مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: حق المطاردة الحثيثة في البحار بين النص القانوني والواقع العملي
اسم الكاتب: د. بسام محمود أحمد، هشام سلمان زوباري
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5707
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 20:34 +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.

The Right Of Hot Pursuit At Sea Between Legal Text And Practical Reality

Dr. Bassam Mahmoud Ahmed*
Hisham Salman Zobary**

(Received 4 / 7 / 2021. Accepted 4 / 1 / 2022)

□ ABSTRACT □

The right of hot pursuit at sea is one of the mechanisms that enable the coastal state to enforce its laws in the water areas that are subject to its sovereignty or jurisdiction in a manner that ensures the proper application of these laws by ships of other countries, but whoever has the right should not abuse it, the practice of hot pursuit is restricted by controls And conditions for the coastal state to observe out of respect for the international conventions that balance the right of the coastal state with the freedoms of other countries, but the practical reality raises many challenges facing the right of hot pursuit caused by the emerging international conditions and the growing human needs for more resources provided by the seas.

Keywords: the right of hot pursuit - the United Nations Convention on the Law of the Sea - territorial waters - the coastal state - interruption of hot pursuit

*Associate Professor - Faculty Of Law - Tishreen University-Lattakia-Syria.
**Postgraduate Student - Department Of International Law - Faculty Of Law - Tishreen University-Lattakia- Syria. hishamzobary@outlook.com

حق المطاردة الحثيثة في البحار بين النص القانوني والواقع العملي

الدكتور بسام محمود أحمد*

هشام سلمان زوباري**

(تاريخ الإيداع 4 / 7 / 2021. قُبِل للنشر في 4 / 1 / 2022)

□ ملخّص □

يعد حق المطاردة الحثيثة في البحار من الآليات التي تمكّن الدولة الساحلية من فرض إنفاذ قوانينها في المساحات المائية التي تخضع لسيادتها أو ولايتها بما يضمن حسن تطبيق هذه القوانين من قبل سفن الدول الأخرى، ولكن على من يملك الحق الا يتعسف فيه، فممارسة المطاردة الحثيثة مقيد بضوابط وشروط على الدولة الساحلية مراعاتها احتراماً للاتفاقيات الدولية التي وازنت بين حق الدولة الساحلية وحريات الدول الأخرى، إلا أن الواقع العملي يثير العديد من التحديات التي تواجه حق المطاردة الحثيثة أفرزتها الظروف الدولية المستجدة وتنامي الحاجات الإنسانية للمزيد من الموارد التي توفرها البحار.

الكلمات المفتاحية: حق المطاردة الحثيثة_ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار_ المياه الإقليمية _الدولة الساحلية_ انقطاع المطاردة

* **أستاذ مساعد – كلية الحقوق – جامعة تشرين–اللاذقية – سورية.**

** **طالب ماجستير – قسم القانون الدولي – كلية الحقوق – جامعة تشرين–اللاذقية– سورية.** hishamzobary@outlook.com

مقدمة:

تشكل البحار والمحيطات ثلثي مساحة كوكب الأرض وتحتل مكانة استراتيجية هامة في سياسات الدول لغناها بالثروات الحية وغير الحية، وكونها وسيلة نقل بين القارات.

لقد كان البحر مسرحاً للصراعات بين الأمم سعياً لفرض السيطرة والسيادة عليه وخاصة عندما كان مبدأ القوة هو السائد في العلاقات الدولية، ولكن بعد أن ازداد الوعي البشري لخطورة الحروب، حاولت الدول ان توجد نظاما قانونيا ينظم استخدام البحر، فقد تم تقسيم تلك المسطحات المائية قانونياً الى أقسام حملت كل منها تسمية مختلفة وتختلف معها نطاق سيادة الدول وسيطرتها، بدأ من البحر الإقليمي التي تملك الدولة الساحلية عليه سيادة مطلقة الى أعالي البحار التي لا سيادة لدولة عليه.

ومن الطبيعي أن تبحث الدول في التدابير القانونية التي تكفل لها الحق في انفاذ قوانينها وحماية مناطقها الخاضعة لسيادتها او ولايتها من خروقات ترتكبها السفن الأخرى.

لقد كان الصراع بين الدول الساحلية والدول الملاحية الكبرى بما في ذلك النزاعات حول التمييز بين المناطق البحرية الاقليمية وأعالي البحار موضوعا مهيمناً على مر تاريخ قانون البحار، وفي حين أن إحدى أهم حريات أعالي البحار هي حرية الملاحة، فإن المبدأ الذي يتسم بنفس القدر من الأهمية هو أن السفن في أعالي البحار تخضع حصراً للولاية القضائية لدولة علمها ولا يجوز الاحتكام إلى الاستثناءات من قاعدة التفرد هذه إلا في ظروف استثنائية.

والحق في المطاردة الساخنة هو أحد هذه الاستثناءات للولاية القضائية الحصرية لدولة العلم، والأساس المنطقي السائد هو أن أعالي البحار لا ينبغي أن تكون ملاذا آمنا لأولئك الذين يحاولون الإفلات من الولاية القضائية المشروعة لدولة أخرى.

مشكلة البحث:

تقرر حق المطاردة الحثيثة لصالح الدولة الساحلية ضماناً لها في تنفيذ قوانينها وعدم خرقها، وقد قيد هذا الحق بمجموعة من الضوابط والشروط، إلا أن الواقع الآخذ بالتطور يثير جملة من التحديات لا تغطيها نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 وتركت باب التأويلات مفتوحاً على مصراعيه، ويتفرع عن المشكلة الرئيسية التساؤلات الآتية:

1- ما هي الأسباب الكامنة وراء تزايد حالات المطاردة الحثيثة؟

2- ما مدى فعالية النصوص الناظمة لحق المطاردة الحثيثة في ظل التطور التكنولوجي؟

أهمية البحث وأهدافه:

تتجلى أهمية البحث النظرية في كونه يتناول الجوانب التنظيمية لحق المطاردة الحثيثة ويسقطها على الواقع العملي، أما الأهمية العملية للبحث تتجلى في عرض الثغرات والعيوب في النظام القانوني للمطاردة الحثيثة والتي تشكل تحدياً للهدف الذي أنشئ لأجله هذا الحق.

منهجية البحث:

اتبع في هذا البحث المنهج الوصفي التحليلي القائم على عرض وتفصيل الأسس التي يقوم عليها النظام القانوني لحق المطارة الحثيثة في البحار، مع تحليل المشكلات التي تعتري هذا النظام في الواقع العملي وتحول عائقاً دون ممارسته بشكل فعال وقانوني.

الدراسات السابقة:

1- BOSNA, A, *The Presumption of Good Reasons as Motivation for the Coastal State to Conduct a Hot Pursuit at Sea*, Journal of Human Sciences, Vol. 30, No. 2, 2019, pp 71-98.

