

الاستثناءات الواردة علي حرية الملاحة في أعالي البحار أ. أيمن حمد امتوبل حمد أ. سليمان جمعة موسى يحيى - قسم القانون الدولي العام - كلية الحقوق - جامعة طبرق.

المقدمة:

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على خاتم الأنبياء والمرسلين ورحمة الله تعالى للعالمين سيدنا محمد وعلى اله وصحبه ومن تبعه بحسان الى يوم الدين تشكل البحار والمحيطات الجزء الاكبر من مساحه الكرة الارضية اذ تشكل حوالى 70% من مساحتها وتعتبر البحار والمحيطات أهم طرق التجارة العالمية والمواصلات , غير ما تحتويه هذه البحار والمحيطات من ثروات طبيعية حيه وغير حيه ناهيك عن ان غالب الثروات الطبيعية وعلى راسها الغاز والبتول تنقل من خلال البحار والمحيطات ما جعلها محط انظار الدول الكبرى للسيطرة على التجارة العالمية وطرق الملاحة الدولية الامر الذى دفع الفقه والدول النامية الى ضرورة تقسيم البحار الى اجزاء خاصة بالدول الساحلية واجزاء اخرى مشتركة لكافة اشخاص القانون الدولي العام . لذلك استقرت قواعد العرف الدولية على حرية أعالي واعتبرها تراث مشتركة للإنسانية لا يخضع لأى دولة, الا ان هذه القواعد العرفية لم تتضمن التفصيل الكافي لرسم الحدود البحرية بشكل كافي وتنظيم الملاحة والصيد في أعالي البحار بشكل مفصل, الى ان تم تقنين هذه الموضوعات بشكل مفصل من خلال المعاهدات الدولية واهمها اتفاقيات جنيف عام 1958م واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م , التي قسمت المناطق البحرية حسب سياده الدول والاهمية الاقتصادية وصالح المجتمع الدولي, وحددت الاجزاء البحرية التي تعتبر أعالي بحار بشكل دقيق ومفصل .

أهمية البحث :

تتمثل أهمية هذا الموضوع في تحديد آلية الملاحة في أعالي البحار والضوابط والشروط والقيود التي تخضع لها لأن اطلاق الملاحة في أعالي البحار دون قيد من شأنه أن يؤدي إلى استنزاف أعالي البحار واستغلالها في اوجه نشاط غير مشروع على نحو يضر بمصالحه المجتمع الدولي ككل

إشكالية البحث :

تدور اشكالية هذا الموضوع في ضرورة الحدّ من تجاوز الدولي لقواعد القانون الدولي العام فيما يتعلق بالملاحة في أعالي البحار, وتحديد الحجج والأسانيد القانونية للتدخل في ملاحة السفن في أعالي البحار من ناحية وعدم اطلاق هذه الصلاحيات بشكل مطلق من ناحية أخرى لضمان حرية الملاحة في أعالي البحار.

خطة البحث:

سوف نتناول هذا الموضوع وفقا للخطة الآتية المبحث الأول : ماهية أعالي البحار وحرية الملاحة فيها. المطلب الاول: ماهية أعالي البحار. المطلب الثاني : حرية الملاحة في أعالي البحار. المبحث الثاني : الاستثناءات الواردة علي حرية الملاحة في أعالي البحار المطلب الأول: الوضع الخاص بالسفن العامة المخصصة لأغراض غير تجارية المطلب الثاني: الوضع الخاص بالسفن الخاصة والسفن العامة المخصصة لأغراض تجارية.

الفرع الأول: قمع أعمال القرصنة، والفرع الثاني : منع تجارة الرقيق، والفرع الثالث: منع البث الإذاعي غير المصرح به، والفرع الرابع: منع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل ، والفرع الخامس : حق التتبع والمطاردة الحديثة.

المبحث الأول - ماهية أعالي البحار وحرية الملاحة فيها:

نتناول في هذا المبحث بيان ماهية أعالي البحار وحرية الملاحة فيها من خلال مطلبين " المطلب الاول ماهية أعالي البحار المطلب الثاني حرية الملاحة في أعالي البحار وذلك على النحو الاتي:

المطلب الأول - ماهية أعالي البحار:

أعالي البحار أو كما يسميها فقها القانون الدولي العام (البحر العالي أو البحر الحر أو المفتوح) تعدّ من أهم المناطق أو المساحات البحرية ؛ لأنها لا تخضع لسيادة الدول الساحلية أو ولايتها وهي - أيضا - أكثر اتساعا من المناطق البحرية الأخرى وتتبع هذه الأهمية لأعالي البحار من الطبيعة القانونية لها فهي مفتوحة لكافة أشخاص القانون الدولي العام ومفهوم أعالي البحار قديما كان يراد به ذلك الجزء من المحيط الواقع وراء خط ممتد وعلى مساحه منه إلى أن جات الاتفاقيات، الدولية ووضعت تعريف جديد لأعالي البحار. (2)

حيث عرفت كل من اتفاقيه جنيف المتعلقة بالبحر العالي وكذلك اتفاقيه قانون البحار البحر العالي بطريقه الاستبعاد فالاتفاقية الاولى كانت تعرفه بانه جميع اجزاء البحر

التي لا يشملها البحر الاقليمي او المياه الداخلية لدوله ما، ونظرا لأن اتفاقيه قانون البحر اضافة المياه الأرخبيلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة فكان طبيعيا ان تعرف البحر العالي بانه جميع اجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي او المياه الداخلية للدولة ما أو لا تشملها المياه الارخبيلية لدولة ارخبيلية (3) ووفقاً لهذه المعاهدات فأعالي البحار منطقة حرة لكافة أشخاص القانون الدولي العام ويستند مبدأ حرية البحار العالية أو أعالي البحار إلى حجتين .

