للدولة الساحلية.

(35) The "Volga" Case (Russian Federation v. Australia), ITLOS Case No11, Judgment of 23 December 2002, paragraphs 30-33

(36) In the view of the Tribunal, matters relating to the circumstances of the seizure of the Volga as described in paragraphs 32 to 33 are not relevant to the present proceedings for prompt release under article 292 of the Convention. The Tribunal therefore cannot take into account the circumstances of the seizure of the Volga in assessing the reasonableness of the bond. The "Volga" Case (Russian Federation v. Australia), ITLOS Case No11, Judgment of 23 December 2002, paragraph 83; N. Klein, Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea 96 (2005).

١. الأسباب الوجيهة للاعتقاد بثير الكثير من المشاكل التطبيقية:

أن الفقرة الأولى من المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار أعطت السلطات المختصة للدولة الساحلية الحق بالمطاردة إذا توافر لديها أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية. أن عبارة الأسباب الوجيهة للاعتقاد المذكورة سابقاً تستحق أن نبحث فيها بتعمق. أن العبارة السابقة تترجم بالنسخة الإنجليزية للاتفاقية بـ "good reason to believe" وباللغة الفرنسية تترجم بـ "bonne raisons de croire".

هذه العبارة قد تم تبنيها من قبل لجنة القانون الدولي (ILC) International Law Commission في عام ١٩٥٦ وفهم من هذه العبارة أنه يجب التمييز بين فكرة أن تكون الدولة متأكدة بأن انتهاكاً قد حصل في المياه التابعة لها وبين مجرد الشك وتم الاتفاق أن الأسباب الوجيهة يجب أن تكون قائمة على التأكد وليس الشك^(٣٧). على الرغم من هذا التمييز يبقى لدينا أسئلة كثيرة ليس من السهل أن تجيب عليها المادة ١١١ السابقة. هذه الأسئلة هي نتاج التطبيقات العملية على الساحة الدولية. هل الأسباب الوجيهة للاعتقاد تعني أن يتم مشاهدة السفينة الأجنبية بالعين المجردة وهي تقوم بالصيد غير المصرح به أم أن وجود سمك على سطح السفينة كافٍ للدولة الساحلية لاعتبار السفينة الأجنبية في حالة انتهاك لقوانينها وأنظمتها. ألا يمكن أن نعتبر أن السفينة الأجنبية في حالة مرور بريء بعد أن قامت بالصيد في أعالي

(37) N. Poulantzas, The Right of Hot Pursuit in International Law, 156-657 (2002). This wording was adopted by the International Law Commission (ILC) in 1956 and is understood to provide for a distinction between a certainty that an offence has been committed and a mere suspicion. Hence "good reason to believe" is founded upon strong indications and not on mere suspicion or suppositions that an offence has been committed.

[حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

البحار. أمر طبيعي أن تتبنى الدول نهجاً ضيقاً تجاه السفن الأجنبية من أجل ردعها للصيد في مياهها الإقليمية. هذه الأسئلة وغيرها كانت محور نقاش طويل أمام المحاكم الأسترالية في قضية السفينة Viarsa.

وقائع القضية: في السابع من آب ٢٠٠٣ شاهدت السفن المسؤولة عن حراسة السواحل الأسترالية السفينة Viarsa التي ترفع العلم الأوروغواي وهي في المياه الإقليمية الأسترالية. طلبت السفن الحربية الأسترالية من السفينة Viarsa التوقف بعد أن شكت بأنها تقوم بالصيد غير المصرح به في مياهها الإقليمية لكن السفينة السابقة قامت بالهرب وتمت المطاردة الحثيثة للسفينة Viarsa لمدة ٣ أسابيع متواصلة وألقي القبض عليها بعد آلاف الأميال من أستراليا بالقرب من جنوب أفريقيا^(٣٨). أثناء المرافعات أمام المحكمة، تقدم محامو الدفاع بالطعن بإجراءات السلطات الأسترالية بالقول بأنها لم تشاهد الصيادين يصيدون في منطقة الصيد الأسترالية وأن القضية من أساسها قائمة على دلائل افتراضية غير دقيقة.

"The authorities had not seen the men fishing in the Australian fishing zone and the case had been based entirely upon circumstantial evidence"⁽³⁹⁾.

في النهاية و بعد سنتين من النقاش أمام المحكمة تم تبرئة البحارة الذين كانوا يقودون السفينة Viarsa على الرغم من أنه وجد على متنها ما يزيد عن ٩٧ طن من سمك Tooth fish.

(38) L. Blakely, *The End of the Viarsa Saga and the Legality of Australia's Vessel forfeiture Penalty for Illegal Fishing in its Exclusive Economic Zone*, 17 Pacific Rim Law and Policy Journal Association 677 (2008).

(39) A. Banks, *\$30 m claim after fishers freed*, The Australian 4 (2005).

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

إن القضية السابقة تُظهر عمق الخلاف الذي قد يثور عند تطبيق نظرية المطاردة الحثيثة. ليس لدينا قرائن تدين أو تبرئ السفينة Viarsa وقد تكون عملية التبرئة قد تمت على أساس ضعف القرائن المؤيدة لحجج الحكومة الأسترالية لكن الواقع العملي يؤكد أنه من الممكن أن تتقلب عملية المطاردة ضد الحكومة التي تعتقد أنها تعرضت لعملية صيد غير مصرّح به في ضوء الفقرة الثامنة والأخيرة من المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار التي تنص أنه " في حالة إيقاف أو احتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر حق ممارسة المطاردة الحثيثة، تعوض عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة لذلك".

إن عبارة أسباب وجيهة للاعتقاد أو good reason to believe ليس من السهل أن يتم تحديد مفهومها بشكل صريح ودقيق فكل قضية تحتاج أن تعالج على حدة. فمثلاً عالجت المحكمة الدولية لقانون البحار " International Tribunal for the Law of the Sea " نفس الموقف في قضية M/V Saiga المشار إليها سابقاً. عندما تم رفع القضية إلى المحكمة الدولية لقانون البحار أشارت إلى أن بعض شروط المطاردة الحثيثة متوفرة والبعض الآخر غير متوفر. ففيما يتعلق بشرط "good reason de believe" أشارت إلى أنه يجب الاعتماد لمعرفة هل هناك أسباب وجيهة للاعتقاد للدولة التي تعتقد انه تم مخالفة قوانينها الساحلية على أساس المعلومات المتوفرة لدى الدولة. لكنها أضافت أن السلطات الغينية لم يكن لديها سوى مجرد شكوك وهذه الشكوك غير كافية لإيقاف السفينة^(٤٠) M/V Saiga.

(40) M/V Saiga Case (No.2) (St Vincent and the Grenadines v Guinea) ITLOS Case No.2. 1 July 1999, paragraph 146; see also B. Kwiatkowska, *The Saint Vincent and*

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

من أجل تجنب الخلافات التي أثارته المادة ١١١ السابقة وتحديداً الفقرة المتعلقة بفكرة "أسباب وجيهة للاعتقاد" حاولت بعض الدول أن تتدخل فيما بينها من خلال توقيع اتفاقيات ثنائية أو جماعية مثل الاتفاق الموقع في العاصمة الفرنسية في ٨ كانون أول ٢٠٠٧ بين أستراليا وفرنسا والمسمى:

"Agreement on the Cooperative Enforcement of Fisheries Laws between the Government of Australia and the Government of the French Republic in the Maritime Areas Adjacent to the French Southern and Antarctic Territories and Heard and McDonald Island".

هذا الاتفاق عالج نظرية المطاردة الحثيئة من خلال التعاون بين سلطات الدول المعنية. لقد حصر فكرة المطاردة فقط ضد سفن صيد الأسماك الأجنبية. ما يهمنا في هذا الاتفاق أنه عالج موضوع "الأسباب الوجيهة للاعتقاد" من خلال تحديد معايير ثابتة يجب الاعتماد عليها وهي:

١. المشاهدة العينية المباشرة لسفينة الصيد الأجنبية من قبل سفن مصرح لها،
٢. أدلة تم الحصول عليها بواسطة وسائل تقنية.