بوسنة، عبد الغفور، (2019)، قرينة الأسباب الوجيهة كدافع للدولة الساحلية لقيامها بعملية المطاردة الحثيثة في البحر.

تهدف الدراسة للإجابة عن التساؤل حول إمكانية القيام بالمطاردة الحثيثة في كل الأحوال والظروف وما هي حدود هذه المطاردة وهل يمكن القيام بها ضد كل السفن.

توصلت الدراسة الى أن المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لم تضع تعريفاً واضحاً لحق المطاردة الحثيثة وإنما أشارت إلى شروطها، كما أن نطاق المطاردة الحثيثة ليس مرتبطاً فقط بالمياه الإقليمية، كما أنه ليس من السهل تحديد مفهوم (سبب وجيه للاعتقاد) الا في سياق كل قضية على حدى. لذا يوصي الباحث بضرورة عقد اتفاقيات ثنائية أو جماعية وحصر عملية المطاردة بمواضيع معينة.

تختلف هذه الدراسة بأنها تتناول قضايا مستجدة ظهرت بعد التطبيق العملي لحق المطاردة الحثيثة مثل دخول السفينة المياه الإقليمية لدولة أخرى، واستعمال إشارات الراديو والتقنيات الحديثة ولا تقتصر فقط على غموض نص المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة فيما يتعلق (بسبب وجيه للاعتقاد).

2- KHATTABI, H, *The Right of Hot Pursuit in the High Sea, Study in the Light of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*, Hassan I University, Faculty of Law, Morocco, 2010. Viewed 15 January 2021
https://toubkal.imist.ma/handle/123456789/9314

خطابي، حسن، (2010). حق المطارة الحثيثة في البحر العالي دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

توصلت الدراسة إلى أن حق المطاردة الحثيثة يهم كل المجالات البحرية على اختلاف أنظمتها القانونية، وأن حق المطاردة الحثيثة يلعب دوراً مهماً في ضبط الموازنة بين الوطنية والعالمية، وأن الصياغة الفضفاضة فيما يتعلق بنصوص حق المطاردة الحثيثة كانت في صالح الدول الساحلية الا أنه تسبب في خلق مشاكل عوضاً عن استتباب الأمن.

تختلف الدراسة الحالية بأنها تركز فقط على الثغرات التي تعتري نظام المطاردة الحثيثة، وأن الدراسة الحالية أشارت الى إشكالية التتبع GPS وفق نظام تحديد الموقع ومدى إمكانية اعتباره وسيلة لاستمرار المطاردة على الرغم من انقطاع الرؤيا.

3- BAIRD, R.J, *Arrests in a Cold Climate (Part 2)- Shaping Hot Pursuit through State Practice*. Antarctic and Southern Ocean Law and Policy Occasional Papers, 13, 2009. Pp 1-21. Viewed 1 march 2021
<https://eprints.usq.edu.au/5604/>

عنوان الدراسة: الاعتقالات في جو بارد (الجزء الثاني) – تشكيل حق المطاردة الحثيثة في ممارسات الدول.

الهدف من الدراسة فحص الممارسات الحديثة للدول وخصوصاً استراليا كما أن الهدف من الدراسة اقتراح ما يمكن فعله في إطار العمل الدول لمحاربة الصيد غير المشروع.

توصلت الدراسة إلى نتيجة أن ممارسات الدول التي تمت مراجعتها لا تخل بالتوازن الذي تم تحقيقه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بين الدول الساحلية وأصحاب السفن، الا أن تقييد قدرة الدولة الساحلية على استخدام التكنولوجيا الحديثة قد يتسبب في إخلال التوازن.

النتائج والمناقشة:

إن الحاجة لتأمين المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية من كل أشكال الاعتداءات والخروقات التي ممكن أن ترتكبها سفن الدولة الأخرى، كما أن تنبه المجتمع الدولي لخطورة الجرائم المرتكبة في عرض البحار، قد كان دافعاً لخلق جملة من التدابير لتدعيم الأمن البحري.

وكان من جملة هذه التدابير إقرار حق المطاردة الحثيثة في البحر كحق للدولة الساحلية تمارسه ضد السفن التي ترتكب انتهاكاً لقوانينها، والمطاردة الحثيثة يمكن أن تمتد الى أعالي البحار، كما أنه الممكن أن يسفر عن ممارستها أعمال عنف أو أخطاء تؤدي لأضرار جسدية ومادية. لذا سوف نتناول في المبحث الأول ماهية حق المطاردة الحثيثة وشروطه، كما سنتناول في المبحث الثاني حق المطاردة الحثيثة في التطبيق العملي وأهم التحديات التي تعيق تطبيقه.

المبحث الأول: الإطار النظري لحق المطاردة الحثيثة:

ساعد الفقه في صياغة مفهوم المطاردة الحثيثة، مع قضية السفينة (*I'm Alone*) التي اعتبرت الحالة الكلاسيكية التي تناولت حق المطاردة الحثيثة، كما تمت مناقشة هذا الحق في مواضع مختلفة من قبل المؤسسات الأكاديمية الخاصة ، مثل معهد درويت الدولي في 1894 و 1924، ورابطة القانون الدولي في 1894 و 1926، والمعهد الأمريكي للقانون الدولي في عام 1926، وأبحاث هارفارد في القانون الدولي لعام 1929.

وبحلول عام 1930، وبينما كان هناك بعض الاختلاف في الرأي بشأن المنطقة التي يمكن أن تبدأ المطاردة منها، أفادت اللجنة التحضيرية لمؤتمر لاهاي للتدوين بأن هناك اتفاقاً ساحقاً على أن الدولة يحق لها مواصلة المطاردة إلى أعالي البحار.

وفي عام ١٩٠٧ أصدرت المحكمة العليا في كندا في القضية المعروفة باسم the ship north vs the king وأعلنت بوضوح مبدأ المطاردة الحثيثة. ثم توجه المجتمع الدولي بعد ذلك إلى تقنين فكرة المطاردة الحثيثة بعد أن كانت مجرد قواعد عرفية.

كان أول ظهور دولي لمصطلح المطاردة الحثيثة قد ظهر في المادة 23 من اتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار لعام ١٩٥٨ وهي بدورها كانت نتيجة المادة ١١ من التعليمات التي تم تبنيها من قبل اللجنة الثانية لمؤتمر تقنين القانون الدولي الذي عقد في لاهاي عام 1930. (FAKHOURY, 2012)

المطلب الأول: مفهوم حق المطاردة الحثيثة وتطورها:

إلى عهد قريب كانت قواعد قانون البحر كغيرها من قواعد القانون الدولي ذات أصل عرفي، تشكلت من خلال ممارسات الدول وأعمال الفقهاء وأحكام القضاء، ومنذ القرن 19 برزت محاولات لتقنين هذا القانون قام بها فقهاء قانونيون ومعاهد علمية ومؤتمرات دولية. ويعتبر موضوع حق المطاردة الحثيثة من بين المواضيع التي قامت على السوابق الدولية، حيث شكلت التشريعات الوطنية الأسس الأولى لتنظيمه، قبل أن يحظى بالاهتمام من طرف الجماعة الدولية من خلال أعمال التقنين غير الرسمي والتقنين الرسمي.

