مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: التدابير التنفيذية التي يحق للدولة الساحلية اتخاذها في مياهها الداخلية في مواجهة السفن الأجنبية
اسم الكاتب: د. بسام أحمد
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/4567
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 14:55 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (36) العدد (5) 2014
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (36) No. (5) 2014

التدابير التنفيذية التي يحق للدولة الساحلية اتخاذها في مياهها الداخلية في مواجهة السفن الأجنبية

الدكتور بسام أحمد*

(تاريخ الإيداع 11 /6 / 2014. قُبِل للنشر في 10/20 / 2014)

□ ملخّص□

إذا كان التقنين من شأنه توحيد القواعد المطبقة وذلك بإخضاع أنشطة أشخاص القانون الدولي لقواعد قانونية محددة عند ممارستها لنشاطها والتقليل من المشاكل الناجمة عن الاستخدامات المتضاربة للبحار، غير أن فعالية النظام القانوني (دولي، داخلي) تتحدد من خلال ممارسة الحقوق وتحمل الالتزامات بما يضمن تنفيذه بطريقة تساهم في تعزيز الروابط بين الدول لا إفسادها. وانطلاقاً من ذلك يهدف هذا البحث للتعرف على التدابير التنفيذية التي يمكن للدولة الساحلية لضمان الامتثال لقوانينها وأنظمتها المنطبقة على القواعد والمعايير الدولية في مياهها الداخلية في مواجهة السفن الأجنبية خاصة أن هذه التدابير متعددة ومتنوعة وممارستها بطريقة تعسفية أو تحكمية قد يشكل حساسية بالغة بين الدول.

الكلمات المفتاحية: الدولة الساحلية – دولة الميناء – دولة العلم – التدابير التنفيذية – السفن العامة – السفن الخاصة.

* **مدرس – قسم القانون الدولي – كلية الحقوق – جامعة تشرين – اللاذقية – سورية.**

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (36) العدد (5) 2014
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (36) No. (5) 2014

The Executive Measures that a Coastal Country Can Applied in land Water against Foreign Ships

Dr. Bassam Ahmad*

(Received 11 / 6 / 2014. Accepted 20 /10 / 2014)

□ ABSTRACT □

The purpose of codification is to unify the applied rules through controlling the activities of international law personnel by specific legal rules while performing their activities and decreasing the problems originating from the conflicted usages of seas. However, the effectiveness of legal system, whether national or international, is identified by practicing rights and obligations to ensure its fulfillment in a way which contribute in enforcing ties among countries avoiding deterioration.

Therefore, this research aims to highlight the executive measures that a coastal state can apply in order to enforce the application of its legal rules which are identical with international rules and standards in its inland water against foreign ships, especially when these measures are various and multiple and their application in a despotic and tyrannical way that may lead to severe resentment among countries.

Keywords: Public Ships; Private Ships; Coastal Country; Port State; Flag State; Executive Measures

* **Assistant Professor, Department of International Law, Faculty of Law,Tishreen University, Lattakia, Syria.**

مقدمة:

إن تنظيم استخدام البحار يتطلب ضرورة التوفيق بين اعتبارين متكاملين في المضمون متناقضين في الظاهر هما:

-ضرورة حماية مصالح وسيادة وسلطان الدولة الساحلية

-ضرورة حماية مصالح الدول الأخرى والمجتمع الدولي في مجموعه.

إن تحديد الحقوق والالتزامات هي صلب أي نظام قانوني (داخلي – دولي) وفعاليته لا تتوقف على تحديد المسؤولية عند عدم الالتزام أو التعسف في استخدامها بل فعالية النظام تتحدد من خلال ممارسة الحقوق وتحمل الالتزامات بما يضمن التنفيذ الفعال (المتوازن) الذي يساهم في تعزيز الروابط لا إفسادها. فالمجتمع الدولي المعاصر مجتمع لا مركزي الأمر الذي يفترض من الدول أن تتصرف نيابة عن المجتمع الدولي ككل لدى اتخاذها أي إجراء أو تدبير في البحار. وإذا كانت قواعد القانون الدولي في البحار حددت حقوق وواجبات الدول في المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة أو الخاضعة لولايتها (المياه الداخلية – البحر الإقليمي – المنطقة المتاخمة – المنطقة الاقتصادية الخالصة – الجرف القاري) فإنها منحت الدول في مختلف الحالات (الدولة الساحلية – دولة الميناء – دولة العلم – وأية دولة في حالات معينه) الصلاحيات اللازمة لتمكينها من الحفاظ على مصالحها ومصالح المجتمع الدولي والتي تجسدت بمجموعة من التدابير التنفيذية (الإدارية – البوليسية – القضائية) التي يحق لها اتخاذها في مواجهة سفن الدول الأخرى التي تنتهك القوانين والأنظمة الداخلية لهذه الدولة أو تلك والمنطبقة على القواعد والمعايير الدولية.

ونظراً لأن القيام بأي من هذه التدابير التنفيذية في مواجهة السفن الأخرى قد يثير حساسية لدى دولة العلم في حال اتخاذ التدابير – دون اتباع الأصول القانونية والقواعد المهنية والدبلوماسية – بصورة مختلفة (ملاحقة – مطاردة – قبض – زيارة تفتيش – إخبار – إقامة دعوى قضائية – طلب مغادره – الإفراج عن السفينة وأفراد طاقمها .....)خاصة إذا علمنا أن السفينة تمثل أهمية اقتصادية كبيرة كوسيلة للتجارة الدولية إلى جانب أهميتها المعنوية للدولة التي ترفع علمها. من هنا كان من الضروري تسليط الضوء على كيفية اتخاذ التدابير – وطريقة ممارسته – وكيفية إنهاؤه بما يحقق مصلحة الدولة التي اتخذته والدولة التي اتخذ بمواجهتها وفقاً للقواعد الدولية والتعامل الدولي.

مشكلة البحث:

تكمن المشكلة الأساسية في عدم مشروعية التدابير التنفيذية التي تتخذها الدولة الساحلية في مياهها الداخلية والإقليمية وعدم ملائمة التدبير المتخذ في الحالات المختلفة وتنفيذه بطريقه تعسفية وتحكميه في حالات أخرى. وتباين مواقف الدول حيالها الأمر الذي يسهم في تعكير صفو العلاقات بين الدول وإثارة المنازعات الدوليه.