تقول المادة الرابعة من الاتفاقية السابقة ما يلي.

Hot pursuit may be commenced upon fulfilling the following conditions:

- a. the authorities of the relevant party have good reason to believe that the fishing vessel or one of its boats has violated the laws of the Party within whose maritime zone the vessel is detected. The basis for such belief may include:
 - i. direct visual contact with the fishing vessel or one of its boats by the authorised vessel; or

the Grenadines v. Guinea M/V Saiga Cases, 11 Leiden Journal of International Law 547-564(1998).

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

ii. evidence obtained by or on behalf of the authorised vessel by technical means⁽⁴¹⁾.

إن الوسائل التقنية التي قد تلجأ لها الأطراف المتعاقدة متعددة فقد تشمل الاعتماد على الأقمار الصناعية أو الرادار أو غيرها من الوسائل. ما يلاحظ على هذه الاتفاقية أن النص الإنجليزي يختلف عن النص الفرنسي فيما يتعلق بعبارة "الوسيلة التقنية" الواردة في الفقرة الثانية من المادة الرابعة. فالنص الإنجليزي يقصر على استخدام مصطلح "وسيلة تقنية" أما النص الفرنسي فيستخدم عبارة "وسيلة تقنية موثوق بها بشكل معقول" أو كما جاء بالنص الفرنسي:

"des moyens techniques raisonnablement fiables"⁽⁴²⁾

مما لا شك فيه أن النص الإنجليزي يختلف عن الفرنسي، وهذا بدوره سوف يحدث كثيراً من المشاكل في الواقع العملي متى دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.

مما لا شك فيه أن تقدير وجهة السبب الذي يبرر المطاردة من عدمه مسألة تخضع للتقدير الخاص بالدولة الساحلية⁽⁴³⁾ وهذا بدوره يحدث مشاكل عملية أثناء

(٤١) تتكون الاتفاقية من ١٤ مادة. تعالج الاتفاقية مواضيع مختلفة مثل التعاون (م ٣) والمطاردة الحثيثة (م ٤) و الاختصاص (م ٥) وتمويل التعاون (م ٨). لكن هذه الاتفاقية إلى الآن لم تدخل حيز التنفيذ:

http://www.aph.gov.au/house/committee/jsct/24february2010/treaties/france_text.pdf
(42) http://www.aph.gov.au/house/committee/jsct/24february2010/treaties/france_text.pdf

- Une poursuite peut-être engagée lorsque les conditions suivantes sont remplies :
- a. les autorités de la Partie concernée ont de bonnes raisons de croire que le navire de pêche ou l'une de ses embarcations ont enfreint la législation de la Partie dans la zone maritime de laquelle le navire est repéré. Cette conviction peut s'appuyer sur les éléments suivants :
 - i. un contact visuel direct avec le navire de pêche ou l'une de ses embarcations par le navire autorisé ; ou ii. une preuve obtenue par le navire autorisé ou pour son compte par un des moyens techniques raisonnablement fiables ; et b. un signal clair pouvant être vu ou entendu par le navire de pêche lui enjoignant de stopper a été envoyé par le navire autorisé ou pour son compte

(٤٣) د. إبراهيم العناني، قانون البحار ، ١٢٧-١٢٨ (١٩٨٥).

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

التقييم فلا شك أننا بحاجة إلى إعادة النظر بصياغة هذه المادة.

٢. انتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية تعترضها مشكلة الإثبات:

لقد أعطت اتفاقية الأمم المتحدة للدول الساحلية العديد من الحقوق تختلف باختلاف التقسيمات المعترف بها في البحار، وبالتالي فإن المخالفات تعتبر متغيرة بتغير المكان الذي ترتكب فيه. هذه المناطق لا تقتصر على المياه الإقليمية، وإنما تمتد أيضاً لتشمل المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري. لذلك من المهم التعرف على هذه المناطق المختلفة للتعرف بالتالي على حقوق الدول والتي يشكل التعدي عليها سبباً مهماً للبدء بعملية المطاردة. من المعروف أن البحار واستناداً إلى اتفاقية ١٩٨٢ تنقسم إلى ما يلي:

المياه الداخلية: للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول السفن المتوجهة إلى مياهها الداخلية.

المياه الإقليمية: مساحة من البحر ملاصقة لشواطئ الدولة وممتدة نحو البحر العام بمسافة ١٢ ميل بحري تبتدئ من "خطوط الأساس" وخطوط الأساس هذه تبدأ من آخر نقطة تتحصر عندها مياه الجزر. للدولة الساحلية في هذه المنطقة الحق بالتحكم في الصيد، الملاحة، الشحن البحري، علاوة على استثمار المصادر البحرية واستغلال الثروات المائية الطبيعية الموجودة فيها.

المنطقة المتاخمة: هي منطقة يبلغ عرضها ١٢ ميلاً بحرياً تبدأ حيث ينتهي البحر الإقليمي فهي تقع خارج البحر الإقليمي للدولة مباشرة ويُعترف للدول في نطاقها بحقوق تتعلق بالعمل على حماية البيئة والثروة البحرية الحية و غير الحية

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

والحفاظ على النظام العام للدولة وملاحقة المهربين و المهاجرين بصورة غير شرعية و المتهربين من الجمارك وشؤون الصحة.

المنطقة الاقتصادية الخالصة: حسب منطوق المادة ٥٥ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ فإنها تُعرف بالمنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له ولا تتجاوز مساحة هذه المنطقة حسب المادة ٥٧ عن ٢٠٠ ميل بحري من خط الأساس. وللدولة الساحلية على هذه المنطقة حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية للمياه التي تعلق قاع البحر وباطن أرضه وحفظ هذه الموارد وإدارتها. لكن أهم ما يجب ذكره؛ لأنه مرتبط عملياً بقضايا المطاردة الحثيثة، هو أن رعايا الدول الأخرى لهم الحق في الصيد شريطة أن يحترموا قوانين وأنظمة الدولة الساحلية^(٤٤). لهذا يتوجب على الدولة الساحلية بموجب اتفاقية قانون البحار أن تصدر تراخيص للصيادين ولسفن الصيد الأجنبية^(٤٥) وأن تحدد الأنواع التي يجوز صيدها وكميتها^(٤٦) وتنظيم مواسم الصيد^(٤٧) وأن يتم وضع مراقبين من قبل الدولة الساحلية على متن هذه السفن^(٤٨). بالمقابل للدولة الساحلية وبموجب القانون الدولي أن تتخذ ما يلزم من تدابير من بينها تفتيش السفن واحتجازها وإقامة دعاوى قضائية ضدها^(٤٩).

- (٤٤) انظر المادة ٦٢(٤) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.
 (٤٥) انظر المادة ٦٢(٤) (أ) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.
 (٤٦) انظر المادة ٦٢(٤) (ب) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.
 (٤٧) انظر المادة ٦٢(٤) (ج) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.
 (٤٨) انظر المادة ٦٢(٤) (ز) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.
 (٤٩) انظر المادة ١٧٣(١) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢.

[حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

الجرف القاري: استناداً لمنطوق المادة ٧٦ و٧٧ من اتفاقية قانون البحار، يشمل قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية أو إلى مسافة ٢٠٠ ميل بحري من خط الأساس. وللدولة الساحلية على هذه المنطقة حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية التي تشمل الموارد المعدنية وغيرها من الموارد غير الحية.