الفرع الأول: تعريف حق المطاردة الحثيثة:

لم تعرف اتفاقيتي جنيف لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 حق المطاردة الحثيثة واقتصرتا على تعداد شروطها فقط.

وتختلف تسميات هذا الحق (حق التتبع، المطاردة الحثيثة، المطاردة الساخنة) والمدلول واحد وهو حق الذي يخول الدولة الساحلية مطاردة سفينة دولة أخرى تمهيدا لاستبقائها واقتيادها الى موانئها لمعرفة المسئول عنا بعد قيام هذه السفينة عملاً غير مشروع في المياه الإقليمية او في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية (MUBARAK, 2015)

يعرف الفقيه ***جيدل*** حق المطاردة الحثيثة بأنها التعقب المنطلق من المياه الخاضعة لسلطة الدولة الساحلية والمستمر في البحر العالي، وتقوم بالمطاردة السفن المخولة من قبل الدولة الساحلية للقيام بهذه المهمة تجاه سفينة أجنبية خرقت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية داخل هذه المياه، ويرى أن حق المطاردة الحثيثة لا يمارس في زمن الحرب، وبأن عمليات تفتيش السفن التي يمارسها المتنازعون على السفن أثناء الحرب لا علاقة لها بحق المطاردة الحثيثة (KHATTABI, 2010).

ويختلف معه بعض الفقه حول هذه النقطة، حيث يرى أن حق المطاردة يمارس أيضا في زمن الحرب، مع بعض الاختلاف عن القواعد الكلاسيكية للمطاردة الحثيثة في زمن السلم، ويُعطى مثالاً على ذلك المادة الأولى من معاهدة الحياد البحري المبرمة خلال المؤتمر الدولي السادس للدول الأمريكية بهافانا في 20 فبراير 1928، التي تنص على أن من حق السفن الحربية التابعة للمتنازعين بأن توقف وتفتش في البحر العالي وفي المياه الإقليمية للدول غير المحايدة أية سفينة تجارية، وذلك بهدف التحقق من مظهرها وجنسيتها، والتأكد من أنها لا تنقل مواد محظورة، ومن أنها لا تخرق الحصار . وإذا تجاهلت السفينة الإشعار بالتوقف، فإن من الممكن مطاردتها من طرف السفينة الحربية وإيقافها بالقوة.

الفرع الثاني: مفهوم حق المطاردة الحثيثة في اتفاقية جنيف لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:

بحضور ممثلين عن 86 دولة انعقد مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار بجنيف ما بين 24 فبراير و29 أبريل 1958، وكان أول مؤتمر من نوعه ينعقد تحت إشراف منظمة الأمم المتحدة لدراسة موضوع قانون البحار، من النواحي القانونية والاقتصادية والإستراتيجية. حيث حددت مهمته في صياغة مدونة تنظم بموجبها تلك المجالات.

ومع ذلك شكل هذا المؤتمر محطة تاريخية هامة في مسار تطور تقنين قواعد قانون البحار بصفة عامة، وحق المطاردة الحثيثة بشكل خاص. فلأول مرة يحصل اتفاق بين مجموعة كبيرة من الدول حول شروط ممارسة هذا الحق.

حيث نصت اتفاقية جنيف 1958 على أنه يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة، بأن هذه السفينة قد انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة. ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها في المياه الداخلية أو في البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة للدولة القائمة بالمطاردة، ولا تجوز مواصلة المطاردة فيما وراء حدود البحر الإقليمي إلا إذا كانت قد تمت بدون انقطاع. وليس من الضروري، حين تلقي السفينة الأجنبية الموجودة داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة أمر التوقف، أن تكون السفينة التي أصدرت ذلك الأمر موجودة كذلك داخل البحر الإقليمي. وإذا وجدت السفينة في المنطقة المجاورة، كما تم تحديدها في المادة 66، فإن المطاردة لا يمكن أن تباشر إلا إذا كان هناك خرق للحقوق التي أنشئت المنطقة من أجل حمايتها[1].

[1] **Article 23 paragraph 1, Geneva Conventions on the Law of the Sea 1958, Convention on the High Seas.**

ونصت في الفقرة الثانية على أن يتوقف حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة المطاردة البحر الإقليمي للدولة الذي تنتمي إليه أو لدولة أخرى، ولا تعتبر المطاردة قد بدأت ما لم يثبت للسفينة القائمة بالمطاردة بالوسائل العملية المتاحة بأن السفينة المطاردة، أو أحد الزوارق التابعة لها، أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة المطاردة كسفينة أم، موجودة داخل حدود البحر الإقليمي، وعند الاقتضاء، في المنطقة المجاورة، ولا يجوز بدء المطاردة إلا بعد إعطاء إشعار بالتوقف، مرئي أو مسموع، من مسافة تسمح للسفينة المعنية برؤيته أو سماعه[2].

ونصت في الفقرة الرابعة على ألا يجوز أن تمارس حق المطاردة الحثيثة إلا السفن الحربية أو الطائرات العسكرية، أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تعمل في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك[3].

إن اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢، وهي آخر اتفاقية دولية عالجت هذا الموضوع، حاولت من جانبها أن تقيم توازناً بين مصلحتين متناقضتين هما: حقوق الدولة الساحلية التي تريد حماية مصادرها السمكية من الصيد غير المشروع وحقوق دولة العلم التي ترغب في الاستفادة من ثروات البحار. أو إقامة التوازن بين مصلحة الدولة في تطبيق قوانينها وبين المصلحة العامة للمجتمع الدولي في حرية الملاحة في أعالي البحار.

لقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على حق المطاردة الحثيثة في المادة 111 منها وعددت شروطه دون أن تورد تعريفاً محدداً لها

المطلب الثاني: شروط ممارسة حق المطاردة الحثيثة كما وردت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:

الفرع الأول: الشروط الشكلية:

أولاً: المراكب التي يحق لها بدء المطاردة:

تنص المادة 111 (5) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على أنواع المراكب التي يمكن استخدامها في المطاردة الحثيثة: حيث لا يجوز ممارسة حق المطاردة الحثيثة إلا بواسطة السفن الحربية أو الطائرات العسكرية.