أهمية البحث وأهدافه:

أهمية البحث تأتي في إطار الدبلوماسية الوقائية التي تسعى إلى توضيح طريقة تنفيذ القواعد الدولية في البحار بما يمنع أو يقلص من وقوع المنازعات بين الدول، والتوصل إلى حلول بشأنها من خلال المفاوضات والطرق الدبلوماسيةويهدف البحث التعرف على التدابير التنفيذية التي تتخذها الدولة الساحلية في المناطق البحرية التي تخضع لسيادتها (المياه الداخلية – البحر الإقليمي) من خلال التطرق إلى الأبعاد النظرية والقضائية والممارسات العملية لأهم التدابير التنفيذية التي يحق للدول اتخاذها في هذه المناطق.

منهجية البحث:

هذا البحث سيتناول بالتحليل التدابير التنفيذية التي تتخذها الدولة الساحلية في المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها وأهم الممارسات القضائية والعملية لذلك.

النتائج والمناقشة:

أولاً: حقوق الدول الساحلية في المياه الداخلية: للدولة الساحلية سيادة تامة على مياهها الداخلية وذلك وفقاً لقواعد القانون الدولي العرفية والاتفاقية وهذا يستتبع حق الدولة الساحلية إصدار ما تشاء من القوانين والأنظمة للحفاظ على أمنها وسيادتها في مياهها الداخلية كما لها الحق في تنظيم وإدارة المرافق العامة في هذه المياه واتخاذ كافة الإجراءات التي تضمن تنفيذ أحكامها القضائية.

وإذا كانت هذه السلطات التي يحق للدولة الساحلية مباشرتها محصورة بها ونابعة من سيادتها وما يحقق مصالحها. إلا أن المياه الداخلية لهذه الدولة والتي تتكون بشكل رئيسي من المرافئ والخلجان والمراسي والتي وجدت أصلاً لخدمة التجارة الدولية بين الدول كمحطة للتواصل بين الدول والشعوب في البحار – لها أهمية قانونيه خاصة لا تقل أهميتها الاقتصادية في خدمة التجارة الدولية.

فهذه المرافئ والخلجان والمراسي تؤمها سفن أجنبيه مختلفة ومن جنسيات متعددة ذات قيمة معنوية كبيرة للدولة التي ترفع علمها وسلطات الدولة الساحلية حيالها ليست مطلقه بل مقيده بوجوب احترام قواعد القانون الدولي في هذا الشأن والاتفاقيات الدولية العامة والخاصة. ليس فقط في كيفية مباشرة هذه السلطات من خلال القوانين والأنظمة وإنما من خلال التدابير التنفيذية التي تتخذها لوضع هذه القوانين والأنظمة موضع التنفيذ وغيرها من الأحكام ذات الصفة التنفيذية. ونظراً لقوة سلطات الدولة الساحلية في هذه المياه كما هو الحال في إقليمها البري مع اختلاف النشاط الدولي في الإقليم البري عنه في المياه الداخلية باختلاف طبيعة الأشياء والأغراض فمن الضروري دراسة هذا الموضوع بما ينبغي مع العناية، الأمر الذي يستلزم التعريف بالمياه الداخلية ثم التعرض لكيفية الدخول إلى هذه المياه وكيفية قيام الدولة الساحلية بمباشرة سلطاتها فيها.

التعريف بالمياه الداخلية: هي المياه المحصورة بين شاطئ الدولة والجانب المواجه للبر من خط الأساس الذي يبدأ منه حساب عرض بحرها الإقليمي والذي يعتبر في ذات الوقت الحد الخارجي للمياه الداخلية. ويتم رسم الأساس إما من حد أدنى الجزر على طول الشاطئ بحيث يكون موازياً للساحل بكل تعرجاته ويعرف بخط الأساس العادي أو يكون مجموع خطوط مستقيمة تصل بين النقاط البارزة على الساحل وفق شروط معينه مع مراعاة الاتجاه العام للساحل (وذلك في الساحل كثير التعاريج والانحناءات والصخور).

وعند رسم خطوط الأساس المستقيمة بهذه الطريقة فجميع المياه التي كانت تشكل جزءاً من المياه الإقليمية للدولة الساحلية قبل رسمها بهذه الطريقة ثم أصبحت جزءاً من المياه الداخلية التي تحصرها هذه الخطوط المستقيمة في مواجهة الشاطئ (البر) تبقى خاضعة لحق المرور البريء (1)

وللدول الحق في أن تحدد بإرادتها المنفردة امتداداتها البحرية بشرط آلا يتعارض هذا التحديد مع قواعد القانون الدولي ومع حقوق الدول الأخرى و ؟؟ وأن تأخذ في اعتبارها مختلف العوامل والظروف التي تحقق نتائج عادلة وأن تعلن عن حدودها في مختلف المناطق البحرية الإعلان الواجب.

وقد نص قانون الولاية الوطنية على البحار رقم 27 لعام 2003 السوري

تشمل المياه الداخلية للجمهورية العربية السورية مايلي:

أ-مياه الخلجان الواقعة على طول ساحل الجمهورية العربية السورية وتحدد ما بين خط الساحل والخط المستقيم الواصل بين حد أدنى الجزر على نقطتي مدخله الطبيعي.

ب- أي ضحضاح لا يبعد أكثر من اثني عشر ميلاً عن اليابسة أو عن أية جزيرة عربية سورية وتحدد ما بين خط الساحل والخط الواصل من الضحضاح خارجاً.

ت- المياه الواقعة بين اليابسة وأي جزيرة عربية سورية لا تبعد عن اليابسة أكثر من اثني عشر ميلاً بحرياً ويعتبر الخط الخارجي لها عند أدنى حد للجزر.

ث- المياه التي تقع بين الجزر العربية السورية التي لا تبعد إحداها عن الأخرى أكثر من اثنتا عشر ميلاً بحرياً عند أدنى حد أدنى للجزر.

ج- يتم الدخول إلى المياه الداخلية من خلال الممرات المحددة لذلك حصراً.

وبشكل عام يشمل نطاق المياه الداخلية للدولة الساحلية (الموانئ – الخلجان – المراسي) وتبدأ سلطات الدولة الساحلية بالظهور حيال سفن الدول الأخرى من القوانين والأنظمة التي تسنها هذه الدولة أو تلك والتي تتعلق بحرية الدخول إلى موانئها أو بمدى هذه الحرية وهل من شأن هذه القوانين أن تعطل هذه الحرية أو تحد منها أو تعرقل ممارستها وهل هذا أو ذاك يتفق وقواعد القانون الدولي.