إن الهدف من تحديد حقوق الدول الساحلية في المناطق المذكورة أعلاه هو تبيان الوضع القانوني الذي يعطي السفن الحربية للدولة الساحلية الحق في مطاردة السفن الأجنبية في حالة حصول أي تعدٍ على الحقوق السابقة. إن تطبيق فكرة مخالفة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية يجب أن يتناسب والحقوق المخولة للدولة الساحلية بموجب اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢. فإذا ارتكبت جريمة قتل في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة ما على متن سفينة أجنبية، وكان لدى الدولة الساحلية أدلة مادية على تلك الجريمة فليس للدولة الساحلية الحق باستخدام المادة ١١١ المتعلقة بالمطاردة الحثيثة لملاحقة تلك السفينة حتى لو كان الشخص القاتل يحمل جنسية الدولة الساحلية، وكل ما للدولة الساحلية فعله هو مطالبة دولة العلم بتسليم القاتل لها لمحاكمته. إن الواقع العملي المتعلق بمخالفة قوانين الدول الساحلية ليس بالأمر السهل. نحن نعلم استناداً إلى اتفاقية قانون البحار أن لتلك الدول الحق في تنظيم عملية الصيد حتى ٢٠٠ ميل بحري لكن عملياً سفن الصيد تعلم ذلك، وتحاول أن تقوم بهذا الصيد بالوقوف تماماً على هذا الحد البحري محاولة أحياناً الدخول والخروج بسرعة بعد القيام بعملية الصيد. هنا تنثور مشكلة الإثبات فيما لو تم رفع القضية إلى المحكمة.

ثانياً: استمرارية المطاردة:

تتشرط المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار أن تكون المطاردة غير متقطعة uninterrupted. لم تعرف اتفاقية قانون البحار هذا المفهوم لكن بعض القضايا العملية يمكن أن تسهل المهمة. فعلى سبيل المثال لو قامت إحدى السفن العسكرية بمطاردة سفينة أجنبية كانت تصيد في المياه الإقليمية التابعة للدولة الأولى دون تصريح وأثناء المطاردة قامت السفينة الأجنبية بتغيير وجهتها لإنقاذ سفينة أجنبية تطلب المساعدة فيعتبر ذلك انقطاعاً. هذا هو محتوى الخلاف الذي حدث بموجب القضية المعروفة باسم Lena. إن وقائع القضية وردت في كتابات الباحثة Megan Saunders التي أشارت بأن السفينة Lena التي كانت ترفع العلم الروسي، هي إحدى ثمان زوارق تقوم بالصيد غير المشروع داخل المياه التابعة لإحدى الجزر الأسترالية. بدأت البحرية الأسترالية بعد رصد السفينة Lena بمطاردتها، لكنها تلقت أثناء المطاردة رسالة إغاثة SOS من قبل إحدى الزوارق التي كانت في المنطقة، فأوقفت البحرية الأسترالية مطاردتها للسفينة Lena وتحركت لإنقاذ السفينة الطالبة للمساعدة لكن تبين فيما بعد أن إشارة الإغاثة غير صحيحة، وهي مجرد عملية تمويه من قبل الزوارق السابقة لتتمكن السفينة Lena من الهرب.⁽⁵⁰⁾ لا بد أن أوضح أن اتفاقية قانون البحار لم تحدد زمنياً معيناً لاستمرارية المطاردة كما لم تحدد مسافة معينة، فالمطاردة الحديثة غير مقيدة لا بالزمان أو المسافة. وقد حدث عملياً عدة مطاردات

(50) "The call was later proven to be false when no vessel in distress could be located". Megan Saunders, Toothfish pirate uses SOS to escape, (2002), The Australian. Noted by R. Baird, Aspects of illegal, unreported, and unregulated fishing in the Southern Ocean, (2006); R. Baird, Coastal State Fisheries Management: A Review Of Australian Enforcement Action In The Heard And Mcdonald Islands Australian Fishing Zone, 9 Deakin Law Review 91, (2004)

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

حديثة من الفوكلاند إلى الكاب تاون في جنوب أفريقيا ومن أستراليا إلى جنوب إفريقيا. ففي قضية السفينة South Tomi استمرت المطاردة ١٤ يوماً وفي قضية السفينة Viarsa استمرت ٢١ يوماً وهي تعتبر أطول مطاردة تم تسجيلها عبر التاريخ^(٥١). فطالما أن المطاردة لم تنقطع فهي تبقى صحيحة^(٥٢). ولا بد من الإشارة أنه إذا قامت سفينة ما بتسليم زمام المطاردة إلى سفينة أخرى فإنه من المنفق عليه أن هذا لا يعتبر انقطاعاً^(٥٣).

المبحث الثاني**التحديات التي تواجه المطاردة الحثيئة****والمحاولات الدولية لتحديث المفهوم**

إن التطبيقات العملية لعملية المطاردة الحثيئة تواجه في الواقع العملي بالكثير من التحديات التي لا يستهان بها ويأتي في مقدمتها دخول السفينة التي يتم مطاردتها إلى المياه الإقليمية لدولة ثالثة أو المياه الإقليمية لدولة السفينة التي يتم مطاردتها (أولاً). لقد حاولت الدول حماية مناطقها البحرية من خلال تعاون إقليمي ودولي لكن هذا التعاون أدخل تعديلات على مفهوم المطاردة لم تكن بحسبان واضعي اتفاقية قانون البحار (ثانياً)، كما ظهرت مبادرة أمريكية تبنتها كثير من الدول في عام ٢٠٠٢ أدت إلى إحداث زعزعة لفكرة المطاردة الحثيئة وتشويه للنواة الجوهرية لاتفاقية قانون البحار (ثالثاً).

(51) X. Wellem, How will is IUU fishing Enforced by the South African authorities, An analysis of SA practices in relation to foreign fishing vessels visiting Cape town and Durban ports from years 2005-2009, Norwegian College of Fishery Science, University of Tromsø 8 (2009)

(52) D. Anderson, Modern Law of the Sea: selected essays 247 (2008)>

(53) A. Aust, Handbook of International Law 293 (2010)
"It will probably not be interrupted merely by another ship : Aus كما يقول الفقيه : Aus taking over the pursuit".

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

أولاً: دخول السفينة المطاردة إلى المياه الإقليمية لدولة أخرى:

إن القانون الدولي للبحار واضح في هذا المجال، فإذا دخلت السفينة الملاحقة مياه الدولة التي ترفع علمها أو دخلت مياه دولة ثالثة فإن المطاردة يجب أن تتوقف ولا يحق للسفينة المطاردة أن تدخل تلك المياه الإقليمية ما لم يكن هناك اتفاق مسبق ينص على غير ذلك. إن الحكمة من المنع واضحة فلا يجوز أن يصبح حق المطاردة الحثيثة سبباً لحدوث نزاعات إقليمية بين الدول ولهذا فإن المطاردة يجب أن تتوقف عند دخول السفينة المخالفة للمياه الإقليمية لدولة أخرى. ومن الأمثلة الصريحة على الاتفاق المسبق هو الاتفاق بين فرنسا و أستراليا الموقع عام ٢٠٠٧ والذي يعطي كلاً من الدولتين الحق في دخول المياه الإقليمية للدولة الأخرى أثناء مطاردة سفينة انتهكت القوانين المتعلقة بالصيد في المنطقة المغطاة بالاتفاقية. الولايات المتحدة من جانبها أبرمت العديد من الاتفاقيات مع الجزر الموجودة في بحر الكاريبي ومع دول أمريكا اللاتينية بحيث تسمح للسفن الأمريكية بمطاردة السفن الأجنبية لأجل مكافحة تجارة المخدرات^(٥٤).

إن الحديث عن حق المطاردة الحثيثة يثير العديد من التساؤلات في الواقع العملي. أن المادة الرئيسية التي تتحدث عن حق المطاردة الحثيثة (المادة ١١١) لايجوز أن تقرأ وحدها بمعزل عن بقية اتفاقية قانون البحار، فهذه الاتفاقية هي وحدة واحدة وتحتاج أن تقرأ بشمولية وعليه فيجب التقريب بين المادة ١١١ والمواد

(٥٤) Droit de la Mer, 136 (2008); Bellayer-Roule, *La lutte contre le P. Vincent narcotrafic en mer caraibe: une cooperation international a geomertie variable*, Revue General de Droit International Public 355-386 (2007).