وتعرف المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 السفينة الحربية بالعبارات التالية: لأغراض هذه الاتفاقية، تعني "السفينة الحربية" سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية التي تميز هذه السفن من جنسيتها، تحت قيادة ضابط مفوض حسب الأصول من قبل حكومة الدولة والذي يظهر اسمه. في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها، ويديرها طاقم يخضع لانضباط القوات المسلحة النظامية.

وتنص المادة 111 (5) كذلك على أن "السفن أو الطائرات الأخرى الموسومة بوضوح والتي يمكن التعرف عليها على أنها تعمل في خدمة حكومية ومرخصة لهذا الغرض قد تمارس حق المطاردة الحثيثة.

لقد توسعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مفهوم السفن الحربية ليشمل كل آلية تكون جزءاً من القوات المسلحة سواء أكانت بحرية أم جوية أم برية، ولا يشترط أن تكون السفينة مسلحة حتى تعتبر سفينة حربية، ويكفي فقط أن تنتمي للقوات المسلحة للدولة، وهذا يعني أن السفن الحربية مهما كان حجمها أو نوعها تستطيع ممارسة المطاردة (KHATTABI, 2010).

[2] **Article 23 paragraph 2, Geneva Conventions on the Law of the Sea 1958, Convention on the High Seas.**
[3] **Article 23 paragraph 4, Geneva Conventions on the Law of the Sea 1958, Convention on the High Seas.**

أما مصطلح السفن التي تعمل في صالح الحكومة فتشمل سفن خفر السواحل وسفن حماية المصايد وسفن الشرطة البحرية. خطابي (KHATTABI, 2010).

ثانياً: المراكب التي من الممكن مطاردتها:

أما فيما يتعلق بالسفينة المُطارَدة فيجب أن تكون السفينة موضوع المطاردة غير حربية، وهو ما يمكن أن يفهم من سياق المادة 111 السابقة، حيث أن السفن الحربية تتمتع ببعض الامتيازات الممنوحة لها بموجب القانون الدولي، فمخالفة سفينة حربية أجنبية لأحد الحقوق السيادية للدولة الساحلية، لا يعطي الحق لهذه الأخيرة بمطاردة السفينة المخالفة، وذلك بسبب الحصانات المقررة لكل من السفن الحربية، والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية، ولكن لها أن تطلب منها مغادرة المياه الإقليمية على الفور. كما أن ذلك أيضا لا يعني أنه لا يمكن ملاحقة تلك السفينة الحربية الأجنبية قضائيا، فالقانون الدولي أقام المسؤولية الدولية على دولة العلم المرفوع على السفينة الأجنبية، على أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال تلك السفينة لقوانين، وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي، أو نتيجة مخالفتها لقواعد القانون الدولي (BOSNA, 2019).

إن السفن الحربية تتمتع ببعض الامتيازات الممنوحة لها بموجب القانون الدولي. إن هذا الشرط على الرغم من عدم النص عليه صراحة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إلا أنه يمكن أن يفهم من سياق المادة ١١١ السابقة بعد ربطها بغيرها من المبادئ القانونية الواردة في الاتفاقية أعلاه. فمخالفة سفينة حربية أجنبية لأحد الحقوق السيادية للدولة الساحلية لا يعطي هذه الأخيرة الحق بمطاردة السفينة المخالفة إنما يقتصر حقها بمطالبتها بمغادرة المياه الإقليمية على الفور، لكن هذا لا يعني أنه لا يمكن ملاحقة تلك السفينة الحربية الأجنبية قضائياً، فالقانون الدولي أقام المسؤولية الدولية على دولة العلم المرفوع على السفينة الأجنبية عن أية خسارة (FAKHOURY, 2012).

ثالثاً: المناطق التي تبدأ منها المطاردة:

لقد اشترطت المادة 23 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 بدء المطاردة الحثيثة من مناطق بحرية محددة هي: المياه الداخلية، المياه الإقليمية، المنطقة المتاخمة.

الا أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 قد نص على أن عملية المطاردة تبدأ عندما تكون السفينة الأجنبية، أو أحد زوارقها، داخل المياه الداخلية، أو المياه الأرخبيلية، أو البحر الإقليمي، أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة، ولا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع...، كما ينطبق حق المطاردة الحثيثة، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية.

ويفهم من نص المادة أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 أضافت منطقتين هما:

المنطقة الاقتصادية الخالصة ومناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري.

لكي تكتسي مطاردة سفينة أجنبية صبغة قانونية يجب من جهة التحقق من أن هذه السفينة توجد داخل البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة، أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري، ومن جهة أخرى أن يوجه إليها الإشعار بالتوقف من طرف سفينة المراقبة. وبالنسبة إلى لحظة انطلاق المطاردة الحثيثة فإن هناك إجماع على أنها لا تبدأ إلا حين تأكد سفينة المراقبة من تواجد السفينة المشتبه فيها في أحد المجالات البحرية المذكورة، وإصدارها الأمر بالتوقف باستعمال إشارات خاصة (KHATTABI, 2010).

الفرع الثاني: الشروط الموضوعية:

أولاً: حصول خرق لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية:

تنص المادة 111(1) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، على جواز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة، ولذلك يتضح من صياغة المادة 111 (1) أن انتهاكات أي قانون أو لائحة يمكن أن تبرر الملاحقة الحثيثة، ويفهم من هذا النص أيضاً أن حق المطاردة الحثيثة يتم تفعليه في حال خرق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية المطبقة على المجالات البحرية التي تخضع لسيادتها أو وولايتها.

منحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، للدول الساحلية العديد من الحقوق تختلف باختلاف التقسيمات المعترف بها في البحار، وبالتالي فإن المخالفات المرتكبة تتغير بتغير المكان الذي ترتكب فيه، وهذه المناطق لا تقتصر على البحر الإقليمي لوحده، وإنما تمتد أيضا لتشمل المناطق الأخرى والتي يشكل التعدي عليها سبباً مهما للبدء بعملية المطاردة. فمن المعروف أن البحار واستناداً إلى اتفاقية 1982 تنقسم إلى: المياه الداخلية، والمياه الإقليمية، والمياه المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري وأعالي البحار.

تطلب المادة 111 (1) من الدولة الساحلية أن يكون لديها "سبب وجيه للاعتقاد" بأن السفن قد انتهكت قوانينها أو لوائحها قبل أن يتم تبرير المطاردة الحثيثة، ويُنظر عمومًا إلى أن "السبب المقنع للاعتقاد" يتطلب أكثر من مجرد الشك، لكنه لا يحتاج إلى أن يكون بمثابة معرفة فعلية.

هذه النقطة أي (ما يشكل سبباً وجيهاً للاعتقاد) كان مشكلة في قضية السفينة سايغا، وبناءً على الأدلة المقدمة إليها، وجدت المحكمة أن السلطات الغينية لم يكن لديها أكثر من مجرد الاشتباه في أن السفينة سايغا قد انتهكت القانون الغيني حيث كان هذا أقل من معيار "سبب وجيه للاعتقاد" المطلوب (BOSNA, 2019).

