مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: سفن الملاءمة ووسائل مواجهتها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982
اسم الكاتب: د. ياسر الحويش، مجد منير اسماعيل
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/4874
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 19:51 +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 (38) العدد (4) 2016
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (38) No. (4) 2016

سفن الملاءمة ووسائل مواجهتها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

الدكتور ياسر الحويش*
مجد منير اسماعيل**

(تاريخ الإيداع 23 / 3 / 2016. قُبِل للنشر في 31 / 8 / 2016)

□ ملخّص □

يُعَدّ تسجيل السفن لدى دولة ما بمثابة الجنسية للشخص الطبيعي، وتفرض اتفاقيةُ الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن يكون هناك رابطة حقيقية ما بين السفينة والدولة التي تُسجَّل فيها؛ كأن يكون مالك السفينة مواطناً في تلك الدولة، أو أن يوجَد فيها مقرُّ الشركة المالكة للسفينة.

ولكنْ، يلجأ كثير من مالكي السفن حول العالم إلى تسجيل سفنهم في دول لا صلة حقيقية بينها وبين السفينة، بهدف زيادة أرباحهم نتيجة انخفاض الضرائب ورسوم التسجيل في تلك الدول التي تسمى **دول علم الملاءمة** ، إلى جانب ضعف الرقابة من قِبَلِها على الأنشطة غير المشروعة للسفن المسجلة لديها. ويخلّف هذا الوضع العديدَ من الآثار السلبية التي تطال موارد البيئة البحرية، وكذلك حقوقَ العاملين على متن تلك السفن، نتيجة ضعف الرقابة المذكور.

ويحاول هذا البحث الخوض في ما تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والقانون الدولي بشكل عام من وسائل كفيلة بمواجهة ظاهرة سفن علم الملاءمة، والتي منها إنشاء منظمات إقليمية لحماية موارد البيئة البحرية من الاستنزاف، وكذلك حق إقامة دعوى حماية دبلوماسية من قبل دول جنسية أفراد الطاقم في حال تعرضهم للضرر.

الكلمات المفتاحية: سفن ملاءمة_ دول علم الملاءمة_ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار_ رابطة حقيقية_ منظمات إقليمية

* أستاذ القانون الدولي– قسم القانون الدولي– كلية الحقوق– جامعة دمشق– سورية.
** طالب ماجستير– قسم القانون الدولي– كلية الحقوق– جامعة دمشق– سورية.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (38) العدد (4) 2016
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (38) No. (4) 2016

Flags of Convenience and the Confronting Mechanisms in the Light of the United Nation Law of the Sea Convention 1982

Dr. Yasser Alhwaich[*]
Majd Munir Ismael[**]

(Received 23 / 3 / 2016. Accepted 31 / 8 / 2016)

□ ABSTRACT □

Resources of marine environment are suffering from over-exploitation by **Flags of Convenience** vessels; which refer to vessels registered in foreign countries known as Open Registry countries. These countries usually do not fulfill the obligations incumbent upon them as flag states towards the vessels flying their flags, in an attempt to attract more registries. They, inter alia, adopt loose enforcement measures against illegal activities by their vessels, and do not monitor the working conditions on board those vessels.

This situation is of a bad effect on both marine environment and worker's rights on board flag of convenience vessels. Therefore, it is important to cast light on the mechanisms included in the United Nations Law of the Sea Convention 1982 regarding this problem, and to assess their effectiveness.

Keywords: Flags of convenience – Open registry– United Nations Law of the Sea Convention – Genuine Link– Regional Organizations.

[*]**Professor of International Law, International Law Department, Faculty of Law, Damascus University, Syria.**
[**]**Master Student, International Law Department, Faculty of Law, Damascus University, Syria**

مقدمة:

يمثل تزايد أعداد السفن التي يتهافت مالكوها إلى تسجيلها لدى دول أجنبية معينة بهدف الاستفادة من مزايا ذات أثر سلبي توفرها تلك الدول تهديداً جدياً يطال عدة نواح تتعلق بالبيئة البحرية وبحقوق العاملين على متن تلك السفن إلى جانب الموارد المالية للدول؛ حيث تتبع الدول المشار إليها، والتي تسمى دول علم الملاءمة ، سياسة تقوم على جذب مالكي السفن الأجنبية للتسجيل لديها؛ ومن مظاهر تلك السياسة تدني مستوى الضرائب التي تفرضها على السفن المسجلة لديها، وانخفاض رسوم التسجيل، والوقت القصير الذي تتم به عملية التسجيل، وعدم ممارسة الرقابة المطلوبة على أنشطة تلك السفن ولا على ظروف العمل على متنها.

وتخلف أنشطة تلك السفن المخالفة للقانون نتيجة ضعف الرقابة المتعمد من قبل دول علمها آثاراً سلبية تطال البيئة البحرية وحقوق العاملين على متنها. ويخوض هذا البحث في التعريف بسفن دول علم الملاءمة وبمظاهر سياسة تلك الدول وآثارها السلبية، ثم ينتقل للبحث في الوسائل العملية التي تضمنتها اتفاقية قانون البحار لعام (1982)لمواجهة ظاهرة سفن الملاءمة ويقيم مدى فعاليتها في مواجهتها.

مشكلة البحث:

يحاول هذا البحث الإجابة على عدد من الأسئلة، وهي كالتالي:

(1)–هل يمكن التعويل على ما تضمنته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام (1982) م من وسائل تسوية نزاعات للحد من ظاهرة سفن الملاءمة في حال عدم اضطلاع دول معينة بالتزاماتها التي تضمنتها الاتفاقية المذكورة الخاصة بالعلاقة بينها وبين السفن المسجلة لديها وخصوصاً تلك التي تفرض عليها ممارسة رقابة فعالة على أنشطة تلك السفن؟

(2)–ما هو الدور الذي يمكن أن تلعبه للحد من أنشطة سفن الملاءمة المنظماتُ الإقليمية المتعلقة بمصائد الأسماك التي ألزمت الاتفاقيةُ الدولَ الأطراف بالتفاوض لإنشائها بموجب المادة (118)،في ضوء ما توفره التقنية الحديثة من وسائل تتيح اكتشاف المخالفات والتعرف إلى السفن التي ترتكبها بالرغم من لجوءها المستمر إلى تغيير علمها؟

أهمية البحث وأهدافه:

تشكل الآثار السلبية التي تخلّفها أنشطة سفنٍ لا تخضع لرقابة فعّالة من قِبل دول علمها، ويطلق عليها تسمية **سفن علم الملاءمة**، تهديداً يؤدي إلى تدهور متسارع في موارد البيئة البحرية التي يعتمد عليها عدد كبير من الدول في اقتصاداتها، إلى جانب الظروف السيئة التي يعيش في ظلها العاملون على متن تلك السفن، والتي قد ترتقي إلى انتهاكات لحقوق الإنسان، من جراء غياب رقابة دول العلم.

وبناءً على ما سبق، يحاول هذا البحث الإضاءةَ على ما تضمنته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون لعام (1982) من وسائل كفيلة بمواجهة ظاهرة سفن الملاءمة، وتقييمَ فعاليتها في تحقيق ذلك الهدف.

منهجية البحث:

اتُّبِعَ في هذا البحث المنهج الوصفي القائم على عرض لمختلف الجوانب المتعلقة بظاهرة سفن الملاءمة، والأحكامِ ذات الصلة بها في اتفاقية قانون البحار، مع تقييم لفعالية الأحكام المشار إليها في مواجهة أنشطة تلك السفن، والخروج باقتراحات قد تسهم في تحقيق ذلك.

النتائج والمناقشة:

سيتم في البداية شرح الآثار السلبية التي تخلفها أنشطة سفن الملاءمة على موارد البيئة البحرية من جهة، وعلى حقوق العاملين على متنها من جهة أخرى، ثم سيجري عرضٌ لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م التي لها صلة بعلاقة الدولة الساحلية بالسفن المسجلة لديها، وأهمها ضرورة وجود رابطة حقيقية فيما بينها، ومدى إمكانية الإفادة من وسائل تسوية النزاعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق الاتفاقية المذكورة لتفعيل تلك الأحكام للوصول إلى الحد من ظاهرة سفن الملاءمة التي تتميز بتساهل دول علم الملاءمة مع سفن الملاءمة التي تسجل لديها رغبة من المالكين في زيادة أرباحهم على حساب موارد البيئة البحرية وحقوق العاملين على متن تلك السفن.

وبعد الانتهاء مما سبق ذكره، سيتم التعرف إلى ما قد يجعل من المنظمات الإقليمية، التي ألزمت الاتفاقية الدولَ الأطراف فيها بالتفاوض لإنشائها،وسيلة فعالة لمواجهة أنشطة سفن علم الملاءمة المخالفة للقانون.