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

من ١٧ - ٢٠ من نفس الاتفاقية والمتعلقة بحق المرور البريء^(٥٥). من المعلوم أن للدول الحق بالمرور البريء بالمياه الإقليمية لدولة ثالثة. والسؤال هو هل يحق لسفينة خالفت اتفاقية قانون البحار من خلال صيدها في المياه الإقليمية لدولة ثانية وتعرضت للمطاردة الحثيئة من قبل السفن الحربية للدولة صاحبة المياه الإقليمية أن تستفيد من حق المرور البريء المنصوص عليه في اتفاقية قانون البحار؟ لقد عدت اتفاقية قانون البحار عدداً من الأنشطة التي إذا حدث أحدها فإنه يجعل مرور السفينة غير بريء أي أنه يخل بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها. ومن هذه الأنشطة ما يلي: أي تهديد بالقوة أو استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية، أي مناورة أو تدريب بأسلحة بأي نوع، أي عمل يهدف إلى جمع معلومات يضر بأمن الدولة الساحلية، أي عمل دعائي يمس بأمن الدولة الساحلية، تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين الدولة الساحلية، أي عمل من أعمال التلوين المقصود، أي من أنشطة صيد السمك، وأي نشاط آخر ليس له علاقة بالمرور^(٥٦). لو حاولنا أن نطبق واقعة هروب سفينة أجنبية أثناء عملية المطاردة ودخولها المياه الإقليمية لدولة ثالثة تحت غطاء المرور البريء نجد أن هذا المرور لا يتعارض مع المرور البريء، والسبب من وجهة نظري أن هذه الواقعة لا تخالف النشاطات المذكورة في المادة ١٩ من اتفاقية قانون البحار بالإضافة إلى أن هذا الفعل "أي الهرب" لا يشكل أي تهديد للدولة الساحلية. هذا التفسير وإن كان غير منطقي، وغير مقبول من قبل البعض، لكنه يتماشى مع

(٥٥) تعرف اتفاقية قانون البحار المرور البريء بأنه المرور الذي لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها.

(٥٦) المادة ١٩ من اتفاقية قانون البحار. حول المرور البريء راجع الدكتور سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار، الأمن القومي العربي ٣٦-٤٦ (١٩٩٤)

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

حرفية المادة ١٩ السابقة، وإن كان لا يتمشى مع روح اتفاقية قانون البحار بشكل عام. يمكن القياس على هذه النتيجة أن الكثير من السفن الحربية الأجنبية سواء الأمريكية أو الإسرائيلية كانت قد استخدمت حق المرور البريء للمرور من قناة السويس مع العلم أن بعض هذه السفن كان لديه نوايا حربية تجاه إيران أو العراق، ومع ذلك لم تمنع مصر هذه السفن من العبور بحجة أنه ليس لها توجهات عدوانية تجاه الدولة مالكة القناة. قد اتفق مع موقف بعض رجال القانون الذين يدافعون عن فكرة أن المياه الإقليمية للدولة الثالثة لا يجب أن تكون مكاناً تغتسل فيه السفينة المخالفة يداها من خطية الصيد غير المصرح به^(٥٧)، لكن التفسير المنطقي يقول غير ذلك.

لكن لا يوجد ما يمنع من أن المطاردة الحثيثة تبدأ من جديد بعد خروج السفينة المخالفة من المياه الإقليمية للدولة الثالثة. يقول الفقيه Poulantzas في هذا الشأن إنه من المناسب أن تبدأ المطاردة من جديد في ظروف تكون فيها السفينة المخالفة لديها النية في الهرب من القانون^(٥٨).

ثانياً: نقل صلاحيات المطاردة الحثيثة بين الدول و موقف القانون الدولي للبحار:

بالرغم من أن فكرة المطاردة الحثيثة هي حق حصري للدولة التي تعرضت إلى انتهاك لقوانينها الداخلية إلا أن التطبيقات العملية أظهرت ضرورة أن تنتقل الدول

(57) R.C. Reuland, *The Customary Right of Hot Pursuit onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the law of the Sea*, 33 Virginia Journal of International Law (1993), 557-589, 581. "washed clean of its sins by the territorial waters of a third state".

(58) N. Poulantzas, *The Right of Hot Pursuit in International Law*, 231 (2002). "It is appropriate to recommence hot pursuit in situations whereby the offending vessel has had a short stay or passage through the territorial waters with the intent to evade the law".

[حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

بعضها لبعض هذا الحق من أجل تحقيق فكرة الحماية الإقليمية للبحار من خلال إبرام اتفاقيات ثنائية أو جماعية. أن الإجراءات أحادية الجانب التي تقوم بها الدول أثبتت عدم فعاليتها في ردع السفن الأجنبية من القيام بالصيد غير المصرح به فنجد أن الدول تلجأ إلى سن تشريعات تنص صراحة أن السفينة التي ترغب بالصيد في مياهها عليها الحصول على تصريح مسبق ضمن شروط محددة على سبيل الحصر.

فقانون الموارد الحية البحرية لجنوب أفريقيا والمسمى: Marine Living

Resources Act of 1998 ينص على ما يلي:

- (1) No person shall exercise any right granted ... or perform any other activity ... unless a permit has been issued by the Minister to such person to exercise that right or perform that activity.
- (2) Any permit ... shall
 - (a) be issued for a specified period not exceeding one year;
 - (b) be issued subject to the conditions determined by the Minister in the permit.
- (3) The holder of a permit shall at all times have that permit available for inspection at the location where the right or activity in respect of which the permit has been issued is exercised.
- (4) A permit to exercise an existing right in terms of this Act may be refused if the conditions of a previously issued permit had not been adhered to⁽⁵⁹⁾.

أن التعاون بين الدول يعتبر من الأسباب الرئيسية والضرورية من أجل مكافحة الانتهاكات التي قد تحدث داخل المياه الإقليمية للدول، لذلك فهي لا تتردد بالتعاون خاصة عندما يجمعها بحر أو محيط واحد، ومن الأمثلة على هذا النوع من التعاون على مستوى القارة الإفريقية اتفاقية التعاون الإقليمي في ممارسة المطاردة البحرية لعام ١٩٩٣ والتي تعرف باتفاقية كوناكري أو ما تعرف باللغة الفرنسية:

"Convention sur la Coopération sous-régionale dans l'exercice de Droit du Poursuite Maritime" "CCSREDPM"

(59) See Republic of South Africa, Government Gazette, Vol. 395, No 18930.

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

هذه الاتفاقية، التي تم توقيعها في كوناكري تجمع جمهورية الرأس الأخضر، غامبيا، غينيا، غينيا بيساو، موريتانيا وجمهورية السنغال، تسمح لسفن الدول الموقعة بمتابعة عملية المطاردة من قبل السفن المختلفة للدول الأعضاء أو كما يقول David Freestone: "The conclusion of "hot pursuit" treaties between West African states - allowing coast-guard vessels to chase offenders into the waters of neighboring states"⁽⁶⁰⁾.

على مستوى القارة الأفريقية هناك اتفاقية أكثر أهمية والتي تسمى: "Southern African Developing Community (SADC) protocol on fisheries"

تسعى هذه الاتفاقية إلى تشجيع الدول الموقعة، وعددها ١٥، على التعاون في تعزيز فعالية تنفيذ الاتفاقية وخفض تكلفة المراقبة في المنطقة. وفي مجال المطاردة الحثيثة شدد البروتوكول في المادة ٨ على ضرورة اتخاذ الترتيبات المناسبة لتمكين التعاون في مجال المطاردة الحثيثة تجاه السفن التي تنتهك قوانين دولة طرف في الاتفاقية وتدخل في اختصاص دولة أخرى عضو. وقد وضّح البروتوكول مجالات التعاون في مجال المطاردة الحثيثة بحيث تشمل: إجراءات تسليم الأشخاص الذين أدينوا بارتكاب انتهاكات لقوانين الصيد في دولة ما إلى دولته لتنفيذ العقوبة، توحيد العقوبة في الدول الأعضاء على الذين ينتهكون قوانين الصيد، التشاور بين الدول الأعضاء لتحديد الإجراءات الواجب اتخاذها تجاه سفينة معينة ترتكب أي مخالفة لأحكام هذا البروتوكول وأخيراً إنشاء آلية معينة لتسجيل سفن الصيد الدولية والوطنية بحيث يساعد ذلك على تبادل المعلومات بين الدول الأعضاء.⁽⁶¹⁾

(60) D. Freestone, Fishery Access Agreements: Some personal thoughts, Fisheries Access in West Africa, The Promotion of Sustainable and Equitable Fisheries Access Agreements 107 (2001).