إذا كان من المتفق عليه في العمل والفقه والقضاء بأن للدولة الساحلية سيادة كاملة على مياهها الداخلية وعلى قاع ما تحت قاع هذه المياه فقد نصت المادة 1/2 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

" تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي"

وتمارس الدولة الساحلية في مياهها الداخلية كل الاختصاصات النابعة من هذه السيادة فلها أن تضع الأحكام التي تنظم ولايتها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية على هذه المياه

ولها طبقاً لذلك ممارسة الاختصاصات الاستثنارية المنفردة في مجالات الصيد والأمن والجمارك وغير ذلك من أمور سيادته.

وعليها واجب الإعلان عن تشريعاتها الداخلية الصادرة في ممارسة الاختصاصات الإعلان الواجب للدول الأخرى كي لا ترتكب ما يخالفها وتقع في نطاق المسؤولية

لذلك قررت الاتفاقية ضرورة قيام الدولة الساحلية بالإعلان عن القواعد التي اتخذتها بشأن البحار في مجموعة من الأمور، نذكر منها:

1- الخرائط والإحداثيات الجغرافية الخاصة بالمناطق البحرية.

2- القوانين والتشريعات التي أصدرتها بشأن تنظيم استخدام المناطق البحرية المختلفة.

وبذلك فلها أن تمنع حرية الملاحة على السفن الأجنبية في هذه المياه. غير أن مصالح التجارة والملاحة الدولية منذ القرن التاسع عشر اقتضت من الفقه إبراز رأي آخر وعلى رأسهم العلامة شارل رسو تمثل في تأييده وجود قاعدة عرفية دولية تفرض على الدولة الساحلية التزام بألا ترفض دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية إلا لضرورة ملحه (2) وقد تدعم هذا الرأي من خلال اتفاقية جنيف لعام /1923/ بخصوص نظام الموانىء البحرية والتي وقعتها 30 دولة حيث نصت بأنه(على الدول ألا تقفل موانئها في وجه التجارة الدولية إلا لأسباب معينة (لحفظ النظام والأمن

المصلحي مثلاً) غير أن رأي الفقه الحديث أحكام الاتفاقية السابقة لم تتطابق مع الواقع الدولي حيث لم تتعارف الدول حتى الآن على قاعدة عرفية بشأن فتح الموانىء التجارية للملاحة الدولية (3) ولكن من الثابت في التعاون الدولي أن الدول نادراً ما تغلق موانيها غير الحربية في وجه السفن التجارية الأجنبية. وثابت أيضاً أن السفن الحربية لا تقصد موانىء الدول الصديقة إلا بعد إبلاغها بالعزم على الرسو في موانيها وتلقيها ما يفيد الموافقة على ذلك.

حيث أن وجود هذه السفن الحربية مسألة تتعلق بأمن الدولة الساحلية وبالتالي تستطيع الدول أن تمنع أو تقيد دخول موانيها بما تشاء من قيود.

وبشكل عام تقوم المعاملة الوطنية بين الدول على المعاملة بالمثل سواء بخصوص السفن الحربية أم التجارية. كما أن مبادئ الأخلاق الدولية التي لا يترتب على مخالفتها من قبل أحد الدول معاملتها بالمثل تقتضي السماح لكافة السفن الأجنبية أن ترسو في موانيها إذا اضطرت للالتجاء إلى هذه الموانئ بسبب عوار أصابها أو قوة قاهرة (عاصفة هوجاء – عطب في السفينة – كارثة)

وإذا كانت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 واتفاقيات جنيف لعام 1958 – 1960 المتعلقة بالبحار لم تنص صراحة على حق السفن التجارية الأجنبية بدخول موانيها إلا أنها أي (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982). قد نصت صراحة على حق الدولة الساحلية في وضع القوانين واللوائح المتضمنة الشروط التي ينبغي أن يخضع لها دخول السفن الأجنبية إلى موانيها ومياهها الداخلية فقد نصت الفقرة (2) من المادة (25) (في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية. للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية) والشروط التي تضعها الدولة الساحلية تتعلق بتنظيم النشاطات التي تجري في المياه الداخلية ولها أن تجسد ذلك من خلال وضع اللوائح التي يجب على السفن احترامها والتي تتعلق بالنقاط التالية:

–على السفن قبل دخولها الميناء أو المرسى أن تتصل باليابسة للإخطار عن حالتها الصحية والحصول على أذن بالدخول وإذا كان هناك حالات وفاة أو مرض مشتبه فإن الأذن لا يمنح إلا بعد وضع السفينة في حجر صحي لفترة معينة وهنا على السفن واجب الإبلاغ عن الحالة الصحية للطاقم وإذا كانت من السفن التي تنقل ركاب عن حالة الركاب أيضاً من الناحية الصحية وإذا كانت السفينة تقوم بنقل الحيوانات الحية التي يمكن أن تحمل أمراض مختلفة فإذا كان هناك أمراض واشتباه هنا للدولة الساحلية الحق في وضع السفينة في حجر صحي وأن تتخذ السلطات الصحية الإجراءات اللازمة لمنع انتشار الأمراض الوبائية والمعدية وقد تصل هذه الإجراءات إلى أسبوع أو أكثر. وهنا يجب على الدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات الضرورية بالسرعة اللازمة وأن لا تتأخر في إجراءاها لما يترتب على التعسف في اتخاذ هذه التدابير من ضرر يصيب البضائع بالتلف أو الهلاك أو التأخير في تسليمها في حال سفن النقل وإذا كانت سفن ركاب يكون الضرر بالغاً (1).

وإذا كان هناك اشتباه من الدولة الساحلية أو لديها شك حول الحالة الصحية للسفينة التي تريد الدخول إلى الميناء رغم إبلاغ السفينة الدولة الساحلية ببراءتها الصحية فلها أن تمنعها من الدخول وتتخذ السلطات الصحية الإجراءات الضرورية للتأكد من خلوها من الأمراض الوبائية والمعدية.

وبعد التأكد من الحالة الصحية للسفينة على الدولة الساحلية ألا تحجب الأذن بالدخول أو أن تتأخر في إعطاءه إذا لم يكن هناك مقتضى قانوني لذلك (كأعمال إدارية ضمن الميناء ترميم – صيانة – إجراءات أمنية – حادث ملاحي) كل هذا بشرط عدم التمييز قانونياً أو فعلياً بين السفن.