الآثار السلبية لممارسات سفن الملاءمة

يَلجأ كثير من مالكي السفن في العالم إلى تسجيل سفنهم في دول غير دول جنسيتهم، أو في غير دول مقر الشركة المالكة أو المشغلة لتلك السفن، في مسعى منهم للحصول على مزايا تعود عليهم بربح أكبر توفرها تلك الدول المعروفة بأنها لا تمارس رقابة فعالة على أنشطة السفن المسجلة لديها، ولا على ظروف العمل على متنها؛ فلا تفرض عقوباتٍ رادعةً بحق مالكي أو مشغّلي السفن المسجلة لديها في حال مارست أنشطة مخالفة للقانون، سواء الدولي أو القوانين الداخلية للدول الأخرى، أو في حال أصاب العاملين على متنها ضرر بسبب ظروف العمل القاسية وعدم مراعاة معايير السلامة. ويُطلَق على الدول التي يسجل مالكو السفن لديها سفنهم لتحقيق الأهداف المذكورة أعلاه " **دول علم الملاءمة Flags of Convenience**"[1]، ويبدو المقصودُ بكلمة "ملاءمة" أن تسجيل السفينة لدى تلك الدول يلائم مصالح الجهة المالكة لها من النواحي المذكورة أعلاه [2]. ويُستخدم تعبير "**السجل المفتوح Open registry**"

---

[1]- لا تأتي الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بتعريف قانوني لمصطلح دول علم الملاءمة Flag of Convenience. وفي ضوء ممارسة المنظمة البحرية الدولية (IMO)، ومنظمة الأغذية والزراعة التابعة للأمم المتحدة (FAO)، ومنظمة الأونكتاد (UNCTAD)، لا وجود لتعريفات مقبولة قانوناً لهذا المصطلح، لكنه شائع بهذه الصيغة على نطاق واسع بحكم الممارسة. أنظر:

-FAO Corporate Document Repository, Fisheries and Aquaculture Department (n.d), Fishing Vessels Operating Under Open Registries and the Exercise of Flag State. Available at: <http://www.fao.org/docrep/005/y3824e/y3824e04.htm>.(viewed 10-2-2016).

ويعرّف أحد الكتّاب دول علم الملاءمة بالقول:" يشير تعبير Flag of Convenience إلى دولة تسجِّل لديها سفناً مملوكة من قِبل أجانب، وتمنح السفينةَ جنسيتها والحق في رفع علمها، وتوفر لمالكي السفينة رسوم تسجيل ورسوماً سنوية وضرائب منخفضة بشكل كبير إذا ما تمت مقارنتها بالدول الأخرى. وقد يكون لذلك نتائج سلبية تطال أجور العاملين على متن تلك السفن والمزايا التي يحصلون عليها، وكذلك معاييرَ السلامة على متن تلك السفن". أنظر:

-ArndBernaerts, "Bernarents Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea", Reprint of 1988 Edition, Trafford Publishing, 2006, p. 105.

[2]- من الآن فصاعداً سيتم استخدام تعبير سفن الملاءمة للدلالة على السفن التي يسجلها المالكون لدى دول علم الملاءمة.

المرتبط بمصطلح دول علم الملاءمة للدلالة على المنظمة التي تتولى تسجيل السفن المملوكة من قبل أفراد أجانب.

وفيما يلي مجموعة من مظاهر ذلك السجل[3]:

-تتيح دولة السجل المفتوح للأجانب ملكية السفن التجارية المسجلة لديها.

-سهولة تسجيل السفن لدى تلك الدول ونقل تسجيلها وفقاً لإرادة المالك.

-انخفاض الضرائب التي تفرضها تلك الدول على دخل تلك السفن أو انعدامها.

-السماح بإدخال أجانب ضمن طواقم تلك السفن.

-ليس لدى دولة السجل المفتوح السلطة ولا الآليات الإدارية الفعالة التي تمكنها من فرض أنظمة وطنية أو دولية على الشركات المالكة للسفن. ويبدو أن ظاهرة سفن الملاءمة تتوسع بشكل مطرد مع دخول مزيد من الدول في هذا المجال[4]، في ظل ما يبدو تنافساً من قبل تلك الدول في جذب مالكي السفن لتسجيل سفنهم لديها [5]. وتملك دول السجل المفتوح النسبة الأكبر من سفن الصيد حول العالم [6]؛ وهذه نتيجة طبيعية نظراً لسياسات تلك الدول حول تسجيل السفن لديها التي تشكل عاملاً جاذباً للمالكين. وتكمن الخطورة في ما تخلّفه أنشطة سفن الملاءمة من نتائج تطال البيئة البحرية وحقوقَ العاملين على متنها، وسيتم تفصيل ذلك فيما يلي:

أولاً: آثارها بالنسبة لحقوق العاملين على متن سفن الملاءمة[7]:

يترك ضعف الرقابة على سفن علم الملاءمة من قبل دول علمها آثاراً سلبية على ظروف العمل على متنها، والذي ينعكس على العاملين على متنها، وفيما يلي بعض من مظاهر ذلك:

1 -مخالفة مواثيق العمل الدولية؛ فغالباً لا يكون هناك عقود لأفراد الطاقم على متن سفن الملاءمة، وحتى في حال وجودها، فتكون هذه العقود موقعة من قبل شركات وهمية يستحيل العثور عليها في حال وجود انتهاك لحقوق العمال أو الإنسان أو في حال احتجاز السفن أو غرقها.

2 -غالباً ما تُساء معاملة أفراد الطاقم على متن سفن الملاءمة نفسياً وجسدياً.

3 - يخضع أفراد طاقم هذه السفن في بعض الأحيان للمحاكمة بموجب القوانين المحلية بسبب الصيد غير المشروع الذي يقومون به، بالرغم من أنهم يُجبَرون وهم على متنها على تنفيذ أوامر الشركة المالكة للسفينة أو الربان أو الموظفين الموجودين على السفينة.

---

[3]-Luis B. Sohn et al., "Cases and Materials on the Law of the Sea", 2nd edition, Brill Nijhoff, The Netherlands, 2014, p. 122.

[4]-Mathew Gianni & Walt Simpson, "The Changing Nature of High Seas Fishing: How Flags of Convenience Provide Cover for Illegal, Unreported and Unregulated Fishing", Australian Department of Agriculture, Fisheries and Forestry, International Transport Workers' Federation, and WWF International, 2005., p. 8, 18.vailable at: http://www.wwf.org.uk/filelibrary/pdf/flagsofconvenience.pdf (viewed 10-2-2016).

[5]- يتمحور التنافس بين الدول لجذب مالكي السفن للتسجيل لديها، المترافق مع تساهل تلك الدول في فرض إجراءات معينة على متن السفن وكذلك في فرض ضرائب ورسوم منخفضة، في إطار ما يسمى "التسابق إلى الحضيض Race to the Bottom"، وهي ظاهرة تتجسد عندما يؤدي التنافس بين الدول إلى تدنٍّ في المعايير التنظيمية. فعلى سبيل المثال، وفيما يتعلق بتسجيل السفن، تستقطب الدول التي تفرض إجراءات أقل كلفة نسبةً أكبر من تسجيلات السفن لديها، وتغدو بالتالي دول علم ملاءمة. أنظر:

-Laurence Blakely, "The End of the *Viarsa* Saga and the Legality of Australia's Forfeiture Penalty for Illegal Fishing in its Exclusive Economic Zone", Pacific Rim Law & Policy Journal, vol. 17, no.3, June 2008, p. 682.

[6]- تتصدر دول بيلايز، هندوراس، بنما، سانتفينسينتوغرينادينز قائمة الدول المصنفة كدول علم ملاءمة والتي يقدَّر بأنها تمتلك ما نسبته خمس وسبعون بالمئة أو أكثر من سفن الصيد التي ترفع علم دول ملاءمة وفقاً لتصيف أجري بين عامي (1999) و (2005). أنظر:

-Gianni & Simpson, op. cit., p. 4.

[7]-Ibid., p. 33.

4 –انخفاض مستوى شروط السلامة على متن سفن الملاءمة.

5 –عدم كفاية مستلزمات الخدمات الطبية في حال وقوع حوادث.

ثانياً: آثارها بالنسبة للبيئة البحرية:

إلى جانب ما سبق ذكره حول الانتهاكات التي تتم لحقوق العاملين على متن سفن الملاءمة، يطالعنا الضررُ الذي تلحقه أنشطة تلك السفن بموارد البيئة البحرية من خلال الصيد غير المشروع الذي تمارسه، وقد أشارت منظمة الأغذية والزراعة التابعة للأمم المتحدة (FAO) إلى ما يسببه هذا الصيد من استنزاف للموارد البحرية وذلك في مقدمة **نَص خطة العمل الدولية لمنع وردع وتقليل الصيد غير المشروع وغير المصرح عنه وغير المنظم IPOA–IUU لعام (2001)**[8]؛ فذكرت أنه يضعف الجهود الرامية إلى الحفاظ على أرصدة الأسماك وإدارتها، والذي من شأنه أن يؤديَ إلى خسارة فرص اجتماعية واقتصادية على المديين القصير والطويل، وهذا يترك آثاراً سلبية تطال الأمن الغذائي والبيئة البحرية، ورأت أنه قد يسبب انهياراً في المصائد أو يقوض جهود إعادة تشكيل أرصدة الأسماك التي سبق أنِ استُنزِفَت.