أولهما : حق أي دولة من دول الجماعة الدولية في الاتجار عن طريق البحر .
ثانيها : حقها في الاتصال ولا يمكن ممارسه هذين الحقين إلا إذا كانت البحار العالية حرة يستعملها من يشاء ومن يستطيع بغض النظر عما إذا كانت الدولة ساحليه أو حبيسة، وتمارس الدول كلّ الحريات المتعارف بها ما دامت منسجمه مع قواعد ومبادئ القانون الدولي مع الأخذ في الاعتبار مصالح الدول الأخرى في استعمال البحار العالية بكل حرية ولقد كرست الاتفاقية العامة لقانون البحار الجديد هذين الحقين بقولها أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحليه كانت أو غير ساحليه وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط الواردة في هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي أخرى وتشمل بالنسبة إلى كلّ من الدول الساحلية وغير الساحلية على حرية الملاحة حرية التخليق حريّة وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وأخيراً حرية الصيد (4) ورأى الفقه أن حرية أعالي البحار تستند إلى المبررات الآتية:

أولاً : أن أعالي البحار بطبيعتها غير قابلة للتملك ؛ إذ ليس في وسع أي دولة مهما بلغت قوته البحرية أن تسيطر على البحر سيطرة تامة وهو الذي يتلاعب بأقوى السفن وأعظمها ولا يترك مرورها فيه أي أثر .

ثانياً : إن أعالي البحار وهي أهم طرق المواصلات الدولية يجب أن تكون مفتوحة لمراكب الدول جميعا ولو قبل ادعاء بعض الدول السيادة عليها وسمح لها بممارسه هذه السيادة بواسطة أساطيلها الحربية لترتب على ذلك عرقلة الملاحة الدولية واخضاع سفن الدول الأخرى لسلطان الدولة مدعيه السيادة وهو وضع يتعارض مع ما لهذه الدول من السيادة وحق المساواة (5) .

ومن الجدير بالذكر أن للأجزاء البحر العالي رئيسية كانت أو فرعية أسماء متعارف ويمكن القول بان أجزاء البحر الرئيسية هي المحيطات الخمس المعروفة المحيط الهادي والهندي والأطلسي والمتجمد الشمالي والمتجمد الجنوبي أما أجزاءه

الفرعية هي ما يعرف جغرافيا باسم البحار مثل : البحر الأحمر والبحر المتوسط والبحر الأسود وبحر الشمال (6)

المطلب الثاني - حرية الملاحة في أعالي البحار :

لقد استقر العُرف الدولي على اعتبار حرية الملاحة من أقدم الحريات وأهمها حيث أنه وبدونها تفقد باقي الحريات كل قيمه وبموجب هذه الحرية يحق لكل دولة سواء كانت ساحليه أو حبيسه تسيير السفن تحمل علمها في أعالي بحار، (7) وتعتبر هذه الحرية من أهم الحريات؛ لأن معظم الحريات الأخرى ترتبط بها ارتباطا وثيقا وقد نشأت بشكل تدريجي وتتضمن الحق في الملاحة لكافة السفن الخاصة والعامة والحربية منها وغير الحربية على سطح الماء أو تحتها وبأي حجم ولجميع الأغراض التجارية والعسكرية والعلمية وبالطرق التي تختارها وفقا لقواعد القانون الدولي ذات الصلة وبالتالي لا يحق لأية دولة أن تضع العقوبات والعراقيل أمام الملاحة أو أن تفرض ضرائب ورسوم على السفن في أعالي البحار أو تملي عليها أي أوامر وتمارس عليها سلطتها القضائية ولقد نصت "المادة 90" من اتفاقيه الأمم المتحدة لقانون البحار في ما يتعلق بحق الملاحة أن لكل دول ساحليه كانت أو غير ساحليه الحق في تسيير السفن ترفع علمها في أعالي البحار. (8)

ولا تتنافى حرية الملاحة مع تنظيم بعض المسائل المتصلة بها تنظيما دوليا بغرض تأمين سلامة السفن وصيانه الأرواح في البحار ، وقد بدأ هذا التنظيم بتوافق الدول على أتباع قواعد معينه لاستعمال الأضواء والإشارات بواسطة سفن كل منهما وأصبحت هناك مجموعه قواعد دوليه للإشارات تأخذ بها جميع الدول البحرية وأبرمت عدة اتفاقيات دولية لتنظيم المساعدة والإنقاذ البحريين أولهما اتفاقيتي بروكسل للمساعدة والإنقاذ بتاريخ 23 سبتمبر سنة 1901م ثم اتفاقيتي لندن للإنقاذ البحري في 20 يناير سنة 1914م وفي 13 مايو سنة 1929م. (9)