وفي هذا الإطار لابد من الإشارة إلى أن الدولة ساحلية أو غير ساحلية ملزمة بإصدار تشريعات تتوافق مع التزاماتها الدولية العرفية والاتفاقية وتتحمل المسؤولية الدولية في حال إهمالها إصدار هذه التشريعات أو في حال إصدارها بما يخالف التزاماتها الدولية وذلك بالتعويض عن الضرر الحاصل نتيجة لذلك

ومن الالتزامات المفروضة على الدول والتي تتطلب منها صراحة إصدار تشريعات وفرض شروط على دخول مياهها الداخلية تلك المتصلة بمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه

فقد نصت المادة 3/211 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

" على الدول أن تفرض شروطاً معينة على دخول السفن الأجنبية إلى موانئها أو مياهها الداخلية أو على استخدام محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ بهدف منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه. وأن تقوم بالإعلان الواجب عن هذه الشروط وتبلغها على المنظمة الدولية المختصة".

وعلاوة على ذلك هناك واجب على الدولة الساحلية أن تعتمد قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه والناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة في مختلف المساحات البحرية وأن تتخذ ما يلزم من تدابير لتنفيذها. وبشرط ألا تكون هذه القوانين والأنظمة والتدابير أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموماً ومن التدابير التنفيذية التي يحق للدولة الساحلية اتخاذها في مواجهة السفن أجنبية الموجودة داخل موانئها لضمان الامتثال للقواعد المتعلقة بمنع تلوث البيئة البحرية ووفقاً للمادة /220/ من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

– الحق في إقامة الدعوى بأي انتهاك لقوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقاً للاتفاقية أو للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة لمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه عندما يكون الانتهاك وقع داخل بحرها الإقليمي أومنطقتها الاقتصادية الخالصة ومن باب أولى داخل مياهها الداخلية.

– كما يحق للدولة الساحلية اتخاذ إجراءات ضد السفينة الموجودة في أحد موانئها ولو كان التلوث الذي ارتكبته السفينة خارج مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة

ومن هذه الإجراءات:

1- التحقيق وإقامة الدعوى حيث تبرر الأدلة ذلك ويشترط لإقامة الدعوى في هذه الحالة أن تكون بناء على طلب الدولة التي تم التلويث (التصريف) في مياهها الداخلية والإقليمية أو منطقتها الاقتصادية الخالصة.

2- أو بناء على طلب أية دولة أخرى أصابها الضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة هذا التلوث

3- أو إذا سبب الانتهاك (التصريف) أو كان من المحتمل أن يسبب تلوثاً في المياه الداخلية والإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقيمة الدعوى.

–تحدد إدارة الميناء للسفينة التي حصلت على إذن بالدخول الممرات الملاحية ومكان رسوها والوقت المأذون لها فيه بإنزال الركاب والبضائع وكل ما يتصل بذلك والدولة الساحلية تضع القوانين واللوائح التي تبين كيفية الدخول والرسو فوفقاً للقانون السوري المتعلق بالمياه الداخلية والإقليمية السوري رقم 28 لعام 2006 نصت المادة الثالثة منه (يتم الدخول إلى المياه الداخلية من خلال الممرات المحددة لذلك حصراً) وهذه الممرات يجب أن تكون معلنة ومبينة على الخرائط. كما يمكن للسفن أن تستعين بالإرشاد في الميناء وللاستدلال على هذه الممرات. وعند الرسو على الأرصفة المحددة من قبل الدولة الساحلية تلتزم السفن بكافة القوانين والأنظمة (الأمنية والملاحية والجمركية والضريبية) التي تضعها هذه الدولية وعند مخالفتها يحق للدولة الساحلية اتخاذ إجراءات التنفيذ ضدها من حجزها وإقامة دعوى قضائية ضدها إلى أن يتم وضع كفالة أو ضمان مالي آخر يتم الإفراج عنها.

–تراعي السفينة إجراءات مماثلة لما سبق عند مغادرتها الميناء (1). أي يجب أن تحصل على إذن بالخروج ثم إتباع الممرات الملاحية المحددة من قبل الدولة الساحلية وهنا يثور التساؤل فيما إذا كان المرور في المياه الداخلية يخضع لنظام المرور البري أم لنظام مرور آخر. لاشك أن نظام المرور البري ينطبق على المرور في البحر الإقليمي للدولة الساحلية ولا يوجد ما يجبر الدولة الساحلية على الخضوع له في مياهها الداخلية كما لا يوجد ما يمنعها من ذلك.

أما عندما تقوم الدولة الساحلية برسم خطوط الأساس بطريقة الخطوط المستقيمة التي تصل بين نقاط بارزة على الشاطئ فجميع المياه التي أصبحت داخليه والتي لم تكن كذلك قبل إتباع هذه الطريقة بل كانت من المياه الإقليمية تخضع إجبارياً لنظام المرور البري وذلك وفقاً للمادة (8) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار " حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للمادة (7) إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياه داخليه بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل ينطبق على تلك المياه حق المرور البري كما هو منصوص عليه في الاتفاقية ".

وفي هذه الحالة تختلف سلطات الدولة الساحلية لاختلاف النظام القانوني للمرور البري عن نظام المرور في المياه الداخلية الذي لا يخضع للمرور البري بشكل عام. ويتبدى هذا الاختلاف باعتبار أن سيادة الدولة على مياهها الداخلية يمنحها الحق في ممارسة سلطة الاختصاص القسري عن طريق القبض على الأشخاص والقيام بالتحقيقات وذلك وفقاً لسلوك عام مقبول يقتصر على الأفعال التي تعرض النظام للخطر ولها في سبيل ذلك أن تصدر القرارات والأوامر وأن تتخذ الإجراءات اللازمة.

أما بالنسبة للسفن المارة في البحر الإقليمي أو المياه التي أصبحت جزءاً من المياه الداخلية نتيجة رسم خطوط الأساس المستقيمة والتي كانت قبل ذلك من المياه الإقليمية فتخضع لنظام المرور البري. وهنا لا يجوز للدولة الساحلية القبض على الأشخاص أو إجراء تحقيق عن جريمة وقعت أثناء مرورها في هذه المياه إلا في حالات محددة وهي – امتداد آثار الجريمة خارج السفينة – أو إذا كان الفعل يعرض للخطر أمن النظام في البحر الإقليمي – أو طلب ذلك ربان السفينة أو قنصل علم السفينة.

ثانياً: المركز القانوني للسفينة في الميناء أو المرسى:

باعتبار أن سيادة الدولة على مياهها الداخلية مماثلة لسيادتها على إقليمها البري فلها الحق بإلزام سفن الدول الامتثال لقوانينها وأنظمتها أثناء تواجدها في المياه الداخلية والتي تتعلق بالإضافة إلى الإشراف على دخول هذه السفن إلى مياهها الداخلية والذي بحثناه فيما سبق بما يلي:

الحق في فرض سلطتها على السفن والحق في تحديد السياسة الخاصة باستخدام المياه الداخلية وحقها في تحديد وتطبيق سياسة على الواقع والأحداث التي تجري على ظهر السفينة أثناء تواجدها في المياه الداخلية، ومن الضروري بهذا الشأن التمييز بين السفن الحربية والسفن التجارية

1–السفن الحربية: وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة /29/ السفن الحربية هي السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية تلك الدولة. وتكون تحت أمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية.