ويبدو أن سفن الملاءمة تسيء ممارسة حرية الصيد في أعالي البحار التي تكفلها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام(1982)[9](من الآن فصاعداً: اتفاقية قانون البحار) بموجب المادة (87) منها؛ فحرية الصيد تلك مقيدة بما هو ضروري للحفاظ على الموارد الحية لأعالي البحار؛ فلا يجوز وفقاً للاتفاقية لمواطني الدول الأطراف استغلال أنواع متطابقة من الموارد البحرية في أعالي البحار بشكل يؤدي إلى استنزافها، وعلى الدول الأطراف الدخول في مفاوضات غايتها اتخاذ ما يلزم من إجراءات للحفاظ على تلك الموارد، وعليها كذلك أن تحدد كمّية الصيد التي يجوز جنيها[10].

ويبدو من المثال السابق أن لدول العلم دوراً محورياً يتمثل في إلزام السفن المسجلة لديها بالإجراءات التي تتخذها بالتعاون مع دول أخرى للمحافظة على الموارد البحرية الحية التي سينعكس الاستغلال غير المشروع لها على اقتصادات دول تعتمد عليها بشكل رئيس وعلى البيئة البحرية ككل. ومن هنا تُفهَم خطورة عدم التزام دول السجل المفتوح بتلك الضوابط، وتساهلِها مع السفن المسجلة لديها التي يهدف مالكوها إلى تحقيق الربح دون إيلاء اهتمام بالآثار السلبية التي تخلّفها سفنهم على الموارد البحرية بشكل عام. ومن المهم في هذا الصدد البحث فيما تضمنته اتفاقية قانون البحار من أحكام حول العلاقة ما بين دول العلم والسفن المسجلة لديها، وكيف يمكن توظيف تلك الأحكام للتصدي لظاهرة سفن الملاءمة.

العلاقة بين السفينة ودولة علمها بموجب اتفاقية قانون البحار:

---

[8]-International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing, FAO, Rome, 2001. Available at: <http://www.fao.org/docrep/003/y1224e/y1224e00.htm>. (viewed 4-11-2015)

[9] - عُرضتِ الاتفاقية للتوقيع في العاشر من كانون الأول عام (1982) في(جامايكا)، ودخلت حيز النفاذ في السادس عشر من تشرين الثاني عام (1994)، وذلك بعد اثني عشر شهراً تلت تاريخ إيداع وثيقة الإيداع أو التصديق الستين وفقاً للمادة (308) من الاتفاقية. تتألف الاتفاقية من (320) مادة و (9) ملاحق، أنظر:

- http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm (viewed 5-11-2015).

للاطلاع على النص الكامل للاتفاقية باللغة العربية، أنظر:

- http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unlos/unlos_a.pdf (16- 2- 2015).

[10]- أنظر المواد (117، 118، 119) من اتفاقية قانون البحار.

تضمنتِ اتفاقية قانون البحار مجموعة من الالتزامات التي على دول العلم الأطراف الاضطلاع بتنفيذها في مواجهة سفنها في مختلف المناطق البحرية التابعة لها، وسيتم التركيز في سياق هذا البحث على منطقتين بحريتين هما **المنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار** ، وسيتم استثناء المياه الداخلية والبحر الإقليمي الذَين تتمتع فيهما الدول الساحلية بسيادة تجعل رقابتها على السفن الأجنبية أكثر صرامة بخلاف المنطقة الاقتصادية الخالصة، خاصة تلك التابعة لجزر بعيدة عن الدول التابعة لها[11]، وأعالي البحار. وسيرد فيما يلي مثالٌ حول التزامات فرضتها اتفاقية قانون البحار على دول العلم في المنطقتين البحريتين المذكورتين:

1 -في المنطقة الاقتصادية الخالصة:المادة (217):

تفرض هذه المادة على دول العلم مجموعة من الإجراءات الواجب عليها اتخاذها في مواجهة السفن التي ترفع علمها، ومن تلك الإجراءات ضمان امتثال سفنها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة من قبل منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام من أجل منع تلوث البيئة البحرية الذي مصدره السفن و خفضه والسيطرة عليه، وذلك وفقاً للفقرة (1) من تلك المادة، وعليها أيضاً إجراء تحقيق فوري وإقامة دعوى في حال كان ذلك مناسباً في مواجهة السفينة التي ترتكب انتهاكاً لتلك القواعد والمعايير، بموجب الفقرة (4) من المادة المذكورة أعلاه، كما يجب على دول العلم أن توقع بسفنها المرتكِبة للمخالفة عقوباتٍ تكون شديدة بالقدر الكافي لثنيها عن ارتكاب انتهاكات أخرى، وذلك وفقاً للفقرة (8) من المادة (217).

2 -في أعالي البحار:المادة(94): لعلاقة دول العلم بسفنها أهمية خاصة في أعالي البحار؛ فلدولة العلم ولاية حصرية على السفن التي ترفع علمها في هذه المنطقة، وفقاً للمادة (92) من اتفاقية قانون البحار، بخلاف ما عليه الحال في المنطقة الاقتصادية الخالصة التي للدولة الساحلية فيها سلطة احتجاز سفن أجنبية ترتكب مخالفات معينة، كما في المادة (73) من الاتفاقية. بالتالي، يؤدي عدم ممارسة دول العلم رقابة فعالة على سفنها في أعالي البحار إلى توسيع ظاهرة سفن الملاءمة في ظل عدم وجود رادع لتلك السفن عن ممارسة أنشطة غير مشروعة.وقد تضمنت المادة (94) من اتفاقية قانون البحار مجموعة من الالتزامات التي على الدول الأطراف الاضطلاع بتنفيذها في مواجهة السفن التي ترفع علمها في أعالي البحار، والتي تهدف إلى تحقيق مجموعة من الأهداف، منها التأكد من صلاحية السفن للإبحار، وتأمين السلامة في البحار، ومنع تلوث البيئة، والحفاظ على الأرواح في البحار، وهذه أمور لا تراعيها عادة سفن الملاءمة.

يبدو مما سبق أن انتشار ظاهرة سفن الملاءمة وارتباطها بدول معينة مرده إلى عدم التزام تلك الدول بنصوص اتفاقية قانون البحار التي حرصت على توثيق الصلة بين السفينة ودولة علمها من خلال إلزامها بممارسة رقابة فعالة على أنشطة سفنها وهذا ما لا تقوم به عادة دول علم الملاءمة.وأمام هذا الواقع، سيتم فيما يلي البحث في اثنتين من الوسائل التي تضمنتها اتفاقية قانون البحار للحد من ظاهرة سفن الملاءمة، **أولها:** وسائل تسوية النزاعات وفقاً للجزء الخامس عشر من الاتفاقية، **وثانيها:** دور المنظمات الإقليمية التي أُلزمَتِ الدولُ الأطراف بإنشائها بغرض الحفاظ على الموارد الحية في أعالي البحار، وفقاً للمادة (118) من الاتفاقية.

[11]- تحدَّد للجزر مناطق اقتصادية خالصة خاصة بها، وفقاً لشروط نصت عليها المادة (121) من اتفاقية قانون البحار.

وسائل مواجهة ظاهرة سفن الملاءمة في اتفاقية قانون البحار:

من المهم الإشارة بداية إلى أن اتفاقية قانون البحار لم تأتِ على ذكر لمصطلح سفن الملاءمة، ولكنها سعت من خلال مجموعة من النصوص إلى خلق رابطة حقيقية ما بين السفن ودول علمها؛ وذلك بإلزام هذه الدول بعدد من الإجراءات التي تكفل ممارسة رقابة على السفن من قبل دول علمها، كتلك الواردة في المادتين (217) و (94) من الاتفاقية، كما رأينا أعلاه.وسيتم بداية عرض لوسائل تسوية النزاعات المناسبة التي قد تلجأ إليها الدول الأطراف المتضررة من أنشطة سفن الملاءمة، مع تقييم مدى نجاح تلك الوسائل في مواجهة ظاهرة سفن الملاءمة، في ضوء قضايا نظرت فيها المحكمة الدولية لقانون البحار ذات صلة بالموضوع، ثم سنناقش دور المنظمات الإقليمية المذكورة أعلاه في مواجهة ظاهرة سفن الملاءمة.

أولاً: وسائل تسوية النزاعات في اتفاقية قانون البحار ومدى فعاليتها في مواجهة ظاهرة سفن الملاءمة:

تنقسم وسائل تسوية النزاعات في اتفاقية قانون البحار إلى طائفتين؛ تتضمن الأولى الوسائل السلمية الوارد ذكرُها في المادة (33) من ميثاق الأمم المتحدة؛ وذلك وفقاً القسم (1) من الجزء الخامس عشر من اتفاقية قانون البحار[12]. أما القسم (2) من ذلك الجزء فيتضمن، وفقاً للعبارة الواردة في الاتفاقية ، **إجراءاتٍ ملزمة ينتج عنها قرارات ملزمة لتسوية النزاعات**، وهذه الإجراءات الملزمة هي التي يمكن التعويل عليها للوهلة الأولى بشأن مكافحة ظاهرة سفن الملاءمة نظراً لكونها، وكما يبدو من تسميتها، ملزمة للدول الأطراف، بخلاف الوسائل التي تضمنها القسم (1) من الجزء الخامس عشر التي تعد إرادة أطراف النزاع أساساً للأخذ بها.