وفي محاولة منها لتجنب غموض هذا النص حاولت بعض الدول تجنب هذا اللبس من خلال ابرام معاهدات بينها وتضمنيها نصوص توضح الحالة التي يتحقق فيها السبب الوجيه، وخير مثال على ما ذكر يكمن في المعاهدة المبرمة بين أستراليا وفرنسا، الموقعة في 8 يناير 2007، والتي تنص على أن الدولتين ستتعاونان في مراقبة وإنفاذ قوانين مصايد الأسماك في أراضي كل منهما في المحيط الجنوبي، وفي المادة 4، تنص المعاهدة الأسترالية الفرنسية، على أن "سبب وجيه للاعتقاد" قد يشمل:

1. الاتصال البصري المباشر بسفينة الصيد أو أحد قواربها من قبل السفينة المرخصة؛ أو
2. الأدلة التي تم الحصول عليها من قبل أو نيابة عن السفينة المرخص لها بالوسائل التقنية.

وقد تشمل هذه "الوسائل التقنية" صور الرادار أو الأقمار الصناعية والتصوير الجوي (BOSNA, 2019).

وتشمل هذه "الوسائل التقنية" صور الرادار أو الأقمار الصناعية والتصوير الجوي الذي لا يُظهر موقع السفينة فحسب، بل يمكنه أيضًا تتبع الحركات المتوافقة مع تقنيات الصيد (WALKER, 2011).

ثانياً: فورية المطاردة واستمراريتها:

تشترط المادة ١١١ من اتفاقية قانون البحار أن تكون المطاردة غير متقطعة، ولم تعرف اتفاقية قانون البحار هذا المفهوم لكن بعض القضايا العملية يمكن أن تسهل المهمة. فعلى سبيل المثال لو قامت إحدى السفن العسكرية بمطاردة سفينة أجنبية كانت تصيد في المياه الإقليمية التابعة للدولة الأولى دون تصريح وأثناء المطاردة قامت السفينة الأجنبية بتغيير وجهتها لإنقاذ سفينة أجنبية تطلب المساعدة فيعتبر ذلك انقطاعاً.

هذا هو فحوى الخلاف الذي حدث بموجب القضية المعروفة باسم LENA والتي تتلخص بأن السفينة LENA التي كانت ترفع العلم الروسي، كانت تقوم بالصيد غير المشروع داخل المياه التابعة لإحدى الجزر الأسترالية. بدأت البحرية الأسترالية بعد رصد السفينة LENA بمطاردتها، لكنها تلقت أثناء المطاردة رسالة إغاثة من قبل إحدى الزوارق التي كانت في المنطقة، فأوقفت البحرية الأسترالية مطاردتها للسفينة LENA وتحركت لإنقاذ السفينة الطالبة للمساعدة لكن تبين فيما بعد أن إشارة الإغاثة غير صحيحة، وهي مجرد عملية تمويه من قبل الزوارق السابقة لتتمكن السفينة LENA من الهرب.

إن اتفاقية قانون البحار لم تحدد زمناً معيناً لاستمرارية المطاردة كما لم تحدد مسافة معينة، فالمطاردة الحثيثة غير مقيدة لا بالزمان أو المسافة. وقد حدث عملياً عدة مطاردات حثيثة من الفوكلاند إلى الكاب تاون في جنوب افريقيا ومن استراليا إلى جنوب إفريقيا. ففي قضية السفينة **SOUTH TOMI** استمرت المطاردة ٤١ يوماً وفي قضية السفينة Viarsaاستمرت ٢١ يوماً وهي تعتبر أطول مطاردة تم تسجيلها عبر التاريخ، فطالما أن المطاردة لم تنقطع فهي تبقى صحيحة، ولا بد من الإشارة أنه إذا قامت سفينة ما بتسليم زمام المطاردة إلى سفينة أخرى فإنه من المتفق عليه أن هذا لا يعتبر انقطاعاً (FAKHOURY, 2012).

إن المطاردة الحثيثة يمثل قيداً على حرية أعالي البحار ولا يمكن اللجوء إليه إلا بشكل استثنائي، وإذا كان فارق الزمن بين اكتشاف الانتهاك المرتكب من طرف السفينة الأجنبية وانطلاق المطاردة طويلاً نسبياً فإن ممارسة المطاردة لا تكون قانونية، وبالتالي يسقط حق الدولة الساحلية في مطاردة السفينة المذنبة في أعالي البحار.

ويفيد شرط الاستمرارية في جعل مطاردة الدولة الساحلية للسفينة المذنبة متواصلة لإضفاء الشرعية على تمديد السلطة القضائية للدولة الساحلية حتى البحر العالي. ويؤكد الفقه على وجوب أن تكون المطاردة مستمرة بدون انقطاع، لأن الأمر يتعلق بحق استثنائي تعد بممارسته خرقا للقاعدة العامة التي تمنع التداخل بين القوانين في البحر العالي.

وهذا كله لا يعني أن الانقطاع غير وارد بصفة قطعية أثناء عملية المطاردة، حيث يمكن التمييز بين ثلاثة أنواع من الانقطاعات:

وتتمثل الحالة الأولى في الانقطاع الناشئ عن أسباب طبيعية مثل سوء الأحوال الجوية الذي يتسبب في فقدان الاتصال (السمعي أو البصري) بين سفينة المراقبة والسفينة المطاردة؛ وتتجلى الحالة الثانية في الانقطاع لأسباب تقنية، مثل السرعة الكبيرة للسفينة المطاردة أو عطب تقني في آليات سفينة المراقبة اضطرها إلى التوقف المؤقت؛ أما الحالة الأخيرة فتتمثل في الانقطاع الناشئ عن أسباب إجرائية، مثل التوقف لاعتقال الزوارق التابعة للسفينة المطاردة أو لتفتيش أوراقها وحمولتها (KHATTABI, 2010).

ثالثاً: إعطاء إشارة بالتوقف:

لا يجوز البدء بالمطاردة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية، أو صوتية بالتوقف مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها، وهو ما أشارت المادة 111/04 من اتفاقية 1982.

وهو ما أكدت عليه المحكمة الدولية للبحار في قضية السفينة سايغا، إلا أنه لم تحدد طبيعة هذه الإشارة أو عدد المرات التي يجب استخدامها، حيث اكتفت بالقول "استخدام إشارة ضوئية أو استخدام إشارة صوتية" فالهدف الأساسي هو إعلام السفينة الأجنبية بوجوب التوقف للتحقق من مخالفة حدثت أثناء مسيرها في مياهها الإقليمية، أو المناطق الأخرى الخاضعة لسيادتها، كما أنها لم تحدد المسافة بين كلتا السفينتين. وإنما تبنى واضعو اتفاقية قانون البحار معيارا تقديريا، تستطيع من خلاله السفينة موضوع المطاردة أن تسمع أو ترى تلك الإشارة (FAKHOURY, 2012).