وتواجد السفينة الحربية في الميناء الأجنبي لا يعني وجوب خضوعها للقوانين المحلية للدولة الساحلية التي لها الحق في اتخاذ ما تراه ضامناً لمصالحها وبنفس الوقت للدولة التي تحمل السفينة الحربية علمها مصلحة حيوية في ألا تفقد سيطرتها أو إشرافها على إحدى قطع أسطولها الحربي. وهنا ينشأ تعارض بين مصالح الدولة الساحلية ومصالح

دولة العلم. فالسفينة الحربية ملزمة باحترام سيادة الدولة المحلية وقوانينها الوطنية وخاصة تلك المتعلقة بالأمن والملاحة والصحة وألا تتواجد في الميناء أكثر من المدة المتفق عليها أثناء الحصول على الموافقة بزيارة هذا الميناء أو أكثر من المدة التي يحددها القانون الداخلي للدولة الساحلية.

وذلك حماية لمصالح الدولة الساحلية – ومن أجل الموازنة بين المصالح يجب أن ننظر إلى الموضوع من وجهة نظر دولة علم السفينة. فإذا كانت تخضع للقانون الوطني للدولة الساحلية إلا أنها لا تخضع للاختصاص المحلي لهذه الدولة.

فلا يحق للدولة الساحلية أن تباشر أي عمل من أعمال الإكراه أو القبض أو التفتيش حيال السفينة الحربية أو طاقمها – ولها أن تطلب من السفينة الحربية مغادرة الميناء أو أن تجبرها على المغادرة إذا كانت المخالفة تتعلق بمصلحة جوهريه تقتضي مثل هذا التصرف.

وقد أقر مجمع القانون الدولي سنة 1928 باستوكهولم عدم جواز الحجز أو احتجاز السفينة الحربية أو اتخاذ أية تدابير تنفيذية عينية ضدها مقابل احترامها للقوانين ولوائح الدول الساحلية.

وهذا الإعفاء من الاختصاص المحلي يمتد إلى السفن العامة (المخصصة لخدمه عامه، والتي تستعمل لأغراض غير تجاريه) كسفن البريد – وسفن المستشفيات – وسفن الأرصاد – وسفن البحث العلمي والجمارك و.....

وقد جرى العمل لاعتبار السفينة عامه يكفي تصريح الدولة التابعة لها بذلك دون التحقق من سلامة الإقرار حتى لا يعتبر تدخلاً في سيادة الدول الغير.

ولا تختص السلطات المحلية بكل ما يحصل على ظهر السفينة إلا إذا تنازلت حكومة دولة علم السفينة عن الحصانة المقررة. وإذا ارتكبت جريمة على سطح سفينة حربية ثم هرب الفاعل إلى أرض الدولة الساحلية (دولة الميناء) فلا يجوز لقائد السفينة اتخاذ إجراءات البحث والقبض والملاحق. بل يبلغ سلطات الدولة الساحلية ويطلب منها ذلك عن طريق قنصل أو سفارة دولة العلم.

وإذا بلغ انتهاك السفينة الحربية لقوانين الدولة الساحلية تهديد الأمن فيحق للدولة الساحلية الطلب منها مغادرة الميناء ولو اضطرت لاستخدام القوة بشرط ألا تستخدم من القوة إلا ما يلزم لإجبارها على المغادرة وليس لأي غرض آخر.

وبشأن ضباط أو طاقم السفينة الحربية عند نزولهم إلى البر ومدى خضوعهم لسلطات الدولة الساحلية وفيما إذا كانوا يتمتعون بالحصانة أم يعاملون معامله عاديه، لقد ميز التعامل الدولي بين حالتين:

الحالة الأولى: عند نزولهم إلى البر بصفتهم الرسمية وفي زيهم الرسمي ولأداء خدمة متعلقة بالسفينة، فهنا لا يخضعون للاختصاص المحلي للدولة الساحلية وفي حال مخالفتهم لقوانين وأنظمة هذه الدولة لا يجوز محاكمتهم بل يجب تسليمهم لقائد السفينة لمحاسبتهم مع مسؤولية دولة علم السفينة عن التعويض إذا كان له مقتضى.

الحالة الثانية: إذا تواجدوا على البر بغير زيهم الرسمي وفي غير مهمة رسمية فإنهم يخضعون للاختصاص المحلي ويمكن محاكمتهم من قبل الدولة الساحلية عما يرتكبونه من مخالفات أو يتم تسليمهم لقائد السفينة حسبما تقدر ذلك (1).

إلا أن المجاملات الدولية التي تتمثل بقيام الدولة بعمل أو امتناعها عن القيام بعمل غير ملزمه بالقيام به أو الامتناع عن إتيانه قانونياً وأخلاقياً وذلك توخياً لتوطيد العلاقة وخلق المودة والصداقة مع دوله أخرى. جرت على

الامتناع عن محاسبة طاقم السفينة الحربية عما يرتكبونه من مخالفات بسيطة – كالسكر والسلوك الضار بالانضباط العسكري والاكتفاء بتسليمهم لقائد السفينة وإذا ارتأت محاكمتهم فتقوم بإخطار قنصل دولتهم بذلك ليرعى مصالحهم.

وإذا كانت قواعد القانون الدولي قد منحت حصانه للسفن الحربية وغيرها من السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجاريه فإنها أكدت مسؤولية دولة العلم عن الضرر التي تحدثه هذه السفن تجاه الدول الأخرى.

فقد نصت المادة /31/ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 " تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية عند عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكوميه أخرى مستعملة لأغراض غير تجاريه لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي".

وقد نصت معظم تشريعات الدول على ذلك وأقرت الحصانة لهذه السفن بشرط المعاملة بالمثل. فقد نصت المادة/18/ من قانون المياه السورية االإقليميه والداخلية رقم/28/ لعام 2003 مع مراعاة أحكام المادة /16/ و/17/ من هذا القانون،(تتمتع السفن الحربية الأجنبية والسفينة الأجنبية الحكومية بالحصانات المعترف بها في الحقوق الدولية بشرط المعاملة بالمثل).