وتمارس دوله علم السفينة ولايتها ورقبتها عليها فيما يتعلق بالنواحي الإدارية والفنية والاجتماعية وفقا "المادة 94" من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ويكون لدوله علم السفينة وحدها الاختصاص الجنائي والتأديبي عن حوادث التصادم التي تقع على ظهرها في أعالي البحار وهو ما أكدته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في "المادة 97" بقولها .
1- في حالة وقوع تصادم أو أية حادثه ملاحية أخرى تتعلق بالسفينة في أعالي البحار وتؤدي إلى مسؤوليه جنائية أو تأديبيه لربان السفينة أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها لا يجوز أن تقام أيه دعوى جنائية أو تأديبيه ضد هذا

الشخص الذي أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها.

2- في المسائل التأديبية تكون الدولة التي أصدرت شهاده ربان السفينة أو شهاده الأهلية أو الترخيص هي وحدها المختصة بعد اتباع الطرق القانونية الواجبة بأن تقرر سحب هذه الشهادة حتى لو كان الحائز لها من غير رعايا الدولة التي أصدرتها.

3- لا تصدر أية سلطة غير سلطات دولة العلم أمرا باحتجاز سفينه أو احتباسها حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق ، كذلك أكدت الاتفاقية في "المادة 98" على ضرورة تنبيه كل دولة لربان السفينة التي ترفع علمها بمراعاة واجب المساعدة في أي من الأحوال الآتية.

- تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضا للخطر.

- التوجّه بكل ما يمكن من السرعة لإنقاذ أي أشخاص في حالة استغاثة إذا اخطر بحاجتهم إلى المساعدة و في حدود ما يكون هذا العمل متوقعا منه بصورة معقولة .

- تقديم المساعدة بعد حدوث مصادمة للسفينة الأخرى ولا لطاقمها وركابها و حيثما كان ذلك ممكنا ان يبين للسفينة الأخرى اسم السفينة ومينا تسجيلها واقرب ميناء ستوجه اليه. (10)

ولكن الصعوبة تثور بالنسبة للدولة غير الساحلية وذلك لوجود دولة أو دول تحجبها عن البحر وهذا ما دفع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إلى تبنى مجموعة من القواعد القانونية الكفيلة بتمكين الدولة غير الساحلية في تسير سفنها في أعالي البحار وطبقا لهذه القواعد يكون للدول غير الساحلية حق الوصول إلى البحر ومنه لغرض ممارسة حقوقها وتحقيقا لهذه الغاية تتمتع هذه الدول بحرية المرور العابر عبر أراضي دولة ، والمرور العابر بكافة وسائل النقل ويتم تنظيم حرية المرور العابر عن طريق الاتفاق بين الدولة الساحلية ودول المرور العابر عن طريق اتفاقيات ثنائية أو جماعية ونظرا ؛ لأن حرية المرور العابر تمارسها الدول غير الساحلية على اقليم دولة المرور العابر فهذا يتعارض دون شك مع سيادة الدولة الساحلية على اقليمها ؛ ولذلك منحتها الاتفاقية الحق في اتخاذ كل ما يلزم من التدابير التي تضمن أن الحقوق والتسهيلات الممنوحة للدول غير الساحلية لا تشكل بأي صورة كانت تعدى على مصالحها المشروعة ؛ ولضمان احترام دولة المرور العابر يجب عليها أن لا تفرض على حركة المرور العابر أي رسوم جمركية أو ضريبة ؛ ولكن يجوز لها على سبيل الاستثناء أن تفرض رسوم أو ضرائب في حالة إذا ما قدمت بالفعل خدمات معينة للدولة

غير الساحلية عند ممارستها لحرية المرور العابر بشرط احترام مبدأ المعاملة الوطنية في هذه الحالة . بمعنى : أن لا تزيد هذه الرسوم أو الضرائب التي تفرض على وسائل النقل المستخدمة في المرور العابر على تلك التي تجبى مقابل استخدام وسائل النقل التي تخص دولية المرور العابر إضافة لذلك ينبغي على هذه الأخيرة أن تتعاون عن طريق إبرام اتفاقيات دولية مع الدول غير الساحلية بهدف إنشاء مناطق حرة وتسهيلات أخرى في موانئها وبناء وتحسين وسائل النقل وذلك لتسهيل حركة المرور العابر ، وينبغي كذلك على دوله المرور العابر أن تتخذ كل التدابير المناسبة لتفادي التأخيرات وغير ها من الصعوبات التقنية في حركة المرور العابر وفي حالة حدوث تأخيرات أو صعوبات من هذا النوع يجب ان تتعاون كل من دولة المرور العابر والدولة غير الساحلية لأزالتها بسرعة (11)

ولكن حرية الملاحة في أعالي البحار ليست مطلقة ؛ وإنما تنقيد بمجموعة من القيود التي فرضتها قواعد القانون الدولي العام لما تقتضيه مصلحه المجتمع الدولي ككل وهذا ما سوف نتناوله في المبحث الثاني بالتفصيل.