(61) 2. All illegal fishing and related activities by nationals and juridical persons of a Member State Party shall be made an offence in the national laws of the State Party.

[حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

نبقى في نفس القارة، فقد تبنت المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا^(٦٢) في منتصف عام ٢٠٠٨ مذكرة تفاهم لإنشاء شبكة لخفر السواحل وإعطاء إذن مسبق لتنفيذ المطاردة الحثيثة من أجل مكافحة أي نشاط غير مشروع^(٦٣). إن التعاون لم يقتصر على الدول بل شمل أيضاً المنظمات الدولية فقد تم حديثاً إبرام اتفاق بين منظمة الأمم المتحدة والصومال. فإزاء الحوادث التي تعرضت فيها سفن عديدة لاعتداءات وعمليات اختطاف في المياه الإقليمية للصومال وفي أعالي البحار قبالة سواحلها، بما في ذلك الاعتداء على سفن تعمل لحساب برنامج الأغذية العالمي والعديد من السفن التجارية واختطافها، وإزاء العواقب الوخيمة لتلك الاعتداءات بالنسبة لإيصال المعونة الغذائية. فقد تبنى مجلس الأمن بموجب الفصل السابع من ميثاقه القرار رقم ١٨١٦ لعام ٢٠٠٨ وطلب من الدول التي تتعاون مع الحكومة

3. State Parties shall establish appropriate arrangements to enable co-operation on hot pursuit of vessels that violate the laws of one State Party and enter the jurisdiction of another State Party.

4. State Parties shall co-operate in such matters as the following:

- a) procedures for the extradition to another State Party of persons charged with offences against the fisheries laws of that other State Party or serving a sentence under the laws of that State Party;
- b) establishment of region-wide comparable levels of penalties imposed for illegal fishing by non-SADC-flag vessels and with respect to illegal fishing by SADC-flag vessels in the waters of other State Parties;
- c) consultation with regard to joint actions to be taken when there are reasonable grounds for believing that a vessel has been used for a purpose that undermines the effectiveness of measures adopted under this Protocol and such actions shall include notification of the Flag State and the undertaking by Port States of such investigatory measures as may be considered necessary to establish whether the vessel has indeed been used contrary to the provisions of this Protocol; and
- d) establishment of a mechanism for the registration of international and national fishing vessels as an instrument of compliance and as a means of sharing information on fishing and related activities: <http://www.sadc.int/index/browse/page/150#8>

(62) Maritime Organization of West and Central Africa.

(63) News Release, International Maritime Organization, West and Central African States to Co-Operate in Sub-Regional Coastguard Network (Aug. 12, 2008).

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

الاتحادية الانتقالية على مكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال. إن هذا القرار نص بشكل لا يثير أي لبس وأعطى الدول الحق في دخول المياه الإقليمية للصومال بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، بشكل يتسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح الأحكام المناسبة من القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار^(٦٤).

هناك أمثلة أخرى تبين أهمية التعاون بين الدول كما هو الحال عند مطاردة السفينة South Tomi عام ٢٠٠١ من خلال التعاون بين أستراليا وأفريقيا الجنوبية، أو مطاردة السفينة Viarsa عام ٢٠٠٣ من خلال التعاون بين المملكة المتحدة وجنوب أفريقيا وأستراليا. هذه الأخيرة أعلنت بوضوح أن إلقاء القبض على السفينة المذكورة أعلاه ما كان ليتم لولا مساعدة جنوب أفريقيا:

"The arrests was effective only after assistance was rendered by South Africa"⁽⁶⁵⁾.

إن اتفاقية قانون البحار أجازت بشكل لا يدع مجال للشك أن من حق سفينة ما أن تتابع عمل طائرة أخرى أثناء عملية المطاردة الحثيثة إذا كانوا تابعين لنفس الدولة^(٦٦). لكن ما هو الوضع القانوني إذا كانت السفينة التي بدأت بالمطاردة سلمت زمام الأمور لسفينة أخرى تابعة لدولة أخرى؟ المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار لم تجب بشكل واضح أو على الأقل لم تمنع صراحة هذا التصرف وبالتالي أعتقد أن القانون الدولي المعاصر لا يمنع مثل هذا الفعل باعتبار أن القانون الدولي هو

(64) Resolution 1816, adopted by the Security Council at its 5902nd meeting on 2 June 2008.

(65) See Gullet, W. and Schofield, C. *Pushing the limits of the Law Sea Convention: Australia and French Cooperation Surveillance and Enforcement in the Southern Ocean.*, 22 (4) The International Journal of Marine and Coastal Law (2007).

(66) See article 111 (para 6) "The aircraft giving the order to stop must itself actively pursue the ship until a ship or another aircraft of the coastal State, summoned by the aircraft, arrives to take over the pursuit, unless the aircraft is itself able to arrest the ship".

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

قانون قائم على الرضائية، والقاعدة تقول إنه طالما أن الفعل غير ممنوع فهو مباح. سوف يكون من غير المنطقي ومن غير المعقول على حد تعبير الدكتور Molenaar أن نرفض فكرة أن تقوم سفينة ما بمواصلة عمل سفينة أخرى أثناء مطاردة سفينة مخالفة لاتفاقية قانون البحار^(٦٧). باعتقادي أن القانون الدولي العرفي من جانبه أرسخ الفكرة السابقة وهذا ما حصل عام ١٩٢٩ في قضية I'm Alone بين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا، مع العلم أن هذه القضية تعود إلى ما قبل اتفاقية قانون البحار، حيث بدأت المطاردة من قبل سفينة تختلف عن السفينة التي ألقت القبض عليها.^(٦٨) قد تتفق بعض الدول فيما بينها على التعاون في المطاردة، وهذا لا يخالف القانون الدولي فقد أشارت الاتفاقية الفرنسية الأسترالية إلى هذا صراحة في الفقرة الرابعة من المادة الرابعة وأعطت سفن كل من الدولتين أن يتابعوا سفن بعضهم البعض عند القيام بالمطاردة، وهذا حسب اتفاقية قانون البحار لا يعتبر انقطاعاً للمطاردة بالمفهوم القانوني للاتفاقية^(٦٩). لذلك قد يكون من المقبول أن تقوم سفينة تابعة لدولة ما نفس العمل التي كانت قد بدأتها سفينة أخرى تابعة لنفس الدولة، وقد يكون من المقبول أيضاً أن تقوم سفن دولة ثانية بنفس العمل الذي بدأتها سفن الدولة الأولى إذا كان هناك اتفاق مسبق بذلك، لكن هل من الممكن أن تقوم دولة ما بإتمام عمل الدولة الأولى في المطاردة في ظل عدم وجود اتفاق بذلك؟ لم تشر اتفاقية قانون البحار أيضاً إلى ذلك صراحة لكن أجابت لجنة القانون الدولي على

(67) E. J. Molenaar, *Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: The Pursuits of the Viarsa I and the South Tomi*, 19(1) International Journal of Marine and Coastal Law (2004) 19, 30.

(68) Ibid.

(69) See paragraph 4 from article 4 "An authorised vessel of one Party may take over the hot pursuit commenced by an authorised vessel of the other Party".