وقبل الخوض في تلك الإجراءات سنتعرف بداية على المحاكم التي يمكن لأطراف أي نزاع يتعلق بتفسير أو تطبيق اتفاقية قانون البحار اللجوء إليها وفقاً للقسم 2 من الجزء الخامس عشر من اتفاقية قانون البحار؛ فقد تضمنت المادة (287) من اتفاقية قانون البحار المحاكم التي أُعطيت كلُّ دولةٍ طرف، أثناء توقيعها أو تصديقها أو انضمامها إلى اتفاقية قانون البحار أو في أي وقت لاحق، حريةَ أن تختار، بموجب تصريح مكتوب، واحدة أو أكثر منها لتسوية النزاعات المشار إليها أعلاه، وتلك المحاكم هي:المحكمة الدولية لقانون البحار؛محكمة العدل الدولية؛محكمة تحكيم عام؛محكمة تحكيم خاصة.وتعامَل الدولةُ الطرف في اتفاقية قانون البحار، التي هي طرف في نزاع لا يشمله تصريح نافذ، كأنها قبلت بالتحكيم وفقاً للملحق السابع من اتفاقية قانون البحار بموجب الفقرة (3) من المادة (287) منها، وفي حال عدم قبول الطرفين بالمحكمة ذاتها، فيمكن تقديم النزاع فقط إلى التحكيم وفقاً للملحق السابق من اتفاقية قانون البحار،وذلك بموجب المادة (287)، فقرة (5)، من الاتفاقية. بالتالي يعد التحكيم وسيلة متوفرة دائماً لحل النزاع كما هو واضح مما سبق.

ومن المهم الإشارة إلى أن أي قرار يصدر عن أي محكمة من المحاكم المذكورة أعلاه هو قرار ملزم يجب على طرفي النزاع ذي الصلة الالتزام بتطبيقه وفقاً للفقرة (1) من المادة (296) من اتفاقية قانون البحار. وتُلزِم الفقرةُ (1) من المادة (293) من اتفاقية قانون البحار المحاكم المذكورة أعلاه بتطبيق اتفاقية قانون البحار وغيرها من قواعد القانون الدولي التي لا تتعارض معها.ولكن، بالرغم من أن القسم (2) من الجزء الخامس عشر من اتفاقية قانون البحار قد جاء بوسائل إلزامية لحل أي نزاع يتعلق بتطبيق أو تفسير اتفاقية قانون البحار، إلا أن هذه الإلزامية تتعلق كما رأينا بالمحكمة التي تتولى النظر في النزاع والتي، كما يبدو،هي متوفرة دائماً طالما أن عدم وجود تصريح مكتوب من قبل

[12]- أنظر المادة (279) من اتفاقية قانون البحار.

دولة طرف في اتفاقية قانون البحار تختار بموجبه محكمة أو أكثر من المحاكم المذكورة في المادة (287) يعني أنها قد قبلت بالتحكيم وسيلة لحل النزاع، وذلك وفقاً للفقرة (3) من المادة المذكورة كما رأينا أعلاه.

بالتالي، يبدو أن المشكلة لا تكمن في اختيار محكمة تنظر في النزاع، بل في وجود نص في اتفاقية قانون البحار يتيح رفع دعوى على دولة علم لا تضطلع بمسؤولياتها كدولة لها تلك الصفة وفقاً للنصوص ذات الصلة من اتفاقية قانون البحار، أو استخدام غياب الرابطة الحقيقة كدفع بعدم قبول دعوى ترفعها دولة علم السفينة ضد دولة أخرى. وانطلاقاً مما سبق سيتم بحث هذا الموضوع في إطار المحكمة الدولية لقانون البحار كإحدى المحاكم التي حددتها المادة 287 من اتفاقية قانون البحار للنظر في النزاعات المتعلقة بتفسير أو تطبيق اتفاقية قانون البحار. وتجدر الإشارة إلى أن محكمة العدل الدولية، وهي إحدى تلك المحاكم المشار إليها، كانت قد أكدت في قضية Nottebohmعلى ضرورة وجود رابطة حقيقة بين شخص طبيعي ودولة جنسيته لغرض تقديم دعوى حماية دبلوماسية[13]، لكن الموضوع مختلف بالنسبة للسفينة؛ فبعد أن جعلت لجنة القانون الدولي وجود تلك الرابطة شرطاً للاعتراف بجنسية سفينة في دعوى ما عادت وأسقطت هذا الشرط، كما سنرى لاحقاً، مما يوحي بأن لا نتائج عملية لغياب تلك الرابطة وأن الالتزام بوجودها مرهون بحسن نية الدول فيما يتعلق بتنفيذ التزاماتها الدولية لا أكثر.

ويعبر عن ما سبق الأستاذُ Tullio Treves؛ حيث يرى صعوبة في تقديم دعوى ضد دولة علم لا تلتزم بالمسؤوليات المترتبة على كونها كذلك وفقاً لاتفاقية قانون البحار، ويُرجِعُ تلك الصعوبةَ إلى الحاجة إلى العثور على حالة يمكن من خلالها تحديد ماهية وحدود **الالتزام بالتعاون**، وهو التزام على الدول الأطراف في اتفاقية قانون البحار يتعلق بعدد من الجوانب في أعالي البحار؛ منها الالتزام بالتعاون في إدارة والمحافظة على الموارد الحية في أعالي البحار،إلى جانب الحاجة إلى زيادة إمكانية النجاح في مقاضاة دولة طرف فشلت في الاضطلاع بمسؤولياتها كدولة علم[14].وفي ظل وجود عدد من النصوص في اتفاقية قانون البحار تلزِم دولَ العلم باتخاذ إجراءات هدفها ضمان تقيّد السفن المسجلة لديها بأحكام الاتفاقية ذات الصلة، وكذلك بقوانين وأنظمة الدول الساحلية، يبدو أن تنفيذ تلك الأحكام متروك لحسن نية دول العلم الأطراف،وهي نية يبدو من الوقائع أنْ لا وجود لها لدى دول السجل المفتوح.

وأمام هذا الواقع يُطرح هنا سؤال مفاده: في حال لم تلتزم دول علم معينة بما عليها من مسؤوليات تجاه سفنها، وهذا ما تفعله عادة دول علم السجل المفتوح، فكيف السبيل إلى توظيف نصوص اتفاقية قانون البحار ذات الصلة لمواجهة ذلك، وما هي الدعاوى التي نظرت فيها المحكمة الدولية لقانون البحار والتي طرحت فيها مسألة من هذا القبيل؟ وماذا كان موقف المحكمة الدولية لقانون البحار من ذلك؟ تقتضي الإجابة على التساؤلات السابقة التركيزَ على نصوص اتفاقية قانون البحار ذاتِ الصلة بمسألة العلاقة بين السفينة ودولة علمها، والتي عالجتها اتفاقية قانون البحار في أكثر من مادة، وهذا ما سنناقشه فيما يلي:

موقف اتفاقية قانون البحار من العلاقة بين دولة العلم وسفينة ترفع علمها:

بمراجعة نصوص اتفاقية قانون البحار ذات الصلة، يتبين أنها قد عالجت علاقة دولة علم بسفينة ترفع علمها في اثنتين من موادها، وهما المادتان (91) و (92).بالنسبة للمادة (91)؛ يبدو أنها قد تطرقت لمسألة الملاءمة بشكل غير مباشر؛ عندما اشترطت وجود رابطة حقيقية بين السفينة ودولة جنسيتها، في معرض حديثها عن حالة السفن في

---

[13]- **Nottebohm (Liechtenstien v. Guatemala), 2nd Phase, Judgement of 6 April 1955, ICJ Rep. 1955, pp. 4-27 at p. 26. Available at <http://www.icj-cij.org/docket/files/18/2674.pdf>. viewed 2-8-2016.**

[14]-**Tullio Treves, "Legal Tools for Effective Control, Expert Workshop on Flag State Responsibility: Assessing Performance and Taking Action", Vancouver, Canada, 25-28 March, 2008. Available at: <http://www.dfo-mpo.gc.ca/international/documents/flag-state-eng.htm>. viewed 14-2-2016.**

أعالي البحار[15]. وفيما يلي سيتم البحث فيما قصدته الاتفاقية بالرابطة الحقيقية، وما الذي يترتب على غياب هذه الرابطة من نتائج، وذلك وفقاً للحكم الصادر عن المحكمة الدولية لقانون البحار في قضية (Saiga 2).