المبحث الثاني - الاستثناءات الواردة على حرية الملاحة في أعالي البحار:

تختلف الاستثناءات الواردة على حرية الملاحة في أعالي البحار باختلاف نوع السفينة وطبيعة عملها وما تتمتع به من حصانات ، وهذا ما سوف نتناوله في هذا المبحث في عدة مطالب حيث نخصص المطلب الأول للوضع الخاص بالسفن العامة المخصصة لأغراض غير تجارية والمطلب الثاني للوضع بالنسبة للسفن الخاصة والعامة المخصصة لأغراض تجارية وذلك على النحو الآتي:

المطلب الأول - للوضع الخاص بالسفن العامة المخصصة لأغراض غير تجارية:

تمثل السفن العامة المخصصة لأغراض غير تجارية مثل السفن الحربية سيادة وسلطان الدولة التابعة لها لذلك حرصت قواعد القانون الدولي للبحار وخصوصا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على إدراج وضع خاص لهذه السفن أثناء قيامها بالملاحة في كافة أرجاء البحار والمحيطات بشكل عام وفي أعالي البحر بشكل خاص نظرا لما تمثله هذه السفن ، حيث نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م في المادتين 95-96 على أن السفن الحربية والسفن الحكومية المستعملة في أغراض غير تجارية تتمتع بحصانة تامة في أعالي البحار ولا تخضع إلا للولاية القانونية لدولة العلم كقاعدة عامة (12)

والاستثناء على هذه القاعدة حاله القرصنة عند ترمد طاقم السفينة الحربية أو الحكومية وارتقبهم عملا من أعمال القرصنة نتيجة لاستيلائهم على زمام السفينة فإن هذه الأعمال تعتبر بمثابة الأعمال التي ترتكبها سفينه خاصه لا تتمتع بالحصانة عند ارتكابها لهذا العمل وهذا ما أكدته "المادة 102" من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وبالتالي فإنه يجوز التدخل ضد هذه السفينة واحتجازها هي وطاقمها ولهذا الاستثناء ما يبرره ؛ ذلك أن السفينة الحربية أو الحكومية لن تكون كذلك إلا من حيث الشكل أو المظهر أما من حيث الموضوع فهي في الواقع لا تمارس مظاهر السلطة العامة أو السيادة والذان يشكـلان الأساس القانوني لتقرير حصانة هذه السفن ؛ بل تمارس عملا مجرم دولي ، وبالتالي تفقد السفينة في هذه الحالة الحصانة التي تتمتع به. (13)

المطلب الثاني - الوضع الخاص بالسفن الخاصة والسفن العامة المخصصة لأغراض تجارية:

لم تعط قواعد القانون الدولي العام وعلى رأسها الاتفاقيات الدولية السفن الخاصة والسفن العامة المخصصة لأغراض تجارية حصانات في مواجهة السفن الأجنبية كتلك الممنوحة للسفن العامة المخصصة لأغراض غير تجارية نظراً لكون هذه السفن تمثل أشخاصاً طبيعيين أو معنويين وحتى عندما تتبع الدولة مباشرة فإنها تتبعها بصفة تجارية لا سيادية لذلك جعلت قواعد القانون الدولي العام الولاية القانونية على هذه السفن في أعالي البحار كقاعدة عامة لدولة علم السفينة ولحماية الملاحة في أعالي البحار قررت مجموعة من الاستثناءات على هذه القاعدة تتمثل في قمع أعمال القرصنة ومكافح تجارة الرقيق ومنع البث الإذاعي غير المصرح به وقمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل وحق التتبع والمطاردة الحثيثة والتي سنعرضها بالتفصيل على النحو الآتي:

الفرع الأول قمع أعمال القرصنة

القرصنة : هي كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحر من مركب لحسابه الخاص . والغرض الذي يرمي إليه القرصان عادة هو السلب ونهب السفن أيا كانت جنسيتها أو خطف وسلب الأشخاص الموجودين عليها أو الأمرين معا . لذا يعتبر القرصان كعدو عام للجنس البشري ، وتعتبر القرصنة جريمة دولية تخضع المحاكمة من أجلها لقضاء أية دولة تضع يدها على المركب المشتغل بها، " وخضوع القرصنة لقضاء الدول جميعا قاعدة قديمة ، إذ كان القرصان في كل العصور معتبرا كمجرم في حق جميع الدول وخارج على القانون، وكان يحق لمركب أية دولة يلتقي

بمركب قرصنة أن يقبض عليه وأن يقدم القرصنة لقضاء دولته لمحاكمتهم والحكم عليهم بالإعدام، أو أن ينفذ فيهم مباشرة هذه العقوبة بشنقهم على السارية الكبرى لمركبهم . وقد استقرت هذه الأحكام وأصبحت على مرّ الزمن في حكم القانون، مع عدم جواز توقيع العقوبة على القرصان إلا بعد محاكمته أمام الهيئة القضائية المختصة. (14)

ولا شك بأن القرصنة كانت ولا تزال أهم المشاكل التي يعاني منها المجتمع الدولي ، وإن كانت في الآونة الأخيرة قد خفت حدتها، ولا يمكن وصف أعمال العنف الموجهة ضد الأموال والأشخاص الموجودين على ظهر السفينة بالقرصنة إذا كانت تلك الأعمال قد تمت مباشرة من قبل بعض الأشخاص الموجودين على ظهر السفينة، أو تمت ممارستها لأهداف سياسية، وإن كانت هذه الأفعال توصف من طرف عدد من الدول بأنها أعمال قرصنة ، وطبقا لقواعد القانون الدولي الاتفاقي ذات العلاقة تشكل الأعمال الواردة فيما بعد قرصنة.

- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف والاحتجاز أو السلب والنهب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة ويكون موجها في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة، إن هذا العمل ينبغي أن يتم خارج الولاية الإقليمية لأية دولة .
- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع أطلق على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.
- أي عمل يجرى على ارتكاب أحد الاعمال الموصوفة في أحد الفقرتين السابقتين أو يسهل عن عمد ارتكابهما. (15)

فإذا تم التحقق من توافر هذه الشروط، فإن العمل المرتكب يُعد من أعمال القرصنة ويكون بالتالي لكافة الدول بواسطة سفنها أو طائراتها العسكرية ، أو التي تحمل علامات واضحة على أنها في خدمة حكومية الحق بمواجهة هذه الأعمال، والقيام بضبط سفينة القرصنة في أعالي البحار والقبض على من فيها من الأشخاص ومحاكمتهم أمام محاكمها ، وفرض العقوبات الملائمة بحقهم والإجراءات الضرورية فيما يتعلق بالسفينة أو الطائرة والأموال الموجودة ضمنها مع مراعاة حفظ حقوق الغير من ذوي النية الحسنة ، ويجب الأخذ بالاعتبار إنه إذا كان ضبط السفينة قد تم دون وجود مبررات كافية ، فهنا تتحمل الدولة التي قامت بالضبط المسؤولية الدولية عن

الأضرار والخسائر الناجمة عن عملية الضبط تجاه الدولة تحمل السفينة المتضررة جنسيتها. (16)

وقد أُلقت "المادة 100" من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واجبا خارج عام على جميع الدول بالتعاون في قمع أعمال القرصنة إلى أفضل حد ممكن في أعالي البحار أو في أي مكان خارج ولاية أي دولة. (17)

الفرع الثاني - منع تجارة الرقيق

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

أما مصطلح الاتجار بالرقيق : فيشير إلى كل فعل موجه إلى الإنسان بقصد استرقاقه، سواء تمثل في أسره أو في حيازته أو في النزول عنه للغير بمقابل أو بغير مقابل، وينصرف كذلك وشكل عام إلى جميع الأعمال المتصلة بنقل الرقيق أو التصرف فيهم بأي وجه من وجوه التصرف. (18)

لقد استأثرت مسألة حظر نقل الرقيق ومعاقبة القائمين به باهتمام المجتمع الدولي وقد تجلى ذلك من خلال العهود والمواثيق الدولية التي أبرمت بالخصوص، وكانت البداية منذ مطلع القرن التاسع عشر حيث اعتبرت اتفاقية باريس لعام 1814- 1815 م تجارة الرقيق مخالفة لكافة المبادئ والقيم الإنسانية وتتنافي في شكلها ومضمونها مع كافة الأخلاق الإنسانية. كما أبرمت عدة معاهدات دولية بين الدول البحرية الكبرى في ذلك الوقت، مثل معاهدة واشنطن التي أبرمت بين بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية عام 1822 م، ومعاهدة لندن لعام 1814 م، بين بريطانيا وروسيا والنمسا وفرنسا، وكان أساس هاتين المعاهدتين يقوم على مبدأ المعاملة بالمثل وإباحة حق زيارة السفن وتفتيشها في أعالي البحار لمنع تجارة الرقيق وقمعها. وتعتبر اتفاقية بروكسل لعام 1890م الأصل التاريخي لحظر نقل الرقيق على ظهر السفن والبواخر في أعالي البحار، وفي وقت لاحق نقلت أغلب أحكامها إلى الاتفاقية الإضافية المتعلقة بإلغاء الرق ومعاملة الرقيق لعام 1956 التي اعتمدها نظام جنيف لعام 1958 م وقد أكدت هذه المعاهدة وبشكل خاص امتناع الدول المتعاقدة عن نقل الرقيق على السفن التي تحمل أعلامها، واعتبار رقيق السفينة حراً على الفور لمجرد التجائه إليها. (19)

وقد سارت اتفاقية قانون البحار "لعام 1982" على نفس خطى اتفاقية جنيف في مسألة معالجة الرق والاتجار به، فنصت على ذلك في "المادة 99" منها التي كرستها لهذا الموضوع، وقد وضحت العناصر الأساسية لأعمال التعاون بين الدول جميعها من

أجل مكافحة هذه التجارة غير المشروعة ونقل الرقيق ، ويمكن إيجاز العناصر هذه بالنقاط التالية:

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

ونصت "المادة 110" منها على منح السفن الحربية كافة - أياً كانت جنسيتها - اختصاص ضبط السفن التي تعمل في تجارة الرقيق ونقله، ومن المسلم به أن الخروج على قاعدة اختصاص دولة العلم - في المجال هذا - قاصر على اختصاص البوليس دون القضاء، وهذا واضح من نصوص مواد الاتفاقيتين اللتين عالجتا هذا الموضوع، وبالتالي تختص محاكم دولة العلم - دون غيرها - بمحاكمة المسؤولين عن نقل الرقيق في السفن التي تحمل علمها، وذلك أياً كانت جنسية السفينة الحربية التي قامت بضبط الواقعة موضوع الاتهام. ولهذا يتعين على السفينة الحربية متى ما ضبطت سفينة تتاجر بالرقيق وترفع علماً غير علمها أن تخطر الدولة التي تنتمي إليها السفينة المضبوطة بالواقعة هذه لتقوم بإحالة المسؤولين إلى محكمة التي يعطيها تشريعها الداخلي اختصاص محاكمتهم. وتضيف المادة "110" لتأكيد واجب التعاون الدولي في هذا المجال بأن تعطي للسفن الحربية وما في حكمها حق زيارة السفن التجارية الأجنبية من أجل منع القيام بالإتجار بالرقيق ونقله، ويلاحظ أن أباحه الزيارة للتحقيق من عدم الاتجار بالرقيق يمكن أن يؤدي في العمل إلى إساءة استعمال هذا الحق في عصر أصبح من النادر فيه وجود تجارة للرقيق يتم تنظيمها عبر أعالي البحار، كما ويؤدي إلى تحكم الدول البحرية الكبرى بتجارة الدول الأخرى، وعموماً فإن التنظيم الذي جاءت به اتفاقية عام 1982 هو الأفضل من الناحية القانونية.⁽²⁰⁾

الفرع الثالث - منع البث الإذاعي غير المصرح به :

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

ملكية خاصة تقام على سفن راسية أو مبحرة خارج المياه الإقليمية أو تقام على جزر صناعية تخرج عن الاختصاص الإقليمي للدولة، وتقوم ببث تجاري للدول التي تمنع نظمها من بث الإعلانات التجاري وأن المحطات هذه ممنوعة طبقاً لقواعد اتحاد المواصلات السلوكية واللاسلكية.⁽²¹⁾

ويقصد بالبث الإذاعي غير المصرح به إرسال الإذاعات الصوتية أو التليفزيونية من سفينة أو من منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يستثنى من ذلك إرسال نداءات الاستغاثة، غني عن البيان أن هذا البث الإذاعي غير المصرح به يشكل اعتداء صارخ على سيادة الدولة الساحلية ومصالحها، ولذلك، من ناحية تطلبت اتفاقية قانون البحار من جميع الدول أن تتعاون بهدف مواجهته وقمعه. ومن ناحية أخرى، أعطت لدولة علم السفينة أو دولة تسجيل المنشأة أو الدولة التي يكون الشخص المسؤول عن الإرسال غير المشروع من رعاياها أو أية دولة يمكن استقبال البث فيها أو أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها، أن تقبض على أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به وتحاكمه، وأن تحجز السفينة و تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي المستخدمة في هذا الغرض.⁽²²⁾

وإن هذا التدخل في حرية الملاحة كان نتيجة اقتراح مبنى على حكم محكمة العدل الدولية في قضية الباخرة " ماجدا ماريا " وتم قبول الاقتراح الذي تقدمت به دول السوق الأوروبية المشتركة في ذلك الوقت من قبل المؤتمر الثالث لقانون البحار، وأدرج ضمن نصوص الاتفاقية العامة لقانون البحار وأصبح حكماً من أحكامها، ومن الجدير بالذكر فإن الحكم الذي أصدرته المحكمة تناول مسألة حجز أجهزة الإرسال دون التعرض إلى مسألة حجز السفينة ذاتها وكذلك الأجهزة والآلات الأخرى المستخدمة في عملية البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار.⁽²³⁾

الفرع الرابع - قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل :
طبقاً لقواعد القانون الدولي فإن المجتمع الدولي مدعوٌ للتعاون لقمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد الأخرى التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في البحار العالية أن كل الأمم والشعوب مجمعة على مقاومه و قمع الاتجار بالمواد المخدرة باستثناء المواد المسموح بها من ناحية الطبية ويتجلى هذا الاتفاق من خلال الاتفاقيات التي أبرمت بين الدول الأعضاء في الأسرة الدولية ولعل أولها اتفاقيه لاهاي لعام "1912م" من أهمها ومنذ ذلك التاريخ توالى إبرام المعاهدات والاتفاقيات الثنائية والجماعية التي

تحرم صناعه وتجاره المواد المخدرة دوليا وتعتبر اتفاقيه نيويورك التي اقيمت في "العام 1961م" إحدى أهم اللبانات الأساسية في مجال مقاومه الاتجار غير المشروع في المخدرات والمواد الأخرى المؤثرة على العقل ولقد ألزمت الاتفاقية جميع الدول الأعضاء باتخاذ كافه الاجراءات والتدابير اللازمة لمكافحة الاتجار في المواد المخدرة ومنع تصديرها وتوريدها أو نقلها واعتبرت الاتفاقية أن أي فعل يخالف ذلك يعد جريمة يعاقب عليها طبقا لقواعد القانون الدولي يتم ذلك بقصد وسوء نية.⁽²⁴⁾

لذلك حرصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار "العام 1982م" على تجريم تجارة المخدرات وحثت الدول على التعاون في ذلك حيث نصت في "المادة 108"

1. تتعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في اعالي البحار بما يخالف الاتفاقات الدولية.
2. لأي دولة لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأن سفينه ترفع علمها تقوم بالإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار.⁽²⁵⁾

ولكن يجب ملاحظة أمر مهم هنا وهو أن تكييف المادة ما إذا كانت مخدرة أو لا هو أمر يرجع لقواعد القانون الدولي العام وللوجهة الخاصة بالسفينة حيث أن هناك بعض المواد تعتبر مخدرة وغير مشروعه في دول ومشروعه لتعاطيها والاتجار بها في دول أخرى مثل الحشيش المجرم في دول كثيرة وخصوصا العربية في حين يسمح بتعاطيه وزراعته في هولندا كذلك وجهت السفينة والمكان المراد افراغ حمولتها فيه ما اذا كان دول تسمح باستيراد هذا النوع من المواد أو لا .

الفرع الخامس - حق التتبع والمطاردة الحثيثة:

عرفها بعض الفقهاء بأنها حق السفن أو الطائرات العامة للدولة في مطاردة أو تتبع السفن الأجنبية التي ترتكب عملا مخالفه لقوانين وانظمت الدولة المتعلقة بمناطق ولايتها الوطنية ابتداء من تلك المناطق واستمرارا في البحر العالي وذلك لغرض اقتيادها إلى موانئ الدولة الساحلية لمحاكمتها ، وتعد المطاردة الحثيثة هذه استثناء آخر على مبدأ اختصاص دوله العلم ؛ لأنها تعد استمراراً لولاية الدولة الساحلية أو استمرار لفعل الولاية الذي كان يمكن ان يبدا لو لم تتحرك السفينة المخالفة وتعتبر حدود بحرها الاقليمي ، إذا فالمطاردة المستمرة تسمح بضمان فاعليه ولاية الدولة الساحلية وحق الدول في التتبع والمطاردة استقر عن طريق العرف الدولي وقد عاونت بعض المعاهدات في تكوين هذا العرف حتى أصبح الحق المذكور حقا ثابتا لا نزاع فيه ويمكن أن يعد

حق التتبع والمطاردة من تطبيقات حق الدولة في الدفاع عن كيانها ومصالحها على الرغم من أن الفقه والقضاء الدوليين كان في البداية متحفظين تجاه الفكرة هذه ؛ بل وحتى رافضين لها ثم أخذت تدخل في القانون الدولي تدريجياً في كتابات العديد من الفقهاء وقرارات المحافل العلمية والمحاكم الدولية حتى استقرت مؤخراً في اتفاقية جنيف لعام 1958م بشأن البحر العالي حيث تم تقنين القاعدة العرفية التي تُجيز للدولة المطاردة المستمرة لسفينه أجنبيه من مياهها أياً كانت وحتى البحر العالي وضبطها وجلبها كما وقد أشارت إليها " المادة 23" من هذه الاتفاقية وأكدتها اتفاقية عام الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م بالنص عليها في "المادة 111" ، والتي حملت عنوان حق المطاردة الحديثة حيث اهتمت كتلا الماديتين ببيان أهم الشروط الواجب توافرها حتى يثبت للدولة المعنية الحق في ممارسة المطاردة الحديثة ممارسة مشروعاً.

(26)

ولكي تُمارس الدول حق المطاردة لا بد توافر مجموعة من الشروط هي :

1. أن تتوفر لدى سلطات الدولة الساحلية أسباب أو قرائن قوية ولا يكفي مجرد الاشتباه على أن السفينة الأجنبية قد ارتكبت اثناء وجودها في المياه الداخلية أو المياه الارخبيلية أو البحر الاقليمي أو المنطقة المتاخمة أو المنطقة الاقتصادية أو فوق الجرف القاري انتهاكاً لقانون أو لائحة للدولة الساحلية مما تملك الدولة حق إصداره في شأن مثل هذه المناطق البحرية
2. أن تبدأ عملية المطاردة أثناء وجود السفينة المخالفة أو أحد زوارقها في المياه الداخلية أو المياه الارخبيلية أو البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة أو المنطقة الاقتصادية أو فوق الجرف القاري
3. أن تقوم الدولة بإصدار أمر للسفينة المخالفة بالتوقف من مسافه تستطيع منها هذه السفينة أن ترى إشارة أو تسمعها ، ويمكن أن يتم ذلك عن طريق الاشارات الضوئية أو اللاسلكي أو مكبرات الصوت ولا عبرة في هذا الشأن بالمكان الذي يوجه منه أمر التوقف قد يكون صادر من الاقليم البحري أو البري للدولة الساحلية أو البحر العالي.
4. لا يجوز أن يمارس حق المطاردة الحديثة إلا من قبل السفن أو الطائرات الحربية التابعة لدوله الساحلية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحه تدل على أنها في خدمه حكومية ومأذون لها بذلك

5. أن يتم القبض على السفينة المحالفة قبل دخولها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى
6. أن تكون المطاردة مستمرة وغير منقطعة فإذا انقطعت ولو بسبب قوّة قاهرة تكون غير مشروعة ؛ ولكن لا يلزم أن تقوم بالمطاردة سفينة واحدة بالمطاردة بل يجوز أن تتابعها عدة سفن أو طائرات متواليه إلى أن يتم القبض على السفينة المخالفة بشرط أن ينتفى أي فاصل زمني بين عمل هذه السفن أو الطائرات. (27)

إذاً لكي تتم ممارسة حق المطاردة الحثيثة بشكل مشروع لا بد من توافر هذه الشروط ، وإلا فإن هذه المطاردة تصبح قيد على حرية الملاحة وبالتالي ممارستها تتم بشكل غير مشروع ومخالف لقواعد القانون الدولي العام .