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

هذا السؤال بطريقة غير مباشرة عندما قالت بأن أكثر من سفينة يمكن لها أن تقوم بالمطاردة دون أن تحدد جنسية السفن التي تقوم بالمطاردة:

"The ship finally arresting the ship pursued need not necessarily be the same as the one which began the pursuit, provided that it has joined in the pursuit and has not merely effected an interception"⁽⁷⁰⁾.

عند مراقبة الاتفاقيات الدولية التي تعنى بشؤون مكافحة الانتهاكات البحرية نجد تعدد أوجه التعاون فهو لا يشمل فقط المساعدة في المطاردة للسفن المخالفة لقوانين الصيد بل يشمل أيضاً التعاون في مجال مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية لعام ١٩٨٨. هذه الاتفاقية عالجت موضع المكافحة في البحر من خلال المادة ١٧ ودعت إلى تعاون الدول الأطراف إلى أقصى حد ممكن، وبما يتفق مع القانون الدولي للبحار، على منع الاتجار غير المشروع عن طريق البحر.^(٧١) ويجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاشتباه في أن إحدى السفن التي ترفع علمه أو لا ترفع علماً ولا تحمل علامات تسجيل، ضالعة في الاتجار غير المشروع، أن يطلب مساعدة أطراف أخرى على منع استخدامها لهذا الغرض^(٧٢). كما يجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد بأن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقاً للقانون الدولي، وترفع علم طرف آخر أو تحمل علامات تسجيل خاصة به، ضالعة في الاتجار غير المشروع، أن يخطر الدولة التي ترفع السفينة علمها بذلك، وأن يطلب منها إثباتاً للتسجيل، ويطلب منها عند إثباته إذناً باتخاذ التدابير

(70) Yearbook of the International Law Commission (1956) Vol. II, 285 (paragraph 2 (c)).

(٧١) المادة ١٧ فقرة ١

(٧٢) المادة ١٧ فقرة ٢

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

الملائمة إزاء هذه السفينة^(٧٣). لكن الفقرة الرابعة من المادة حددت نطاق التعامل مع السفن المشتبه بها من خلال طريقتين اثنتين هما: اعتلاء السفينة وتفتيشها، ولم تشر إلى مفهوم المطاردة الحثيئة. لكن هل يفهم من ذلك عدم جواز المطاردة في مثل هذه الحالة؟ إن التفسير اللغوي للفقرة الرابعة يعطي انطباعاً أن الاعتلاء والتفتيش ليسا على سبيل الحصر. الفقرة الرابعة تقرأ كالتالي: يجوز للدول التي ترفع السفينة علمها أن تأذن للدولة الطالبة، وفقاً للفقرة ٣ أو لمعاهدات نافذة بينهما أو لأي اتفاق أو ترتيب تتوصل إليه تلك الأطراف على أي نحو آخر، بالقيام، في جملة أمور، بما يلي: (أ) اعتلاء السفينة؛ (ب) وتفتيش السفينة. يتبين أن فكرة الاعتلاء والتفتيش ليستا الطرق الوحيدة المعطاة إلى الدول بل يشمل المطاردة الحثيئة؛ لأن ما هو الهدف من المطاردة الحثيئة سوى إيقاف السفينة المخالفة والتأكد من مدى احترامها للقانون الدولي للبحار؟ لقد أشارت الفقرة الأولى من المادة ١٧ أن التعاون في مجال مكافحة المخدرات يجب أن يتفق مع أحكام القانون الدولي للبحار، لذلك جاءت الفقرة ١٠ من المادة ١٧ ونصت أنه لا يجوز أن تقوم بأي عمل طبقاً للفقرة ٤ من هذه المادة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة K ويسهل تبين أداؤها لمهام رسمية ولها الصلاحية للقيام بذلك العمل، وهذا يتماشى مع موقف اتفاقية قانون البحار وتحديداً الفقرة الخامسة من المادة ١١١. لكن يتوجب الإشارة أن المطاردة لسفينة مشتبه بمتاجرتها للمخدرات لا يعني أن السفينة الحربية التي تقوم بالمطاردة يحق لها دخول المياه الإقليمية للدول الأخرى دون تصريح مسبق، لذلك جاءت اتفاقية ١٩٨٨ السابقة ونصت أنه يتوجب الأخذ بعين الاعتبار في أي عمل يجري ضرورة عدم التدخل في حقوق الدول

(٧٣) المادة ١٧ فقرة ٣.

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

الساحلية والتزاماتها وممارستها لاختصاصها القضائي وفقاً للقانون الدولي للبحار وعدم المساس بتلك الحقوق والالتزامات^(٧٤).

ثالثاً: انقلاب مفهوم المطاردة الحثيثة في ظل التدخل الأمريكي في القانون الدولي للبحار:

إن عبارة "Proliferation Security Initiative" والمعروفة بالاختصار الدولي PSI^(٧٥) هي العبارة الأكثر استخداماً حالياً بين خبراء القانون الدولي للبحار لما أحدثته من ضجة على مستوى القانون الدولي. سوف أوضح بدايةً هذا المفهوم وعلاقته بالقانون الدولي للبحار. PSI هي مبادرة أمريكية تبناها الرئيس الأمريكي جورج بوش الابن في عام ٢٠٠٣ وأصبحت فيما بعد برنامج عمل دولي يضم الآن أكثر من ٩٥ دولة بما فيها الدول الكبرى والاتحاد الأوروبي. تهدف هذه المبادرة إلى مكافحة أسلحة الدمار الشامل ومنع انتشارها سواء برأ، أو بحراً أو جواً. هذه المبادرة الأمنية تم تبنيها كردة فعل عن العجز القانوني الذي منع مصادرة صواريخ بالسنتية كانت متوجهة إلى اليمن في عام ٢٠٠٢ على متن سفينة كورية شمالية

(٧٤) المادة ١٧ فقرة ١١

- (75) M. Valencia, *The Proliferation Security Initiative, Making Waves in Asia*, Routledge, 2005; C. Encavey, *Proliferation security initiative: preemptive counter proliferation*, Monash University, 2005; M. Shulman, *The Proliferation Security Initiative as a new Paradigm for peace*, 2006; Office of the Press Secretary, The White House, "Proliferation Security Initiative: Statement of Interdiction Principles," September 4, 2003, <http://www.state.gov/t/np/rls/fs/23764.htm> (accessed November 17, 2004); John R. Bolton, "Stopping the Spread of Weapons of Mass Destruction in the Asian-Pacific Region: The Role of the Proliferation Security Initiative" (speech, Tokyo American Center, Tokyo, October 27, 2004), <http://www.state.gov/t/us/rm/37480.htm>; *National Strategy to Combat Weapons of Mass Destruction*, Washington, D.C., December 2002, <http://www.whitehouse.gov/news/releases/2002/12/WMDStrategy.pdf>; D. H. Joyner, *The PSI and International Law*, 1 Monitor 10, (Spring 2004).