فقد نصت المادة /17/ من القانون رقم 28 لعام /2003/ تتحمل دولة علم السفينة الأجنبية الحربية أو السفينة الحكومية الأجنبية الحربية كامل المسؤولية الناجمة عن عدم التقيد بالقوانين والأنظمة السورية المتعلقة بالمياه الإقليمية.

وبذلك فإن خرق القوانين الجمركية أو المالية أو الصحية أو الأمنية من قبل إحدى السفن الحربية أو السفن العامة المخصصة لأغراض غير تجاريه يجعل سلطات الدولة الساحلية مقيدة وليس لها سوى طلب مغادرة الميناء وإذا لم تمتثل هذه السفينة فللدولة الساحلية استخدام القوه بحذر وبغرض إجبارها على المغادرة – ووسائل الإكراه بالقوة تبدأ من قطع المياه والكهرباء والإمداد بالوقود والغذاء وغيرها – إلى حد استخدام وسائل القسر الأخرى

وبعد مغادرة السفينة العامة تصبح مسؤولية دولة العلم قائمة لما يمثله هذا العمل من انتهاك للقوانين الدولية وللضرر المعنوي الذي أصاب الدولة الساحلية – إضافة إلى الضرر المادي المتمثل بالخسارة الناجمة عن استخدامها وسائل الإكراه المختلفة ولو قامت دولة العلم بمحاسبة السفينة لخرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية.

أما بشأن تبادل المجرمين في حال لجأ مجرم إلى سفينة عامة كونها تتمتع بالحصانة من الضروري التمييز بين المجرمين العاديين والمجرمين السياسيين.

–في حالة الجرائم العادية: هناك قاعدة عرفيه تؤكد التزام قائد السفينة بتسليم الجاني إلى السلطات المحلية لدولة الميناء وفي حالة رفضه التسليم فلا يجوز للسلطات المحلية دخول السفينة وتفتيشها والقبض على المجرم. بل لها الطلب من السفينة مغادرة الميناء وسلوك طرق المسؤولية الدولية احتراماً لسيادة دولة السفينة.

–في حالة الجرم السياسي: وفقاً للعرف الدولي لا يلتزم قائد السفينة بتسليمه إلى السلطات المحلية لدولة الميناء إلا في حال وجود اتفاقيه بين دولة علم السفينة ودولة الميناء تقتضي بتبادل المجرمين السياسيين فهنا على قائد السفينة تسليم المجرم السياسي إلى دولة الميناء (1).

ثالثاً: المركز القانوني للسفينة الخاصة في ميناء أجنبي:

إذا كانت السفينة بوجه عام هي تلك المنشأة البحرية التي تقوم بالملاحة البحرية على سبيل الاعتياد وهذا يشمل السفينة الخاصة والسفينة العامة على السواء فإن السفينة الخاصة تلك التي تستخدم لأغراض خاصة كالسياحة والنزهة والصيد والتجارة والتي يمتلكها أفراد أو شركات خاصة أو تلك التي تمتلكها الدولة وتستخدمها لأغراض خاصة.

والسفينة الخاصة في الميناء الأجنبي تخضع لاختصاص السلطات المحلية على نحو أوسع بكثير مما سبق الحديث عنه بشأن السفن العامة (الحربية وغير الحربية) أي غلبة الاختصاص الإقليمي لدولة الميناء على الاختصاص الشخصي لدولة العلم والقاعدة العامة عند تحديد المركز القانوني للسفينة في الميناء الأجنبي يقضي بأن يعلو قضاء السلطات المحلية على قضاء دولة العلم ما لم يوجد اتفاق أو عرف يخالف ذلك أو أن تتنازل السلطات المحلية عن اختصاصها لدولة العلم من قبيل المجاملة (1).

وتبعاً لذلك على السفينة الخاصة الموجودة في ميناء أجنبي احترام سيادة الدولة الشاطئية واحترام والامتثال لجميع القوانين واللوائح (الأنظمة) المتعلقة بالملاحة والصحة والجمارك وقوانين البوليس والأمن وأن تقوم الدولة الساحلية بتطبيق هذه القوانين واللوائح على جميع السفن الموجودة داخل مياهها الداخلية وتستطيع الدولة الساحلية أن تضع لوائح تتعدى الاستخدام المباشر للميناء أو المياه الداخلية. فقد تضمن تشريعات بعض الدول منع السفن الخاصة التي تدخل الميناء من حمل بعض أنواع البضائع كقوانين الولايات المتحدة الأمريكية الصادرة في الثلاثينات حيث قضت بمنع حمل الخمور على السفن التي تريد دخول موانئ الولايات المتحدة حتى ولو كانت في أما كن مختومة (2).

وبالتالي يحق للدول أن تنظم سلوك السفن داخل إقليمها بشرط عدم التمييز قانوناً أو فعلياً بين هذه السفن ولها في سبيل ذلك إصدار ما تشاء من قوانين وأنظمه.

والدول تشدد كثيراً على تقييد حرية السفن في موانيها وهكذا مثلاً يقرر نظام السفن الأردني رقم 51 لعام 1961 يحظر حظراً مطلقاً في الميناء:

1- إلقاء التراب أو الحجارة أو الرمل أو الأقذار والوسائل الضارة والمواد الكيماوية أو غيرها من المواد على اختلافها في أي قسم من البر أو الماء.

2- إسالة السوائل الضارة أو المواد الكيماوية أو الزيوت أو الشحوم على اختلافها إلى البر أو الماء أو إهمال التدابير الوقائية المانعة لسيلانها على هذه الصورة.

3- وضع أو ترك أي شيء على الأرصفة المخصصة للسير.

4- نشر الشباك.

5- الصيد البري أو البحري.

6- إبقاء البضائع ذات الروائح الكريهة على الأرصفة.

7- الدهان أو الحفر أو النقش أو الكتابة بأية وسيله من الوسائل على المنشآت أو إلحاق أي ضرر آخر بها.

8- تحريك الآلات الرافعة أو الناقلة وسائر الأدوات الميكانيكية العائدة لإدارة الميناء من قبل أشخاص غير مأذون لهم ذلك أو السير بدون مبرر في نطاق عمل هذه الآلات أثناء تشغيلها.

9- التدخين وإشعال النار أو النور العادي على الأرصفة والمستودعات أو المخازن إذا كان هناك مواد قابله للاشتعال.

10- إلقاء البضائع أو أي شيء آخر من على ظهر السفينة وبيع المشروبات الكحولية في أماكن العمل.

ولبيان اختصاص الدولة الساحلية (دولة الميناء) على السفن الخاصة نميز بين المسائل المدنية والمسائل الجنائية.