تم تبرير شرط إرسال إشارة إلى السفينة المخالفة بأنه قد تم اكتشافها والتعرف عليها وأنها تؤمر بالتوقف، على أنها ضرورية لمنع إساءة استعمال الحق ولضمان عدم وجود مفاجأة عند اقتراب سفينة الإنفاذ منها.

فإذا وجهت تلك الإشارة وامتنعت السفينة عن التوقف، يجوز البدء بملاحقتها. لكن في ظل هذا التطور التكنولوجي الكبير الذي يشهده العالم اليوم، هناك بعض التساؤلات التي تطرح في هذا الخصوص. هل استخدام إشارات الراديو للتوقف ممكنة للسفينة المخالفة؟ هل يمكن استخدام الرادار لملاحقة السفن التي لا يمكن مشاهدتها بالعين المجردة؟ كل هذه الأسئلة وغيرها كانت محل مناقشات طويلة بين فقهاء وأساتذة القانون الدولي.

حدث وأن أخذت لجنة القانون الدولي في سنة 1956، بعين الاعتبار أن استخدام إشارة الراديو لإعطاء أمر بالتوقف لسفينة أجنبية هو أمر قد يحدث في الواقع. لكنها في التعليق على طبيعة الإشارة الصوتية أو الضوئية، أعلنت صراحة استبعادها لاستخدام وسيلة الاتصال اللاسلكية، دون توضيح المقصود من ذلك، وعللت هذا الرفض بقولها: إنه قد يساء استخدامه، حيث إنه من الممكن أن يستخدم من أية منطقة، وكررت أن عبارة "الإشارة الضوئية أو الصوتية"، الواردة في الاتفاقية تستبعد استخدام الإشارات اللاسلكية. إلا أن هناك بعض القضايا تم فيها استعمال أجهزة لاسلكية، وقضية السفينة سايغا، أبلغ مثال تمت فيه المخاطبة من خلال أجهزة لاسلكية، بين السفينة الغينية والسفينة التي تحمل علم سان فانسنت وغرينادين (BOSNA, 2019).

ومع ذلك، انتقد بعض المعلقين رفض البث الإذاعي باعتباره إشارة كافية. يقول أحد الفقهاء أنه عندما كانت لجنة القانون الدولي تناقش في عام 1956، وعندما اكتملت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في عام 1982، كانت وسائل الاتصال "أكثر محدودية وأقل موثوقية" مما هي عليه اليوم. ويشير كذلك إلى أن لجنة القانون الدولي نفسها علقت على أن "النقطة المهمة هي الحق الأساسي في إصدار الأمر بالتوقف والقيام بالمطاردة الحثيثة، وليس الوسائل المحددة التي تم من خلالها ممارسة الحق".

يجادل أحد الفقهاء في وجوب السماح بالبث الإذاعي قائلاً:

لقد أدى التقدم في الاتصالات البحرية إلى جعل الشرط الذي ينص على أنه لا يمكن إعطاء الإشارات إلا بالوسائل المرئية أو السمعية مناقضة للأهداف الأساسية للمطاردة الحثيثة، فليس هناك شك في أن مشغلي السفن يتواصلون الآن عالميًا عن طريق الراديو، والعديد من الاتصالات عبر الأقمار الصناعية. لقد اعتاد البحارة على التواصل عن طريق الراديو لدرجة أن القليل منهم لم يعد بإمكانهم فهم رافعة العلم أو إشارات الضوء الوامضة(WALKER, 2011) .

المبحث الثاني: حق المطاردة الحثيثة من منظور عملي

لقد تسببت أحداث الصيد غير المشروعة التي تقع في البحر الإقليمي للدولة الساحلية، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، ولا سيما منطقة الصيد الحصرية، في ممارسة المطاردة الساخنة بشكل متكرر، وعقب ظهور اتفاقية أعالي البحار التي ينص بموجبها على الحق في المطاردة الساخنة، كانت هناك عدة حالات تتعلق بالحق في المطاردة الساخنة في دول متعددة. ومعظم هذه الحالات هي أحداث صيد غير مشروعة وقعت في البحر الإقليمي للدولة الساحلية أو في المنطقة المتاخمة لها أو المنطقة المتاخمة التي أنشئت لحماية صناعة صيد الأسماك. وبسبب إنشاء منطقة اقتصادية خالصة تبلغ مساحتها 200 ميل بحري أو توسيع منطقة الصيد لمسافة 200 ميل بحري باتجاه أعالي البحار، تضاعفت أحداث الصيد غير المشروع كما كان متوقعا. وتتميز بعض الحالات بالملاحقة الساخنة للسفن التي تهرب سلعا أو مخدرات تخضع للضريبة ولا لسفن التي تحمل مهاجرين غير شرعيين (ZHONGHAI, 2006).

من حق جميع الدول أن تسير سفنها في البحار وفق الأنظمة القانونية المتفق عليها دوليا أو إقليمياً أو حتى وفق القوانين الوطنية، و هذا استناد إلى الحق في المرور البريء الذي اعترف به القانون الدولي العرفي و أصبح محل ممارسة قبل القواعد القانونية المكتوبة في الاتفاقيات الدولية، ومن ثم فان الاعتراف بهذا الحق يجسد الالتزام بعدم إعاقة الملاحة الدولية من طرف الدولة الساحلية مقابل اعتراف المجموعة الدولية بحق ممارسة السيادة أو الحقوق السيادية على هذه الأبعاد البحرية و التي منها المنطقة الاقتصادية الخالصة وقد أشارت المادة 17 من الاتفاقية بحق المرور البريء لجميع السفن في البحر الإقليمي في حين أن هذا الحق تم ربطه في المادة 58 المرتبطة هي الأخرى بنص المادة 87 و التي أشارت إلى حق الملاحة ضمن ما يعرف بالحريات الأربعة، حتى أصبح حق المرور البريء يعرف بحق الملاحة (YAKHLOUF, 2016).

إلا أن مرور هذه السفن في مياه المنطقة الاقتصادية للدولة الساحلية يمكن أن يترتب عنه مخالفة لقوانينها، سواء فيما تعلق بالصيد أو التلوث والبيئة، ومنه جاءت المادة 111 من الاتفاقية لتعطي الحق للدولة الساحلية في استعمال حق المطاردة الحثيثة لأي سفينة أجنبية تكون قد انتهكت القوانين الخاصة بمجالها البحري.