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

تدعى So San. بناءً على معلومات استخباراتية طلبت القوات الأمريكية من البحرية الإسبانية التي كانت موجودة في تلك المنطقة أن تطارد تلك السفينة وأن توقفها، وهذا ما حدث بالفعل. عندما تم تفتيش تلك السفينة، التي كانت في المياه الدولية لخليج عُمان، وجد على متن السفينة ١٥ صاروخ سكود مخفية بين أكياس الأسمنت. تم تسليم هذه السفينة ومن عليها إلى القوات الأمريكية التي بدورها أعلنت أنها لا تستطيع مصادرتها لأن القانون الدولي الحالي لا يخولها ذلك وقامت بتسليم الصواريخ إلى اليمن الذي أعلن أن الشحنة موجهة له^(٧٦). أن PSI ليست معاهدة أو اتفاقية كما أنها ليست مذكرة تفاهم وإنما مشاركة دولية أخذت طابع عملي لا يفرض التزامات قانونية وإنما التزامات ذات طابع سياسي بهدف وضع أفضل الطرق العملية الهادفة إلى وقف المتاجرة بالأسلحة الأكثر فتكاً. إن الدول المنضمة لهذه المبادرة الأمنية تعتبر نفسها متفقة ضمناً مع المبادئ التي تقوم عليها أو كما تسمى باللغة الأم "Statement of Interdiction Principles". هذه المبادئ والتي تبنتها جميع الدول الأعضاء وتعهدت بتنفيذها بحرفية هي على النحو التالي:

١. اتخاذ تدابير فعالة بالتنسيق مع الدول الأخرى لمنع انتقال أسلحة الدمار الشامل،
٢. اعتماد إجراءات مبسطة لسرعة تبادل المعلومات فيما يتعلق بأي نشاطات مشبوهة وتحقيق أقصى قدر من التنسيق بين المشاركين في الجهود المبذولة،
٣. اتخاذ إجراءات محددة لدعم جهود اعتراض الشحنات المتعلقة بأسلحة الدمار الشامل ووسائل إيصالها، أو المواد ذات الصلة، إلى حد يمكن

(76) Alberto E. Dojas, The Proliferation Security Initiative (PSI), ISIAE Newsletter – CARI, 2009.

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

السلطات القانونية الوطنية من تنفيذ التزاماتها الناشئة عن القانون الدولي بحيث تشمل ما يلي:

(a) تقوم الدولة سواء من تلقاء نفسها أو بناءً على طلب من دولة أخرى باتخاذ إجراءات تجاه أي سفينة تحمل علمها من خلال البحث والصعود على تلك السفينة، سواء كان ذلك في مياهها الداخلية أو مياهها الإقليمية أو في مناطق خارج حدود المناطق السابقة إذا كانت تشتهب بأنها تنقل شحنات من أسلحة الدمار الشامل من أو إلى الدول التي تقلق المجتمع الدولي لكي تتمكن من مصادرتها،

(b) وفي حال كون السفينة المشتبه فيها تحمل علم دولة ما وقدم الطلب إليها من دولة أخرى فإن عليها أن تنتظر بجدية في تقديم موافقة في ظل الظروف المناسبة لصعود وتفتيش السفينة التي ترفع علمها من قبل دول أخرى، ومصادرة هذه الشحنات المتصلة بأسلحة الدمار الشامل في هذه السفن،

(c) اتخاذ الإجراءات المناسبة لوقف أي سفينة في مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي أو المنطقة المتاخمة يشتهب بشكل معقول في أنها تحمل أسلحة دمار شامل من أو إلى دولة مقلقة للمجتمع الدولي.

باعترادي أن هذه المبادرة تشكل تهديداً ليس فقط للدول التي ليست عضواً فيها بل إلى فكرة الملاحة في البحار ذلك أنه بمجرد الاشتباه بأي سفينة سواء في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار تحمل أسلحة دمار شامل فهذا يمكن الدول الأعضاء في هذه المبادرة بمطاردتها وإيقافها والاستيلاء عليها سواء تحققت

[حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

الشروط السابقة الموضوعية أو الشكلية المذكورة في المادة ١١١ أم لا. لا بد أن هذه المبادرة قد قلبت رأساً على عقب مفهوم المطاردة الحثيثة بالمعنى الدقيق والحرفي للعبارة، فإذا كانت المطاردة الحثيثة يجب أن تبدأ من الداخل إلى الخارج أي من المياه الإقليمية إلى أعالي البحار إلا أن هذه المبادرة تسمح بالمطاردة بشكل عكسي أي من أعالي البحار إلى المياه الإقليمية بمجرد الاشتباه بأن السفينة تحمل أسلحة دمار شامل. قد يكون من المقبول ومن المنطق أن نلاحق سفينة أجنبية دون مراعاة لشروط المطاردة الحثيثة الواردة في اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ فيما لو كانت تحمل مثل هذه الأسلحة لكن ماذا لو كانت السفينة المطاردة لا تملك مثل تلك الأسلحة؟ ماذا لو كانت تحمل صيداً غير مسموح به؟ هل لها الحق بالحصول على التعويض في الحالة الأولى؟ هل مصادرة السمك الذي تم اصطياده بطريقة غير صحيحة في الحالة الثانية حتى في ظل عدم احترام المادة ١١١ السابقة يعتبر صحيحاً؟ لا أعتقد أن واضعي تلك المادة كان بفكرهم ظهور مبادرة أمريكية كتلك المتعلقة بـ PSI. عند العودة إلى لجنة القانون الدولي من أجل معرفة فيما لو كان مفهوم المطاردة الحثيثة العكسي "Reverse of Hot Pursuit" قد تم معالجته، لكن لا نجد أي أثر. يقول Sam Bateman من مركز الدراسات الاستراتيجية والدفاعية^(٧٧) أن في حالة المطاردة للقراصنة أو السفن الإرهابية فإنه يجب أن نأخذ بعين الاعتبار مصطلح "المطاردة الحثيثة العكسية" التي تسمح بالدخول إلى المياه الداخلية للدول، ويبدو أن بعض الدول تدرس هذه الاحتمالية من خلال إبرام اتفاقية بهذا الشأن كما هو الحال بين ماليزيا واندونيسيا والفلبين^(٧٨).

(77) Institute of Defence and Strategic Studies.

(78) "However, in the context of pursuing a pirate or terrorist vessel, consideration has been given to the concept of "reverse" hot pursuit that would allow such a vessel to be

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

من المعروف دولياً أن المبادرة السابقة قد جاءت للرد على تهديدات بعض الدول التي تعتبر بنظر الدول العظمى خارجة عن القانون أو ما عرف عنها دولياً بمحور الشر مثل إيران وكوريا الشمالية وكوبا وسوريا وليبيا. المشكلة أن هذه المبادرة تمتاز بأنها أصبحت تتمتع بقوة عالمية نظراً لأن الدول الأعضاء فيها هي الدول التي لها أساطيل بحرية قوية. المشكلة لا تقف هنا فحسب بل إن هذه المبادرة حتى وإن كانت تفتقد في بداية إنشائها إلى أي سند قانوني لكنها اليوم بدأت بالحصول على شرعية قانونية من خلال مجلس الأمن المسؤول عن الأمن والسلم الدوليين^(٧٩). ففي السنة الثانية على تبني مبادرة PSI أقرّ مجلس الأمن القرار رقم ١٥٤٠ لسنة ٢٠٠٤^(٨٠) الذي يطلب من جميع الدول أن تجرم انتشار أسلحة الدمار الشامل، وأن تراقب بدقة ما يدخل وما يخرج من حدودها، وأن تتعاون فيما بينها من أجل وقف انتشار هذه الأسلحة. صحيح أن هذا القرار لم يشر لا من قريب ولا من بعيد إلى المبادرة PSI لكن الدول الأعضاء في المبادرة تعتبر أن هذه المبادرة ما هي إلا تأكيد لما جاء في قرار مجلس الأمن. وعند مراقبة القرارات التي تم تبنيها فيما بعد نجد أن مجلس الأمن بدأ بتطبيق مبادئ المبادرة على كوريا الشمالية صراحةً في القرار رقم ١٨٧٤ لعام ٢٠٠٩. فبعد أن أكد أن نشاطات كوريا

pursued into the territorial sea of a coastal State. Malaysia is currently discussing the possibility of reverse hot pursuit agreements with Indonesia and the Philippines to allow their navies and coast guards to pursue pirates into each other's waters. This would be a welcome development that would enhance the fight against terrorism, piracy and armed robberies against ships ". S. Bateman, UNCLoS and its Limitations as the Foundation for a Regional Maritime Security Regime, Singapore, 24 (2006); Michael Bahar, *Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations*, 40 Vand Journal Transnational Law 17 (2007).

(٧٩) الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة

(80) UN Security Council Resolution 1540, S/Res/1540, New York, April 28, 2004.