الرابطة الحقيقية بين السفينة ودولة جنسيتها، وموقف المحكمة الدولية لقانون البحار في قضية Saiga 2:

لم توضح اتفاقية قانون البحار ما المقصود بالرابطة الحقيقية الواجب توافرها ما بين دولة وسفينة مسجلة لديها، ويبدو أن المقصود بذلك أن تكون السفينة مملوكة وخاضعة للإدارة ضمن دولة العلم، وأن يوجَد كيان اقتصادي رئيس وممتلكات خاصة بالشركة المالكة للسفينة ضمن إقليم دولة العلم[16]. **ومن المهم الإشارة هنا إلى أن الرابطة الحقيقة ما بين السفينة ودولة علمها لا تعني بالضرورة أن يكون أفراد الطاقم حاملين لجنسية السفينة ذاتها، فهو أمر شائع وجود عاملين أجانب عن دولة العلم على متن السفينة، فالمهم بالنسبة للرابطة الحقيقة في سياق هذا البحث هو النتائج المرجوة من وجود هذه الرابطة وهو ضمان وجود رقابة فعالة على أنشطة تلك السفينة وعقوبات رادعة للشركة المالكة في حال عدم التزامها بالقوانين الداخلية والدولية ذات الصلة، وهذا يقتضي وجود نية لدى دولة العلم لممارسة تلك الرقابة وهو ما لا تضطلع به دول علم الملاءمة رغبة في جذب مالكي السفن للتسجيل لديها.** ولكن، يجب أن لا يتم التعويل في هذا الإطار على خضوع السفينة أو الشركة المالكة لها لرقابة صورية من قبل دولة العلم فقط من خلال وجودها ضمن إقليمها؛ بل على إمكانية استخدام غياب الرقابة الفعالة لدولة العلم من قبل دولة متضررة من مخالفة ارتكبتها السفينة في دعوى ترفعها على السفينة أمام المحكمة الدولية لقانون البحار. بمعنى آخر؛ هل يمكن مثلاً للدولة المتضررة من مخالفة ارتكبتها سفينة ما أن ترفض الاعتراف بجنسيتها، في حال تدخلت دولة علمها في دعوى رفعتها الدولة المتضررة للمطالبة بالإفراج عنها، على أساس أن هذه السفينة هي سفينة ملاءمة لا وجود لرقابة فعالة عليها من قبل دولة علمها؟سيتم التعرف على جواب ما سبق من خلال الحكم الصادر عن المحكمة الدولية لقانون البحار في قضية Saiga 2، الذي تطرق لمسألة الرابطة الحقيقية ونتائج غيابها في جزئية منه.

موقف المحكمة الدولية لقانون البحار من الادعاء بغياب الرابطة الحقيقية بين السفينة ودولة جنسيتها:

طُرحت على المحكمة الدولية لقانون البحار مسألة الرابطة الحقيقية بين السفينة والدولة المسجلة فيها في قضية (Saiga 2)[17]، التي قدمت فيها دولة **سانت فينسينت وغرينادينز** طلباً إلى المحكمة الدولية لقانون البحار لفرض إجراءات مؤقتة، وفقاً للمادة (290) من اتفاقية قانون البحار، فيما يخص احتجاز سفينة ترفع علمها تسمى Saiga من قبل سلطات دولة غينيا[18]. وفي اعتراضها على مقبولية ذلك الطلب، ادعت دولة غينيا أنْ لا صلة حقيقية بين السفينة ودولة سانت فينسنت وغرينادينز، وأن غياب هذه الصلة يجعل من ادعاءات الدولة مقدمة الطلب ادعاءات غير مقبولة، بالتالي رأت غينيا أنها ليست ملزمة والحال كذلك بالاعتراف بجنسية السفينة Saiga كسفينة تحمل جنسية دولة سانت فينسينتوغرينادينز بالنظر إلى كون الجنسية شرطاً لتقديم هكذا دعوى في القانون الدولي[19].وفيما يتعلق بهذا الاعتراض،

---

[15]- تنص المادة (91) على ما يلي:"1- على كل دولة وضع الشروط الخاصة بمنح جنسيتها للسفن، وبتسجيل السفن في إقليمها، وبحق رفع علمها. ويكون للسفن جنسية الدول التي تخوّل رفع علمها. يُشترط وجود رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة".

[16]-Gianni & Simpson, op. cit., p.60.

[17]-The M/V "Saiga" (No. 2) Case(Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, ITLOS Reports1999.Hereinafter:Saiga2.Availableat: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf (viewed 3-1-2016).

[18]- تنص المادة 290(1) من اتفاقية قانون البحار على مايلي:" إذا أُحيل نزاع حسب الأصول إلى أي محكمة ترى بصورة مبدئية أنها ذات اختصاص بموجب هذا الجزء أو بموجب الفرع 5من الجزء الحادي عشر، يجوز لهذه المحكمة أن تفرض أي تدابير مؤقتة تعتبرها في الظروف القائمة مناسبة لصون حقوق كل من أطراف النزاع أو لمنع إلحاق ضررجدي بالبيئة البحرية، بانتظار القرار النهائي".

[19]-Saiga 2, supra note 21, para. 75.

طرحتِ المحكمة الدولية لقانون البحار سؤالاً مفاده: **هل يخوِّل غيابُ رابطة حقيقية بين السفينة ودولة جنسيتها دولةً أخرى أن ترفض الاعتراف بجنسية السفينة؟**

جواباً على السؤال السابق، رأتِ المحكمة أن مواد اتفاقية قانون البحار ذات الصلة بالادعاءات السابقة، وهي المواد (91(1)، 92، 94) لا تقدم جواباً بهذا الصدد، فأشارت إلى ما قامت به لجنة القانون الدولي التي اقترحت في مشروع المواد حول قانون البحار الذي تبنته اللجنة في عام (1956)، تحديداً في المادة (92) من ذلك المشروع، مفهومَ الرابطة الحقيقية كمعيار ليس فقط لنسبة جنسية دولةٍ ما إلى سفينة؛ بل أيضاً كمعيار لاعتراف الدول الأخرى بهذه الجنسية، وكان ذلك بالصيغة التالية:" لغرض اعتراف الدول الأخرى بالشخصية الوطنية لسفينة ما، يجب أن توجَد رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة". ولكنّ لجنة القانون الدولي قامت لاحقاً بإسقاط الجملة السابقة من نص الفقرة (1) من المادة (5) من اتفاقية أعالي البحار لعام (1958)، فخلصت المحكمة الدولية لقانون البحار إلى أنه في حين أن تم الإبقاء على الالتزام القائل بوجوب وجود رابطة حقيقية ما بين السفينة وجنسيتها من جهة، فلم يتم تبني الاقتراح الذي يجعل وجود رابطة حقيقية ما بين السفينة والدولة أساساً للاعتراف بجنسيتها[20].

وربما يكون عدم إبقاء لجنة القانون الدولي على الرابطة الحقيقية كشرط للاعتراف بجنسية السفينة عائداً إلى مجموعة من المخاوف التي ساورتِ اللجنة؛ منها صعوبة تحديد وجود هذه الرابطة، وما هي الجهة التي يمكنها الاضطلاع بهذه المهمة، إلى جانب أن هذا الشرط قد يُشعِر دول العلم بأنها مطالَبة بالتزامات جسيمة ربما تدفعها إلى عدم التوقيع على اتفاقية تتضمن هذا الشرط الذي قد ترى بأنه يخل بالتوازن بينها وبين الدول الساحلية التي تحتجز سفناً ترفع علمها.وقد سار واضعو اتفاقية قانون البحار على خُطا لجنة القانون الدولي؛ حيث لم تجعلِ المادةُ (91) من اتفاقية قانون البحار من غياب الرابطة الحقيقية بين السفينة ودولة علمها سبباً يمكن على أساسه للدول الأخرى أن ترفض الاعتراف بجنسية السفينة أمام المحكمة التي تنظر في دعوى مرفوعة ضد السفينة.

ولكن بالمقابل، يبدو أن اتفاقية قانون البحار لم تهمل هذه المسألة؛ فمنحت في المادة (94) فقرة (6) منها أيَّ دولةٍ، لديها أدلةٌ واضحة تدعوها للاعتقاد أن دولة العلم لا تمارس الولاية والسيطرة اللازمين فيما يتعلق بسفينة تحمل جنسيتها، إمكانية إرسال تقرير بذلك إلى دولة علم السفينة، التي عليها حال استلام هذا التقرير أن تفتح تحقيقاً حوله وأن تتخذ أي إجراء يلزم لإصلاح الوضع، في حال كان ذلك مناسباً [21]. ولكن لا شيء يلزم دولة العلم في هذه الحال باتخاذ أي إجراء في حال استلمت ذلك التقرير، خاصة إذا كان عدم ممارستها لتلك السيطرة والرقابة مقصوداً.