الخاتمة :

وفي ختام هذا لبحث توصلنا لمجموعه من النتائج والتوصيات على النحو الآتي:

أولاً - النتائج:

1. إن أعالي البحار تعبر منطقة حرة لكافة أشخاص القانون الدولي العام وتراث مشتركة للإنسانية لا يمكن أن تخضع لسيطرة أو سلطة أي دولة ساحلية أو غير ساحلية
2. إن حرية الملاحة في أعالي البحار هو أمر اقتضته حرية طرق المواصلات البحرية والتجارة البحرية فلا يمكن تحقيق هذه الحريات إلا إذا كانت الملاحة في أعالي في أعالي البحار حق مقرر لكافة أشخاص القانون الدولي العام
3. إن حرية الملاحة في أعالي البحار ليس مطلقة وإنما ترد عليها مجموعه من الاستثناءات والقيود المقررة لحماية أعالي البحار ومصالحه المجتمع الدولي ككل.

ثانياً - التوصيات :

1. ضرورة إدراج التدخل لمكافحة الهجرة غير القانونية في أعالي البحار ضمن الاستثناءات المقررة على حرية الملاحة والسماح لكافة الدول بالتدخل لقمع تهريب الهجرة غير القانونية وتشريع عقوبات رداً على لمرتكبيها .
2. إنشاء أجهزه دولية مشتركة لحماية أعالي البحار والرقابة على استغلال الدول لهذه المنطقة لحماية موردها والحفاظ على البيئة الخاصة بها .
3. ضرورة فرض عقوبات رادعة على كافة الدول التي تعطل أو تعرقل سير الملاحة في أعالي البحار.



الهوامش:

1. يقصد بالمعاهدات الدولية كل اتفاق مكتوب يعقد بين شخصين أو أكثر من اشخاص القانون الدولي العام ويترتب عليه اثار معينة ويخضع لأحكام القانون الدولي العام أيا كانت التسمية التي تطلق عليه / د صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية 2003م، ص186.
2. د. محمد هواش / د. ريم عبود، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، 2018، ص90-91.
3. د. محمد سامي عبد الحميد / د.محمد سعيد الدقاق / د. إبراهيم احمد خليفة، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، 2003، ص78.
4. د. مصطفى المبروك عمار، الوجيز في قانون البحار، مكتبة الوحدة، ط2، 2019، ص115.
5. د. على صادق أبو هيف، القانون الدولي، العام منشأة المعارف الاسكندرية 2015م ص289-290.
6. القاسمي سنان طالب، الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، مجلد 10، العدد 1، سنة 2018، ص367.
7. د. مصطفى المبروك عمار، مرجع سابق، ص115-116.
8. د. محمد هواش / د. ريم عبود، مرجع سابق، ص94.
9. د. على صادق ابو هيف، مرجع سابق، ص290 – 291.
10. د. احمد ابو الوفا، الوسيط في القانون الدولي العام دار النهضة العربية ط6، 2016م ص327-328-329.
11. د. محمد سامي عبد الحميد / د.محمد سعيد الدقاق / د. إبراهيم احمد خليفة، مرجع سابق ص57-58-59.
12. انظر المادة 95-96 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م
13. د احمد ابو الوفا، الوسيط في القانون الدولي العام دار النهضة العربية، ط5، 2010 م ص330-331
14. د. على صادق ابو هيف، مرجع سابق ص296.
15. د. مصطفى المبروك عمار، مرجع سابق، ص117. انظر أيضاً المادة 15 اتفاقية جنيف عام 1958 م و المادة 101 اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982م.
16. د. محمد هواش / د. ريم عبود، مرجع سابق، ص101
17. د. محسن افكرين، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، 2014م، ص190.
18. القاسمي سنان طالب، مرجع سابق، سنة 2018، ص386.
19. مصطفى المبروك عمار، مرجع سابق، ص119 – 120.
20. القاسمي سنان طالب، مرجع سابق، ص387-388.
21. المرجع السابق، ص388.
22. د. محمد سامي عبد الحميد / د.محمد سعيد الدقاق / د. إبراهيم احمد خليفة، مرجع سابق ص78. جلال فضل محمد العودى، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة عدن، 2014م، ص147
23. مصطفى المبروك عمار، مرجع سابق، ص123.
24. مصطفى المبروك عمار، مرجع سابق، ص121.
25. د أحمد ابو الوفا، مرجع سابق ص336
26. القاسمي سنان طالب، مرجع سابق ص378
27. جلال فضل محمد العودى، مرجع سابق، ص150 151. د. محمد سامي عبد الحميد / د.محمد سعيد الدقاق / د. إبراهيم أحمد خليفة، مرجع سابق، ص76 77