[حق المطاردة الحثيئة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق]

الشمالية تشكل تهديداً للأمن والسلم الدوليين، دعت كل الدول أن تفتش كل الشحنات من وإلى تلك الدولة⁽⁸¹⁾. لا شك أن هذه المبادرة على الرغم من أهميتها في مكافحة انتشار أسلحة الدمار الشامل إلا أن تطبيقها في الواقع العملي يتعارض بشكل صريح مع أحكام القانون الدولي للبحار.

(81) "it reaffirms that the proliferation of nuclear, chemical and biological weapons, as well as their means of delivery, constitutes a threat to international peace and security (xxiv); determines that the North Korean activities constitute a clear threat; calls all the member states to inspect all cargo to and from the DPRK, in their territory (xxv); to inspect vessels, with the consent of the flag State, on the high seas, if they have information that provides reasonable grounds to believe its cargo contains WMD (xxvi); and that if the flag State does not consent to inspection on the high seas, the flag State shall direct the vessel to an appropriate and convenient port for inspection (xxvii), the cargo should be seized and the Security Council duly notified about the actions taken to this end" UN Security Council Resolution 1540, S/Res/1540, New York, April 28, 2004

[د. عامر غسان سليمان فاخوري]

الخاتمة

لقد أصبح جلياً أن مفهوم المطاردة الحديثة التي عالجت أحكامه اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ وتحديداً في المادة ١١١ قد بدأ يأخذ أبعاداً جديدة لم تكن في حسابان واضعي تلك الاتفاقية. إن التطبيق العملي للمطاردة الحديثة قد تجاوز الشروط الشكلية والموضوعية بشكل واضح. فإذا كان من حق الدول أن تتعاون فيما بينها، من خلال اتفاقيات ثنائية وإقليمية ودولية، من أجل تحقيق أكبر قدر ممكن من الحماية لمناطقها البحرية، وإذا كان من حق مجلس الأمن الدولي أن يتدخل من أجل المحافظة على الأمن والسلم الدوليين استناداً إلى ميثاقه، إلا أن تلك الاتفاقيات وتلك التدخلات الأمامية لا يجوز أن تتعارض مع أحكام القانون الدولي للبحار. إذا كان المجتمع الدولي يواجه اليوم أخطاراً كبيرة مثل الإرهاب وانتشار أسلحة الدمار الشامل، إلا أن معالجتها يجب أن تكون متماشية مع أحكام القانون الدولي. من الواضح أن بعض قرارات مجلس الأمن تتعارض مع المصلحة العامة التي تحاول تحقيقه اتفاقية قانون البحار والمتمثلة بحرية الملاحة لجميع الدول صغيرة كانت أو كبيرة.

لقد كان الهدف الرئيسي من هذه الدراسة أن نبيّن العلاقة بين النظرية والتطبيق في أكثر المواضيع أهمية على مستوى القانون الدولي للبحار والذي لم يحظ باهتمام الباحث العربي بالشكل اللازم. إن هذه الدراسة ركزت على مادة واحدة في أكبر اتفاقية دولية ألا وهي المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار. هذه المادة على الرغم من وضوحها إلا أن الدراسة التطبيقية لها أثبتت أنها تعاني من مشاكل سواء لغوية أو موضوعية، والتطبيق العملي لها أشار إلى عدم قدرتها على مواكبة التطورات التي تحدث في المجتمع الدولي لذلك فهي بحاجة إلى إعادة النظر فيها من جديد.

المراجع والمصادر

أولاً: المراجع العربية:

- الدكتور إبراهيم العناني، قانون البحار، مصر، دار الفكر العربي (١٩٨٥).
- الدكتور علي إبراهيم، الأشخاص القانونية: مفهومها وأركانها ونظامها القانوني، القاهرة، دار النهضة العربية (١٩٩٩-٢٠٠٠).
- الدكتور غسان الجندي، الروائع المدثرة في قانون البحار، عمان، مطبعة التوفيق (١٩٩٢).
- الدكتور سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار، الأمن القومي العربي، بيروت، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع (١٩٩٤).

ثانياً: المراجع الأجنبية:

- A. Aust, Handbook of International Law, second edition, UK, Cambridge University Press (2010).
- B. Kwiatkowska, The Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea M/V Saiga Cases, 11 Leiden Journal of International Law (1998).
- B. Roule, La lutte contre le narcotrafic en mer caraibe: une cooperation internationale a geomertie variable, Revue General de Droit International Public (2007).
- C. Encavey, Proliferation security initiative: preemptive counter proliferation, Monash University, 2005.
- C. Allen, Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices , 20 Ocean Development and International Law (1989)
- D. Schindler and J. Toman, The Laws of Armed Conflicts, Netherlands, Martinus Nihjoff Publisher (1988).
- D. Anderson, Modern Law of the Sea: selected essays, Netherlands, Martinus Nihjoff Publisher (2008).
- E. J. Molenaar, Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: The Pursuits of the Viarsa1 and the South Tomi, 19(1) International Journal of Marine and Coastal Law (2004).

- G. Williams, The Juridical Basis of Hot Pursuit, 20 British Year book of International Law (1939).
- G. W. and C. Schofield, Pushing the limits of the Law Sea Convention: Australia and French Cooperation Surveillance and Enforcement in the Southern Ocean 22 The international journal of marine and coastal Law (2007).
- H. Miller, The Hague Codification Conference, 4 The American Journal of International Law (1930).
- J. Marissen, Hot Pursuit on No Pursuit? The F.V. South Tomi Arrest in 2001, 16 Australian and New Zealand Maritime Law Journal (2002)
- J. Verhoeven, Droit International Public, Bruxelles, Larcier, (2000)
- L. Blakely, The End of the Viarsa Saga and the Legality of Australia's Vessel forfeiture Penalty for Illegal Fishing in its Exclusive Economic Zone, 17 Pacific Rim Law and Policy Journal Association (2008)
- L. Monar, Utilisations et Abus de l'Espace Aerien International, Montreal, MCGILL University (1996).
- L. C. Green, The contemporary law of armed conflict, Manchester University Press, UK (1993).
- M. S. McDougal, The Public Order of the Oceans, New Haven, Yale University (1962).
- M. Shulman, The Proliferation Security Initiative as a new Paradigm for peace (2006).
- M. Valencia, The Proliferation Security Initiative, Making Waves in Asia, Routledge (2005).
- M. Saunders, Toothfish pirate uses SOS to escape, The Australian (2002)
- M. Bahar, Attaining Optimal Deterrence at Sea: A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations, 40 Vand Journal Transnational Law 17 (2007).
- N. Klein, Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea, Cambridge University Press (2005).
- N. Poulantzas, The Right of Hot Pursuit in International Law (2002)
- P. Malanczuk, M. Barton , Akehurst's: Modern Introduction to International Law, 7th edition, USA, Routledge (1997).
- P. Vincent, Droit de la Mer, Bruxelles, Larcier, (2008).
- R. Dupuy & D. Vignes, A Handbook on the New Law of the Sea (1991).
- R. R. Churchill & A.V. Lowe, The Law of the Sea (1999).

[حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القتون الدولي وصعوبات في التطبيق]

- R. Baird, Aspects of illegal, unreported, and unregulated fishing in the Southern Ocean, Netherlands, Springer (2006).
- R. Baird, Coastal State Fisheries Management: A Review Of Australian Enforcement Action In The Heard And Mcdonald Islands Australian Fishing Zone, 9 Deakin Law Review (2004).
- R. C. Reuland, The Customary Right of Hot Pursuit onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the law of the Sea, 33 Virginia Journal of International Law (1993).
- S. Bateman, UNCLOS and its Limitations as the Foundation for a Regional Maritime Security Regime, Sigapore (2006).
- X. Wellem, How will is IUU fishing Enforced by the South African authorities, An analysis of SA practices in relation to foreign fishing vessels visiting Cape town and Durban ports from years 2005-2009, Norwegian College of Fishery Science, University of Tromsø, (2009).