بالتالي، يبدو أن منح إمكانية رفض الاعتراف بجنسية سفينة ما في دعوى ضد السفينة من قبل دولة متضررة، في حال كانت علاقة تلك السفينة بدولة علمها علاقة ملاءمة، وهي إمكانية أسقطتها لجنة القانون الدولي كما رأينا أعلاه،هي أكثر فعالية لمواجهة ظاهرة سفن الملاءَمة من مجرد منح تلك الدول إمكانية إرسال تقرير لدولة العلم للفت نظرها إلى أنها لا تمارس رقابة فعالة على سفنها؛ لأن المتوقع من الدول التي تصنَّف كدول علم ملاءمة أن لا تستجيب لتلك التقارير، وأن لا تغير من تعاملها مع السفن المسجلة لديها، لأنها تتعمد عدم ممارسة تلك رقابة على سفنها، وهذا ما يجذب إليها مالكي السفن للتسجيل لديها.وقد خلصت المحكمة حول هذه النقطة إلى القول بأن الغرض من نصوص اتفاقية قانون البحار حول الحاجة لوجود رابطة حقيقية ما بين سفينة ودولة علمها هو ضمان مزيد من

[20]-Ibid., para. 80.
[21]-Ibid., para. 82.

التطبيق الفعال لواجبات دول العلم، وليس المقصود الإتيان بمعيار يمكن على أساسه لدول أخرى الاعتراض على صحة تسجيل السفن في دولة علم ما[22].

ولكن التطبيق الفعال لالتزامات دول العلم رهن بحسن نية تلك الدول، وهذا لا ينطبق على دول علم الملاءمة التي، في حال عدم وجود مؤيد يردعها عن التساهل في ممارسة رقابة فعالة على سفنها كالذي أسقطته لجنة القانون الدولي، ستستمر كما يبدو في مخالفة نصوص اتفاقية قانون البحار ذات الصلة، وتستمر بالتالي ظاهرة سفن الملاءمة غير الخاضعة بشكل مقصود لرقابة فعالة من قبل دول علمها.وبذلك يبدو أن الدعاوى التي تستند فيها دولة متضررة من أنشطة سفينة ملاءمة إلى غياب شرط وجود رابطة حقيقية بين السفينة ودولة علمها،الذي تفرضه المادة (91) من اتفاقية قانون البحار، للحد من ظاهرة سفن الملاءمة، قد ثبت بعد قضية (Saiga 2) أنها غيرُ ذاتِ جدوىً في هذا الصدد.**ولا يشكل رأي المحكمة الدولية لقانون البحار في هذه القضية المثال الوحيد على عدم فعالية النص المتعلق بوجود رابطة حقيقة بين السفينة ودولة علمها؛ فقد أعلن أحد قضاة محكمة العدل الدولية في رأيها الاستشاري حول *تكوين لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية* الصادر عام 1960 ما مفاده أنه بعد تسجيل السفينة يجب على أي طرف ثالث الاعتراف بجنسيتها من دون الخوض في مسألة وجود رابطة حقيقة من عدمه. وفي قضيتين أخريين حول ذات الموضوع، اتبعت محكمة العدل الأوروبية النهج ذاته ورفضت النظر في جنسية سفينتي صيد ترفعان علم دول علم ملاءمة[23].**

ومن المهم قبل المتابعة الإشارة إلى نقطة مفادها أن السفينة التي تخالف تعليمات دولة علمها ولا تلتزم بالإجراءات التي تفرضها عليها قد تشكل حالة استثنائية دون أن تمثل بالضرورة موقف دولة العلم، ولكنّ ذلك لا يجعل هذه الأخيرة في حِلٍّ من التزاماتها؛ فعليها أن تحد من ذلك بعقوبات ورادعة بحق سفنها التي تخالف تعليماتها.

وبالعودة إلى موقف اتفاقية قانون البحار من مسألة العلاقة بين دولة العلم وسفينة ترفع علمها، فقد تعرضت لهذه المسألة مادة أخرى، إلى جانب المادة (91)، هي المادةُ(92) التي تهدف إلى ربط السفينة بدولة واحدة هي دولة العلم التي لها الولاية الحصرية على السفن المسجلة لديها في أعالي البحار، باستثناء حالات حددتها الاتفاقية كالسفينة التي تمارس القرصنة أو البث الإذاعي غير المصرح به [24]. حيث تمنع المادة (92) فقرة (2) أي سفينة من الإبحار تحت عَلمَي دولتين أو أكثر مستخدمة إياهما أو إياها وفقاً لاعتبارات الملاءمة، وترتب على ذلك عدم إمكانية ادعاء السفينة تلك لنفسها جنسية أي من الدول التي ترفع علمها وفقاً لاعتبارات الملاءمة، وتجيز تلك الفقرة أيضاً عدَّ تلك السفينة على أنها سفينة عديمة الجنسية في حال رفع علم أكثر من دولة[25].

وكما يبدو مما سبق، لا تتعلق المادة (92) من اتفاقية قانون البحار بالموضوع الذي يتناوله هذا البحث بخصوص سفن الملاءمة التي ترفع علم دولة واحدة فقط ولكن لا تمارَس في مواجهتها رقابةٌ كافية من قِبل دولة علمها، بل بسفينة ترفع علمي دولتين أو أكثر. فكما يبدو، ليس بالضرورة أن يكون لدولة العلم دور هنا في ما تقوم به السفينة التي تبدّل علمها وفقاً لاعتبارات الملاءمة لتتجنب تفقدها من قبل سفينة حربية تحمل ذات جنسية تلك الدولة، بخلاف سفن الملاءمة التي يكون ارتكابها المتكرر للمخالفات عائداً إلى ضعف الرقابة المقصود من قبل دولة علمها.وبناءً على

[22]-Ibid., para. 83.

[23]-StenVerhoeven, K.U. Leuven, "Diplomatic Protection by the Flag State in Favour of the Crew of a Ship", Institute for International Law, p. 2. Available at: <https://www.law.kuleuven.be/iir/nl/onderzoek/opinies/dipl.pdf> Viewed 3-8-2016.

[24]- أنظر المواد (100، 108، 109) من اتفاقية قانون البحار.

[25]- تنص المادة (92) من اتفاقية قانون البحار على ما يلي:" 2- لا يحق لسفينة تبحر تحت عَلمَي دولتين أو أكثر، مستخدمة إياهما أو إياها وفقاً لاعتبارات الملاءمة، أن تحتج بجنسية أي من تلك الدول في مواجهة أي دولة أخرى، وتُعامَل في هذه الحال كسفينة عديمة الجنسية".

ما تقدم ذكره حول المادتين (91) و (92) من اتفاقية قانون البحار، يبدو أنه لا يمكن التعويل عليهما لقمع ظاهرة سفن الملاءمة، وذلك بعد قضية (Saiga 2) التي لم تُعطَ الدولةُ الساحلية فيها إمكانية رفض الاعتراف بجنسية سفينة في دعوى مرفوعة بشأنها لعدم وجود رابطة حقيقية بين السفينة ودولة علمها، إلى جانب عدم انطباق المادة (92) على سفن الملاءمة موضوع هذا البحث، بل تعلقها بسفن تمارس تضليلاً في مواجهة السفن الحربية التي لها ذات جنسيتها برفعها علم دولة أو دول أخرى لتتجنب تفقدها من قبل تلك السفن في أعالي البحار، كما سبقت الإشارة.

ومن الأمور التي تسهم في توفير غطاء لسفن الملاءمة ودول السجل المفتوح إجراءٌ لتسوية النزاعات في اتفاقية قانون البحار؛ وهو إجراء الإفراج السريع الذي نصت عليه المادة (292) من الاتفاقية؛ حيث تعطي تلك المادة دولةَ علم سفينةٍ ما، ولو كانت سفينة ملاءمة، حق تقديم طلب إفراج سريع عن تلك السفينة في حال احتجازها من قبل دولة ساحلية طرف في الاتفاقية أمام المحكمة الدولية لقانون البحار في حال توفر شروط معينة نصت عليها تلك المادة، للمطالبة بالإفراج عن تلك السفينة مقابل كفالة معقولة تحكم بها المحكمة، دون أن يكون للدولة الساحلية المحتجِزة الاعتراض على ذلك الطلب على أساس أن السفينة هي سفينة ملاءمة؛ لأن على المحكمة الناظرة في طلب الإفراج السريع أن تفصل فيه دون مساس بموضوع أي دعوى أخرى ترفع ضد السفينة أو طاقمها أو مالكها، أي لا يمكن للمحكمة التي يُقدَّم إليها طلبُ الإفراج السريع النظرُ في كون السفينة سفينة ملاءمة أم لا، ولا رفض طلب الإفراج السريع بناء على ذلك[26].وكدليل على ما سبق، لم يقدَّم أمام المحكمة الدولية لقانون البحار حتى الآن أي دعوى تتعلق بعدم التزام دولة علم طرف في اتفاقية قانون البحار بواجباتها بموجب الاتفاقية تجاه سفينة ما، بل على العكس من ذلك فقد شكلت دعاوى الإفراج السريع التي رفعتها دولُ علم سفن محتجَزة، تبدو علاقتها بتلك السفن علاقة ملاءمة، أكثرية القضايا التي فصلت فيها تلك المحكمة[27].