أ- الاختصاص بنظر المسائل المدنية: يفرق الفقهاء بين الأمور الداخلية أي تلك التي تقع على ظهر السفينة الأجنبية وبين الأمور ذات العلاقة الإقليمية بالشاطئ أي بالدولة الساحلية (دولة الميناء) وإن كان هذا التمييز يشوبه الغموض أحياناً (1) وذلك وفقاً لما يلي:

- يقتصر تدخل سلطات الدولة الساحلية على الوقائع التي تقع على ظهر السفينة على تلك التي تهمها مباشرة. وذلك إذا امتنعت السفينة الخاصة عن دفع ثمن أشياء (تموين – وقود – مياه – أعمال إصلاح – رسوم الدخول والرسو ... الخ) قدمت لها. يمكن للقضاء المدني النظر في الموضوع.

وهنا يحق للدولة الساحلية اتخاذ كافة التدابير التي تسمح بها موانيها، فلها اتخاذ إجراءات الحجز التنفيذي على هذه السفينة ومنعها من المغادرة. بل يمكن للدولة الساحلية متابعة السفينة حتى بعد خروجها من الميناء وملاحقتها في البحر الإقليمي وأن تحجزها وتوقع إجراء التنفيذ عليها ولها في أي وقت تعلم به الدولة الساحلية بأن السفينة الأجنبية تمر بالبحر الإقليمي أن توقفها وتوقع إجراءات الحجز التنفيذي عليها.

كما أن الدولة الساحلية في غير الحالات السابقة والناجمة عن عدم دفعها ديون أو وفاء بالتزامات ناجمة عن رحلتها في مياه الدولة الساحلية أو لغرض هذه الرحلة.

يمكن للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبيه راسية في إحدى موانيها.

وذلك وفقاً للمادة (28) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر حيث نصت

- "لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنيه إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة".

- " لا تخل الفقرة (السابقة) بحق الدولة الساحلية وفقاً لقوانينها في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أي سفينة أجنبيه موجودة في بحرها الإقليمي أو ماره خلاله وأن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية".

في حال وجود اتفاقيه بين (دولة الميناء) والدول التي تطلب تنفيذ حكم ضد السفينة المتواجدة في ميناء الدولة الأولى تقضي بتنفيذ الأحكام الصادرة في كل منها لدى الدولة الأخرى. يمكن هنا اتخاذ إجراءات التنفيذ من قبل الدولة غير الدولة الدائنة للسفينة.

فالدول الأطراف في اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969 تستطيع تنفيذ القرارات التي تصدرها محاكم أية دوله طرف بشأن التعويض عن أضرار التلوث التي تصيب المياه الإقليمية للدول المتعاقدة وتكون قابله للتنفيذ في كافة الدول الأطراف.

- أما الوقائع التي لا تهم السفينة مباشرة كالخلاف بين ربان السفينة وطاقمه بخصوص عقد العمل الخاص بهم فلا يدخل في اختصاص دولة الميناء ويبقى من اختصاص دولة العلم وجميع الأمور المتعلقة بالرهن البحري المترتب على السفينة والمنازعات المتعلقة بحقوق الامتياز البحرية (وعادة يعطى لقنصل دولة العلم حل هذه المشكلات)

ب-الاختصاص بنظر المسائل الجنائية: للدولة الساحلية اختصاصاً كاملاً في القبض على مرتكبي الجرائم التي تقع على ظهر السفينة سواء ارتكبت بين من يتواجد على متنها أو تجاه شخص أجنبي على السفينة أو إذا طلب ربان السفينة أو قنصل دوله علم السفينة أو إذا أحدثت الجريمة اضطرابات تمس الهدوء والنظام والأمن في الميناء.

مع اختلاف تشريعات الدول بمدى ممارسه الاختصاص القضائي وموقف القضاء منها فالقضاء المحلي الفرنسي لا يدخل في اختصاصه الجرائم التي ترتكب بين أفراد الطاقم والوقائع التي تخص النظام الداخلي للسفينة ولكن يختص بالجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة ويكون فاعلها أو المجني عليه من غير أفراد الطاقم. وكذلك يختص بالجرائم التي يرتكبها أفراد الطاقم على البر ومن شأنها تعكير النظام العام في الميناء والجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة ويطلب بشأنها المعاونة من السلطات المحلية.

أما القضاء الإنكليزي فيرى خضوع السفن الأجنبية الموجودة في الموانئ الانجليزية خضوعاً مطلقاً للاختصاص المحلي الإنكليزي.

أما القضاء في الولايات المتحدة الأمريكية (ممثله بالمحكمة الاتحادية العليا) فقد فسرت اختصاصها للنظر في الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن التي ترفع العلم الأمريكي في المياه الأجنبية يعود إلى عدم ممارسة الدولة الأجنبية التي ترسو فيها السفينة الأمريكية لاختصاص تطبيق القانون الأمريكي حيث يجب أن يتصدى القضاء الأمريكي للفصل في هذه الجرائم عندئذ (1).

وبشكل عام تتجه غالبية التشريعات الوطنية في الدول العربية على الأخذ بمبدأ إقليمية القانون الجنائي وخضوع جميع الجرائم التي يرتكبها المواطنون والأجانب على الإقليم الوطني للدولة لأحكام القوانين الوطنية وللاختصاص القضائي الوطني. وتعتبر جميع الطائرات والسفن التي تحمل جنسية هذه الدول في حكم إقليم الدولة إذا لم تكن خاضعة لقانون أجنبي حسب القانون الدولي وفي حال عدم قيام القانون الإقليمي بالعقاب.

وإذا ارتكبت جريمة على ظهر سفينة أجنبيه أثناء تواجدها في المياه الداخلية للدولة الساحلية ثم استطاعت الهروب أو الإفلات لأي سبب كان والخروج من المياه الداخلية، فيحق هنا لسلطات الدولة الساحلية ملاحقتها واحتجازها والقبض على الأشخاص – وإجراء التحقيقات والمحاكمة ولو كانت السفينة قد أصبحت في البحر الإقليمي ودون توافر شروط ممارسه الاختصاص الجنائي في البحر الإقليمي.