المطلب الأول: أهم التحديات التي تواجه حق المطاردة الحثيثة:

الفرع الأول: دخول المياه الإقليمية للدولة الثالثة

يمكن مبدئياً القول بأن المطاردة الحثيثة تنتهي بطريقتين؛ الطريقة الأولى هي توقف سفينة المراقبة عن مطاردة السفينة المخالفة، وفي هذه الحالة لا يمكن استئناف المطاردة لاحقاً طالما أن المطاردة توقفت بشكل إرادي من قبل سفينة المراقبة.

الا أن الطريقة الأخرى والتي شرعتها اتفاقية الأمم المتحدة بنص المادة 111 فقرة 3 هي دخول السفينة المخالفة المياه الإقليمية للدولة التي تتبع لها أو دخولها المياه الإقليمية لدولة ثالثة.

وقد تكون المياه الإقليمية ملاذاً آمناً للسفن المخالفة للتهرب من مسؤولياتها، **وتثير هذه الحالة تساؤلين عن الدولة التي من الممكن أن تتواصل معها الدولة الساحلية دبلوماسياً، هل يتم الاتصال بدولة علم السفينة أم بالدولة التي تتواجد في مياهها السفينة المخالفة؟ وحول ما إذا كان الإمكان لسفينة المراقبة استئناف المطاردة بعد خروج السفينة المخالفة من المياه الإقليمية؟**

ولن تكون الإجابة عن هذه التساؤلين بالأمر السهل فقد اختلف الفقهاء حول إمكانية استئناف المطاردة بعد خروج السفينة من المياه الإقليمية، حيث يرى الفقيه **جيدل**[4] أن المطاردة لا يمكن أن تستأنف بعد انتهائها لأن المطاردة المنقطعة لا تتلاءم مع الغرض الحقيقي من المطاردة الحثيثة.

في حين يرى الفقيه **McDougal**[5] أن المطاردة يمكن أن تستأنف إذا عادت السفينة المخالفة إلى البحر العالي مبرراً ذلك بأن المصلحة العامة للملاحة لن تتضرر باستئناف مطاردة سفينة وتوقيفها بعد فترة زمنية تفصلها عن المباشرة الأولى للمطاردة بالمقارنة مع حدوث المطاردة والتوقيف مباشرة بعد وقوع التصرفات الدافعة إلى قيام المطاردة الحثيثة(KHATTABI, 2010).

إلا أن المكوث القصير في المياه الإقليمية من المفروض ألا يعيق استمرار المطاردة نظراً لسوء نية السفينة المخالفة بدخولها المياه الإقليمية هرباً من المسؤولية تحصناً بالامتياز المنصوص عليه في القانون، إلا أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 كانت واضحة بالنص على انتهاء المطاردة وليس توقفها مؤقتاً.

[4] **جلبرت جيدل (GILBERT GIDEL 1880-1958) فقيه فرنسي.**

[5] **Myres Smith McDougal (1906-1998)**

إن فكرة مواصلة المطاردة الساخنة إلى أراضي دولة أخرى هي فكرة غير عادية، خاصة أنها تميل إلى التداخل مع القضايا الحساسة المحتملة المتعلقة بالولاية القضائية السيادية، تم تسليط الضوء على ذلك بوضوح في قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1816 والقرارات اللاحقة ذات الصلة المتعلقة بتدابير مكافحة القرصنة في الصومال .ففي قراره رقم 1816 ، أذن مجلس الأمن للدول التي تتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية للصومال (TFG) بما يلي: (1) دخول المياه الإقليمية للصومال لغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر ، بطريقة تتفق مع مثل هذا الإجراء المسموح به في أعالي البحار فيما يتعلق بالقرصنة بموجب القانون الدولي ذي الصلة ؛ و (2) استخدام جميع الوسائل الضرورية لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح داخل المياه الإقليمية للصومال بطريقة تتفق مع الإجراءات المسموح بها في أعالي البحار فيما يتعلق بالقرصنة بموجب القانون الدولي ذي الصلة .ومع ذلك، كان مجلس الأمن الدولي حريصًا على التأكيد على الطبيعة الاستثنائية والفريدة من نوعها للتدابير المصرح بها من خلال الحد بوضوح من الاختصاص الزماني والموقع الجغرافي (ESPENILLA, 2011).

ويتناول توقيع معاهدة ثنائية بين أستراليا وفرنسا بشأن المراقبة التعاونية هذه المسألة على وجه التحديد. وبموجب أحكام المعاهدة، لكل دولة إذن مسبق بمواصلة المطاردة الساخنة عبر البحر الإقليمي للدولة الأخرى، شريطة إبلاغ الطرف الآخر وعدم اتخاذ أي إجراء فعلي لإنفاذ القانون أو أي إجراء قسري آخر ضد السفينة التي تتابع أثناء وجودها في المياه الإقليمية (BAIRD, 2009).

ويتسق الحكم الوارد في المادة 111 مع المادة 2 من قانون البحار في أن سيادة الدولة الساحلية تمتد إلى البحر الإقليمي. حيث للسفن الحق في المرور البريء عبر البحار الإقليمية للدولة الثالثة، غير أن إجراءات الإنفاذ التي تتخذها سفينة تابعة للدولة المطاردة، مثل مواصلة المطاردة الساخنة، ستكون مخالفة لحق المرور البريء.

وعقب القبض على *السفينة LENA* في عام 2002، كشف ضباط المصايد الاستراليون عن ادلة على التعليمات التي تلقتها السفينة بينما كانت تحت المطاردة الساخنة، حول كيفية إنهاء المطاردة بموجب القانون الدولي بدخول المياه الفرنسية القريبة. وتشير الأدلة التي اكتشفت بعد صعود إلى السفينة *SOUTH TOMI*في عام 2001 إلى أن مالكي السفن قدموا معلومات مماثلة إلى القبطان أثناء المطاردة، ويدعم هذان المثالان الحجة القائلة بأنه ينبغي حرمان سفن الصيد غير المشروعة من الحماية التي توفرها المادة 111 عندما يكون الدخول إلى البحر الإقليمي لدولة ثالثة عملا متعمدا لتجنب الاعتقال.

ويرى آخرون أن الأساس المنطقي التي استندت اليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 لتبرير وقف المطاردة الحثيثة وليس تعليقها، بأن المطاردة الحثيثة هي استثناء من امتداد الولاية الوطنية لأعالي البحار، وأن انتظار السفينة المُطارِدة للسفينة التي ارتكبت الانتهاك لحين خروجها من المياه الإقليمية لدولة ثالثة سوف يطيل أمد هذا الحق الممنوح لها(BAIRD, 2009) .