وأمام كل ما سبق، يبدو أن وسائل تسوية النزاعات المنصوص عليها في الجزء الخامس عشر من اتفاقية قانون البحار غير فعالة فيما يتعلق بالتخفيف من انتشار ظاهرة سفن الملاءمة نتيجة عدم فعالية النصوص الموضوعية ذات الصلة كما رأينا، والتي اكتفت في المادة 91 منها باشتراط وجود رابطة حقيقية بين السفينة ودولة علمها، وهو شرط كانت قد أوردته اتفاقية أعالي البحار لعام 1958 م في المادة 5 منها، دون أن ترتب على عدم الالتزام به أي أثر، بالتالي لا تكمن المشكلة في وجود نص قانوني يفرض وجود تلك الرابطة بل في وجود مؤيد يمكن أن يسهم في تطبيق هذا النص والذي تبين أنه غير موجود بعد ما صدر عن المحكمة الدولية لقانون البحار في قضية Saiga 2 حول عدم إمكانية رفض الاعتراف بجنسية سفينة ما على أساس عدم وجود تلك الرابطة، وعن محكمة العدل الدولية في رأيها الاستشاري لعام 1960، وعن محكمة العدل الأوروبية، كما ذُكِرَ سابقاً. بالتالي، لا بد من البحث عن حلول واقعية للآثار السبية لظاهرة سفن علم الملاءمة بعدما تبين من كل ما سبق أنه لا يمكن التعويل على الناحية القانونية وحدها لهذا الغرض. وفي هذا السياق يمكن أن يُطرح السؤال التالي: هل من وسائل أخرى يمكن اتباعها لمواجهة ظاهرة سفن الملاءمة؟

---

[26]- يؤكد الأستاذ Tullio Treves على هذه النقطة؛ حيث يرى أن السفن التي ترفع علم ملاءمة كانت حاضرة بشكل متكرر أمام المحكمة الدولية لقانون البحار في قضايا الإفراج السريع، التي تمثل غالبية القضايا التي نظرت فيها المحكمة . ويسمّيالأستاذ Treves تلك القضايا التي يرى أنها جميعها كانت تتعلق بسفن ترفع علم دول تربطها بها صلات ضعيفة،ثم يستعرض بعض النصوص المتعلقة بمعايير الرابطة الحقيقية بين السفن ودول علمها في اتفاقية الأمم المتحدة حول تسجيل السفن لعام 1986، فيرى أن تلك المعايير لم تُراعَمن قبل السفن في جميع تلك القضايا التي فصلت فيها المحكمة الدولية لقانون البحار. أنظر:

-Tullio Treves, Flags of Convenience before the Law of the Sea Tribunal", 6 SDILJ 2004-2005, p. 179.

[27]- أنظر المرجع السابق.

من المهم بداية كتمهيد للإجابة على السؤال السابق التأكيدُ على أن ظاهرة سفن الملاءمة تعد مشكلة بالنسبة لدول معينة، ومصدراً للربح بالنسبة لأخرى. بالتالي، للدول المتضررة اقتصادياً من ظاهرة سفن الملاءمة مصلحة في قمعها، وهذا يقتضي منها العمل معاً لتحقيق هذا الغرض، وانطلاقاً مما سبق، ستتم مناقشة الوسيلة الثانية التي قد تسهم في مواجهة أنشطة سفن الملاءمة وهي المنظمات الإقليمية التي فرضت اتفاقية قانون البحار على الدول الأطراف التعاون لغرض إنشائها، بالرغم من عدم ذكر الاتفاقية صراحة أن هذه المنظمات هي لمواجهة ظاهرة سفن الملاءمة التي لم تكن واضحة بهذا الشكل التي هي عليه اليوم عند تبني تلك الاتفاقية:

ثانياً: المنظمات الإقليمية كوسيلة لمواجهة ظاهرة سفن الملاءمة:

فرضت المادة (118) من اتفاقية قانون البحار على الدول الأطراف فيها بالتعاون لإنشاء منظمات إقليمية لمصائد الأسماك في أعالي البحار للمحافظة على الموارد الحية هناك وإدارتها. ومن بين أهداف تلك المنظمات تجنّبُ ما قد ينجم عن استغلال رعايا الدول ذات الصلة أنواعاً بحرية متماثلة أو مختلفة في منطقة واحدة، عبر تنظيم الصيد وتحديد الحصص المسموح اصطيادها مثلاً [28].ويكتسب هذا الالتزام أهمية من كونه يتيح فرض التزامات على عاتق الدول الأطراف فيها تضاف إلى التزاماتها كدول علم وفقاً للمواد ذات الصلة من اتفاقية قانون البحار؛ أي أن وجود دولة علم ما في تلك المنظمات سيعزز من الرقابة عليها من قِبل الدول الأطراف في المنظمات المذكورة، خصوصاً أن دول العلم هي الوحيدة التي لها ولاية على السفن المسجلة لديها في منطقة أعالي البحار وفقاً للمادة (92) من اتفاقية قانون البحار. وفيما يلي مجموعة من الإجراءات التي يمكن للمنظمات الإقليمية المذكورة اتخاذها عن طريق الدول الأطراف فيها، والتي من شأنها أن تحد من انتشار ظاهرة سفن الملاءمة[29]:

3 -إلزام السفن العاملة ضمن منطقة اختصاص المنظمة بالحصول على تصريح يتيح لها الإبحار ونقل الحمولة في تلك المنطقة.

4 -تعليق منح التصريح المذكور أعلاه على شرط مفاده أن تكون تلك السفن مملوكة وخاضعة للرقابة ضمن دولة طرف في المنظمة الإقليمية وأن ترفع علم دولة كتلك، وهذا يضمن وجود رابطة حقيقية ما بين السفينة ودولة علمها.

5 -إنشاء نظام مراقبة يطال جميع السفن المصرَّح لها بالإبحار ضمن منطقة اختصاص المنظمة الإقليمية ويتيح رفع تقارير حول ما تنقله تلك السفن، ويُدارُ نظامُ الرقابة ذاك بالتعاون مع دول علم السفن العاملة في تلك المنطقة، لكن بشكل مستقل عن الدول الأطراف وتحت إشراف المنظمة الإقليمية حيث يساعد هذا في ضمان الحياد في التعامل مع السفن المخالفة.

6 -إخضاع السفن العاملة ضمن منطقة اختصاص المنظمة الإقليمية لنظام مراقبة يترتب على عدم تعاون تلك السفن بشأنه جعلها رهناً بإجراءات تتخذها دول المرفأ، من بينها التحقيق مع السفينة حول أنشطتها، ومنعها من تفريغ حمولتها من الأسماك أو استيرادها، واحتجاز تلك السفينة في حال اقتضى الأمر.

وبالرغم من أن الدول لا تلزم بالتوقيع على اتفاقية تنشئ منظمة إقليمية، إلا أن انخراط مزيد من الدول في منظمات كتلك سيعزز من إجراءات الرقابة التي تمارسها تلك الدول مجتمعة على السفن التي تخالف مواثيق تلك المنظمات، بالتالي ستخضع سفن الملاءمة التابعة لدول غير طرف في تلك المنظمات للرقابة المذكورة وستطبق بحقها عقوبات في حال ارتكابها انتهاكاتٍ تتغاضى عنها دول علمها،بالتالي تسهم المنظمات الإقليمية في مواجهة ظاهرة سفن

[28]- من الأمثلة على تلك المنظمات منظمة CCAMLR وهي لجنة المحافظة على الموارد البحرية الحية في المحيط المتجمد الجنوبي. للمزيد حول هذه المنظمة، على الرابط التالي: .(viewed 14-11-2015) <https://www.ccamlr.org/en/organisation/about-ccamlr>

[29]-Gianni & Simpson, op. cit., pp. 66- 67.

الملاءمة في حال كانت دول الملاءمة أطرافاً في تلك المنظمات أم لم تكن. ويؤكد على ما سبق ذكره أن اتفاقية قانون البحار في المادة (118) هي التي ألزمت الدول الأطراف بحماية الموارد الحية في أعالي البحار وبإنشاء منظمات إقليمية لهذا الغرض، بالتالي لو لم تُعطَ المنظماتُ المذكورة السلطاتِ الكفيلةَ بحماية تلك الموارد فلن يكون هناك جدوى من إنشائها.