فقد نصت المادة (2/27) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

" لا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في اتخاذ أية خطوات تأذن بها القوانين لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبيه ماره خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة المياه الداخلية". وبالتالي حق الدولة الساحلية اتخاذ أية تدابير تنفيذية (قبض – تحقيق – تفتيش) بصدد أيه جريمة أثناء مرورها ودخولها المياه الداخلية دون اشتراط امتداد آثار الجريمة – أو الإخلال بسلم الدولة الساحلية وحسن نظامها أو طلب ربان السفينة وعند ممارسة الدولة الساحلية اختصاصها الجنائي على الجرائم التي ترتكب على السفن الأجنبية التي تتواجد في مياهها الداخلية يجب أن تراع مجموعه من الإجراءات:

- إخطار الممثل الدبلوماسي أو قنصل دولة العلم قبل اتخاذ أية خطوات (كقبض – واحتجاز – إقامة دعوى محاكمه...) بناء على طلب ربان السفينة.
- تسهيل الاتصال بين هذا الممثل أو الموظف وطاقم السفينة.
- يجوز في حالات الطوارئ والضرورة إرسال الإخطار أثناء اتخاذ التدابير وليس قبله.

والإخطار هنا لمجرد الإعلام وليس للاستئذان وبالتالي عدم موافقة ممثلي دولة السفينة لا يمنع من اتخاذ الإجراءات. ويمكن للدولة الساحلية اتخاذ الإجراءات دون إخطار وتبقى هذه الإجراءات صحيحة ولكن تبقى الدولة مسئوله إذا لم تلتزم بوجود الإخطار.

ولكن يثور التساؤل في حال قيام السفينة الأجنبية بارتكاب جريمة في المياه الداخلية للدولة الساحلية ثم خروجها منها – هل يحق للدولة الساحلية مطاردة هذه السفينة إلى المياه الإقليمية وإلى أعالي البحار لممارسة اختصاصها الجزائي وهل يثبت لها هذا الحق (حق المطاردة).في حال انتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية الأخرى غير الجنائية؟

للإجابة على هذا السؤال لابد من القول إن كلمة مطاردة تفيد تتبع الشيء وملاحقته والتقاطه وهي ليست كافية بالمعنى القانوني بل يجب أن تلتصق (بالحثيثة) لتصبح (المطاردة الحثيثة).

أي تتبع الشيء وملاحقته بقصد التقاطه على وجه السرعة وبشكل مستمر من غير فتور .

والفقه يعرف حق (المطاردة الحثيثة) بأنه حق الدولة الساحلية بمواصلة مطاردة السفينة الأجنبية المشتبه بها في المياه الخاضعة لاختصاصها إلى أعالي البحار.

وقد أجازت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 هذا الحق عندما نصت المادة (111):

1- " يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة قد انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة. ويجب أن تبدأ المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو الأرخبيلية أو الإقليمية أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع ".

2- ينتهي حق المطاردة الحثيثة لمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها المياه الإقليمية للدولة التي تنتمي إليها أو المياه الإقليمية لدولة أخرى.

3- لا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية

4- لا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا السفن والطائرات الحربية أو التي تحمل علامات تدل أنها في خدمة حكومة ومأذون لها بذلك.

وفي المسائل المدنية يحق للدولة الساحلية أن تمارس إجراءات التنفيذ وفقاً لقوانينها وتشريعاتها الداخلية على السفن الأجنبية التي تدخل مياهها الداخلية وذلك بصدد أي دعوى مدنية تكون مرفوعة على هذه السفن.

مثل توقيع حجز تحفظي عليها وطلب حبسها واحتجازها حتى استيفاء الدين وتوقيع الحجز التنفيذي إذا كان هناك حكم قضائي واجب النفاذ يخول استيفاء الدائن حقه من السفينة كمال منقول يدخل في ذمة المدين.

فقد نصت المادة 3/28 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

" لا تخل الفقرة 2 بحق الدولة الساحلية وفقاً لقوانينها، من أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية، ضد أي سفينة راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة مياهها الداخلية ".

وبالتالي يمكن ممارسة الولاية المدنية تجاه السفن الأجنبية التي غادرت المياه الداخلية إلى المياه الإقليمية لأنها تعتبر في مركز الأجنبي الموجود في إقليم الدولة والذي يخضع خلال هذا الوجود لكل القوانين النافذة في الدولة ومخالفته السفينة الأجنبية الموجودة في المياه الداخلية للقوانين (الضريبية والجمركية والمالية والصحية والأمنية والإدارية والقوانين المدنية) ومحاولتها الهروب يسمح للدولة الساحلية مطاردتها واحتجازها وفقاً للقواعد السابقة.

الاستنتاجات والتوصيات:

1- المجتمع الدولي المعاصر مجتمع لا مركزي الأمر الذي يفرض على الدول أن تتصرف نيابة عن المجتمع الدولي ككل لدى اتخاذها أي إجراء أو تدبير كي تتمتع بحقوقها وكي تتحمل التزاماتها في البحار.

2- إن سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية يجب أن لا يتعارض مع مصالح الجماعة الدولية ومع الغرض الذي من أجله وجدت الموانئ والمراسي لخدمة التواصل بين الدول والشعوب.

3- إن وضع قواعد قانونيه دوليه عامة من شأنها توحيد التشريع الدولي إلا أن طريقة وضع هذه القواعد موضع التنفيذ من قبل الدول المختلفة هي التي تبين مدى فعالية النظام القانوني الدولي.

4- إن توحيد التدابير التنفيذية ليس من خلال طريقة التطبيق بل من خلال أعمال حسن النية في اتخاذ التدابير وإجراءه وإنهاؤه يساهم في تخفيف المنازعات بين الدول ويشكل معياراً راقياً لمستوى العلاقات بين الدول.

المراجع:

1- إبراهيم محمد الدغمه – القانون الدولي الجديد للبحار – دار النهضة العربية – القاهرة – 1998.

2- أحمد أبو الوفا محمد – القانون الدولي الجديد على ضوء أحكام المحاكم الدولية الوطنية – القاهرة – 1988 – 1989.

3- إدريس الضحاك – قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية – مطبعة المعارف الجديدة – الرباط الطبعة الأولى – 1978.

4- حسين حنفي عمر – احتجاز وتفتيش سفن القرصنة – النهضة العربية – القاهرة – 2009.

5- عبد المنعم محمد داؤد – القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية – منشأة المعارف – الإسكندرية 1999 .

6- عبد المعز عبد الغفار نجم – الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي الجديد للبحار القاهرة .

7- محمد سامي عبد الحميد – د. محمد سعيد الدقاق – د. إبراهيم خليفة
القانون الدول العام – منشأة المعارف – الإسكندرية – 2004

8- محمد طلعت الغنيمي– القانون الدولي البحري في إبعاده الجديدة – منشأة المعارف الإسكندرية 1975.

9- محمد عزيز شكري مدخل إلى القانون الدولي العام – مطبعة جامعة دمشق – 1985.

10- محمد صافي يوسف – المحكمة الدولية لقانون البحار – القاهرة – 2005.