الاستنتاجات والتوصيات:

أولاً: الاستنتاجات:

- أصبح الالتزام بوجود رابطة حقيقية ما بين السفينة ودولة علمها مرهوناً بحسن نية تلك الدول بعد رفض المحكمة الدولية لقانون البحار في قضية Saiga 2جعل غياب الرابطة الحقيقية بين السفينة ودولة علمها سبباً لرفض الاعتراف بجنسية السفينة في دعوى معينة مرفوعة ضدها، بالتالي فقدَ هذا الالتزام مؤيداً كان من شأنه ردع تلك الدول عن التساهل في فرض الرقابة المطلوبة منها كدولة علم على السفن المسجلة لديها.
- قد يوفر إجراء الإفراج السريع عن السفن وطواقمها، الوارد في المادة (292) من اتفاقية قانون البحار، غطاءً لسفن الملاءمة للاستمرار في أنشطتها المخالفة للقانون كونه يتيح الإفراج عن سفينة محتجزة ارتكبت مخالفة لقوانين وأنظمة دول ساحلية مقابل كفالة دون أخذ ما تسببه أنشطة تلك السفن من استنزاف لموارد البيئة البحرية بالحسبان وبغض النظر عن كونها سفينة ملاءمة أم لا.
- توحد المنظمات الإقليمية جهود مجموعة من الدول بغرض مواجهة ظاهرة سفن الملاءمة عبر اتخاذ إجراءات مشتركة تهدف إلى منع تلك السفن من ارتكاب مخالفات؛ فكما توجد دول مستفيدة من ظاهرة سفن الملاءمة، هناك دول أخرى تتضرر مصالحها من أنشطة تلك السفن، بالتالي يمكن التعويل على هذا التضارب في المصالح الذي يسهم في خلق توازن يحد نسبياً من الآثار السلبية التي تخلفها تلك الظاهرة.
- لا تعدم سفن علم الملاءمة وسيلة للاستمرار في أنشطتها والعمل على تجنب خضوعها لعقوبات من قبل الدول المتضررة منها كأن تلجأ إلى تغيير اسمها وإعادة تسجيلها لدى دول أخرى من بينها دول أطراف في المنظمات الإقليمية المذكورة أعلاه[30].

وبالنظر إلى الدور الهام للمنظمات الإقليمية في قمع ظاهرة سفن الملاءمة والذي يمكن التعويل عليه أكثر من وسائل تسوية النزاع في اتفاقية قانون البحار التي تعالج حالات فردية فقط لسفن ترتكب مخالفات، من الضروري العمل على إجراءات تمنع ما قد يؤثر سلباً في ذلك الدور، وهذا ما سيتم طرحه في التوصيات.

ثانياً: التوصيات

يبدو في ضوء ما سبق أن المنظمات الإقليمية التي ألزمت اتفاقية قانون البحار الدول الأطراف بالتعاون لإنشائها هي الوسيلة المأمولة لمواجهة ظاهرة سفن الملاءمة، ولكنّ هناك بعض الممارسات التي قد تشوب عمل تلك المنظمات منها لجوء مالكي سفن ملاءمة إلى إعادة تسجيلها لدى دول أطراف في المنظمات الإقليمية تبييضاً لتاريخها كسفن ملاءمة. وانطلاقاً مما سبق سيتم فيما يلي عرض اقتراحات من شأنها منع ما قد يمثل عقبة أمام تحقيق الأهداف المنشودة لتلك المنظمات:

---

[30]- للاطلاع على أمثلة عن سفن ملاءمة أعادت التسجيل لدى دول أطراف في منظمات إقليمية، أنظر:
-Gianni & Simpson, op. cit., p. 29.

1 -مواجهة الهدف الذي تسعى إلى تحقيقه سفن الملاءمة في النهاية وذلك بالإتيان بإجراءات تمنع وصول محاصيل الصيد التي تجنيها سفن علم الملاءمة بشكل مخالف للقانون إلى وجهتها في أسواق الدول الأطراف في المنظمات الإقليمية المذكورة.

2 -منع الشركات المالكة لسفن ملاءمة من إعادة تسجيلها لدى دول أطراف في منظمات إقليمية لإخفاء تاريخها كسفينة ملاءمة؛ وذلك بالاستعانة بنظام يتيح التعرف بشكل دائم إلى السفن بغض النظر عن أي تغيير في علمها أو اسمها[31].

3 -على الدول تبني وفرضُ تطبيقِ تشريعاتٍ لمنع مواطنيها والشركات الخاضعة لاختصاصها القانوني من امتلاك وتشغيل سفن متورطة في الصيد غير المشروع، وكذلك الأمر بالنسبة للسفن التي ترفع علم دول معروف أنها لا تلتزم بالإجراءات التي تقرها المنظمات الإقليمية الخاصة بإدارة المصائد[32].

4 -على المحاكم الناظرة في دعاوى الإفراج السريع أثناء تقديرها الكفالة التي تحكم بالإفراج عن السفينة مقابل تقديمها أن تأخذ بالحسبان تاريخ السفينة المحتجزة ومدى مساهمتها في استنزاف موارد البيئة البحرية وفي مخالفة قوانين وأنظمة الدول الساحلية، وعليها في ضوء ذلك زيادة مبلغ الكفالة المذكورة مما يشكل رادعاً لتلك السفن التي يعول مالكوها على إجراء الإفراج السريع، الوارد ذكره في المادة 292 من اتفاقية قانون البحار، للإفراج عنها كلما تحققت شروط ذلك.

5 -حتى في حال لم تتحرك دولة علم سفينة ملاءمة للمطالبة بالتعويض عن ضرر لحق بالعاملين على متنها، فيمكن لدول جنسيتهم رفع دعوى حماية دبلوماسية للمطالبة بالتعويض عن ذلك الضرر [33]. ومن شأن ذلك حماية العاملين على متن سفن الملاءمة من قبل دول جنسيتهم.

المراجع:

1- BERNAERTS, A, "*Bernarents Guide to the 1982 United Nations Convention on theLaw of the Sea*", Trafford Publishing, U.K, 2006.

2- BLAKELY, L., *"The End of the Viarsa Saga and the Legality of Australian Forfeiture Penalty for Illegal Fishing in its Exclusive Economic Zone",* Pacific Rim Law & Policy Journal Washington, vol. 17, no. 3, 2008, pp 677-705, viewed 4 February 2016,<https://digital.lib.washington.edu/dspace-law/bitstream/handle/1773.1/545/17PacRimLPolyJ677.pdf?sequence=1>.

3- FAO CORPORATE DOCUMENT REPOSITORY, *Fisheries and Aquaculture Department Fishing Vessels Operating Under Open Registries and the Exercise of Flag State*,(n.d),viewed10February2016, <http://www.fao.org/docrep/005/y3824e/y3824e04.htm>.

4- FAO, *International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported andUnregulated Fishing,* Rome, 2001, viewed 4 November 2015, <http://www.fao.org/docrep/003/y1224e/y1224e00.htm>.

5- GIANNI, M & SIMPSON, W.,*"The Changing Nature of High Seas Fishing: How Flags of Convenience Provide Cover for Illegal, Unreported and Unregulated*

[31]-Ibid.

[32]-Gianni & Simpson, op. cit., p. 66.

[33]- يستقل حق إقامة دعوى الحماية الدبلوماسية عن حق دولة علم سفينة ما في السعي إلى المطالبة بتعويض عن ضرر أصاب أفراد الطاقم الذين قد يكونون غير منتمين إلى دولة العلم بجنسيتهم، وفقاً للمادة 18 من مشروع المواد الذي تبنته لجنة القانون الدولي حول الحماية الدبلوماسية عام 2006 في جلستها الثامنة والخمسين، أنظر:
<http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_8_2006.pdf> viewed (6-11-2015).

*Fishing",*Australian Department of Agriculture, Fisheries and Forestry, International Transport Workers' Federation, and WWF International, *2005,* viewed 10 February 2016, <http://www.wwf.org.uk/filelibrary/pdf/flagsofconvenience.pdf>.

6- THE "NOTTEBOHM*" CASE (Liechtenstien v. Guatemala), 2nd Phase, Judgement of 6 April 1955, ICJ Rep.1955*. viewed 2-8-2016. <http://www.icj-cij.org/docket/files/18/2674.pdf>.

7- THE *M/V "SAIGA" (NO. 2) CASE (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea), Judgment, ITLOS Reports 1999. Viewed 14 February 2016,* <https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/Judgment.01.07.99.E.pdf>.

8- SOHN, B. L.; NOYES, J.; FRANCKX, E.; JURAS, K.,"*Cases andMaterials on the Law of the Sea*". 2ed ed., Brill Nijhoff, The Netherlands, 2014.

9- TREVES, T, "*Flag of Convenience before the Law of the Sea Tribunal",* San Diego International Law Journal, vol. 179, no. 6, 2004, pp 179-190.

10- TREVES, T, *"Legal Tools for Effective Performance"*, Expert Workshop on Flag State Responsibilities: Assessing Performance and Taking Action",Canada, 2008. viewed 14 February 2016,<*http://www.dfo-mpo.gc.ca/international/documents/flag-state-eng.htm#_Toc214092486>*

11- VERHOEVEN, S; LEUVEN, K. U., "*Diplomatic Protection by the Flag State in Favour of the Crew of a Ship"*, Institute for International Law. Viewed 3-8-2016, <https://www.law.kuleuven.be/iir/nl/onderzoek/opinies/dipl.pdf>

12- <https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-7&chapter=12&lang=en> (viewed 12-2-2016).

13- <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unlos/unlos_a.pdf> (viewed 5-11-2015).

14- <http://www.admiraltylawguide.com/conven/registration1986.html> (viewed 12-2-2016).

15- <https://www.ccamlr.org/en/organisation/about-ccamlr> (viewed 14-11-2015).

16- <http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/commentaries/9_8_2006.pdf> viewed (6-11-2015).