الفرع الثاني: معاونة دولة ثالثة في المطاردة

تؤكد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 أنه يمكن لسفينة ما أن تتولى أمر المطاردة الحثيثة من طائرة، وإذا كان المجتمع الدولي قد قبل بأن أي مطاردة تقوم بها سفينة واحدة يمكن أن تنتهي بسفينة ثانية، فينبغي عندئذ القول بأن المساعدة من خلال مشاركة دولة ثالثة ينبغي أن تكون صحيحة بنفس القدر. واعترفت لجنة القانون الدولي بأنه يمكن استخدام أكثر من سفينة واحدة في مطاردة ساخنة. وفي معرض التعليق على ممارسة الحق في عام 1957، ذكرت لجنة القانون الدولي ما يلي:

ولا يلزم بالضرورة أن تكون السفينة التي ألقت القبض على السفينة التي كانت تلاحق هي نفسها التي بدأت المطاردة، شريطة أن تكون قد انضمت إلى المطاردة ولم تقم بمجرد اعتراضها.

وقد تم تعقب السفينة SOUTH TOMI لمدة 14 يوما عبر المحيط الجنوبي في عام 2001 بعد اكتشافها وهي تصطاد داخل منطقة الصيد في جزر (هيرد وماكدونالد). وبمجرد أن كانت واضحة من المنطقة الاقتصادية الخالصة الأسترالية، غيرت مسارها وأبحرت غرباً. ولم تتمكن Southern Supporter، وهي سفينة مدنية مأهولة لا توجد بها قوة نيران، من إجبار SOUTH TOMI على التوقف. وقد تمت المطاردة بنجاح بمساعدة حكومة جنوب أفريقيا من خلال توفير السفن العسكرية التي يديرها أفراد أستراليون. وكانت Southern Supporter حاضرةً طوال المطاردة بأكملها، ولذلك لا يمكن النظر إلى وصول السفينة الجنوب أفريقية على أنه "انقطاع"

وبالمثل، شملت متابعة السفينة Viarsa في عام 2003 مساعدة سفن جنوب أفريقيا والسفن البريطانية. واستمرت هذه المطاردة لمدة 21 يوما عبر المحيط الجنوبي إلى المياه جنوب غرب كيب تاون، جنوب أفريقيا. السفينة Southern Supporterحافظ على المطاردة طوال هذا الوقت (BAIRD, 2009).

ويقال إنه على الرغم من الرواية، فإن هاتين الحالتين من المطاردة الساخنة المتعددة لا تقوضان مبدأ المطاردة الساخنة. بل إنها توضح تكيف الدولة مع بيئة متطورة.

تؤكد معاهدة عام 2007 بين أستراليا وفرنسا الوضع الحالي للقانون الدولي. وينص على أنه يجوز لسفينة مرخص لها تابعة لإحدى الدول أن تتولى المطاردة التي تبدأها سفينة مرخص لها من الدولة الأخرى. من غير المؤكد ما إذا كان تطبيق القانون الدولي على هذا النحو صحيحاً.

الفرع الثالث: انقطاع المطاردة:

يثير شرط استمرارية المطاردة تساؤلات حول ما إذا كانت المراقبة والمطاردة باستخدام الرادار أو غيرها من الوسائل الإلكترونية مقبولة. يجادل أحد الفقهاء بأن فقدان الاتصال البصري، وليس الرادار، لا ينبغي أن يشكل انقطاعًا في المطاردة. في البيئة البحرية الحديثة، يجب أن يكون هذا هو الموقف الصحيح إذا كان لحق المطاردة الساخنة أي فائدة كبيرة.

عند النظر في الأساس المنطقي الذي يقوم عليه شرط استمرار المطاردة – أي الحفاظ على الصلة القضائية مع السفينة المشبوهة ومنع اتخاذ إجراءات الإنفاذ بشكل خاطئ ضد سفينة تم تحديدها بشكل غير صحيح – لا يوجد سبب سليم لرفض هذا الاتصال بواسطة الرادار أو المراقبة الأخرى.

في الواقع، إن الفكرة التقليدية القائلة بأن المراقبة البصرية المستمرة هي الوسيلة الوحيدة الموثوقة للحفاظ على الاتصال بالسفينة الهاربة أثناء المطاردة قد عفا عليها الزمن، فالتطورات التكنولوجية الحديثة مكنت من تحديد هوية السفينة بدقة دون اللجوء إلى المراقبة البصرية (WALKER, 2011).

أثناء محاكمة الصيادين الخمسة المتهمين في قضية السفينة Viarsa، قال محامي الدفاع إن المطاردة الساخنة قد تم إنهاؤها أو توقفت عندما قررت السفينة *Southern Supporter*عدم ملاحقة Viarsa في حزمة الجليد الخطرة. وصحيح أن السفينة *Southern Supporter* فقدت الاتصال البصري بالسفينة الهاربة Viarsa، لكنها تتبعت السفينة على الرادار واستأنفت المطاردة عندما خرجت من الجليد.

في مثل هذه الحالات حيث كانت هناك محاولة متعمدة من قبل السفينة التي ارتكبت الانتهاك للتخلص من سفينة المُطارِدة، ومع ذلك تم تعقب السفينة الهاربة على معدات الرادار، والسؤال المطروح هنا هل تعتبر هذه الحالة انقطاع؟

يرى بعض الفقهاء أن فقدان الاتصال البصري، مع بقاء التتبع فعالاً بوساطة الرادار لا يشكل انقطاعاً في القانون البحري الحديث.

الفرع الرابع: التحقق من كون السفينة المخالفة تقع في مناطق ولاية الدولة الساحلية:

تتطلب المادة 111 الفقرة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن تكون سفينة المراقبة قد شاهدت السفينة المخالفة تنتهك القوانين في إحدى المناطق التابعة لولاية الدولة الساحلية وألا تبدأ المطاردة إلا بعد قناعتها التامة بذلك، حيث جاء فيها: لا تعتبر المطاردة الحثيثة قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة قد اقتنعت بالوسائل العملية المتاحة لها، بأن السفينة هدف المطاردة، أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة هدف المطاردة كسفينة أم، موجودة داخل حدود البحر الإقليمي أو حسب ما يكون عليه الحال، داخل المنطقة المتاخمة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري.

ويطرح التساؤل هنا عمّا إذا كان بمقدور أي سفينة تتبع لخفر السواحل أن تبدأ المطاردة بعد إبلاغها لاسلكياً من قبل سفينة مراقبة أخرى بوقوع انتهاك، أم أن المطاردة يجب أن تبدأ حصرياً من قبل السفينة التي شاهدت الانتهاك؟

يرى البعض أن سفينة خفر السواحل التي تم إبلاغها لاسلكياً بوقوع انتهاك لا يمكنها أن تبدأ المطاردة إلا إذا كانت قد حددت هي بنفسها موقع السفينة وأعطتها أمر التوقف (WALKER, 2011).

فيما يرى آخرون أن الممارسات الحديثة واستخدام التكنولوجيا المتطورة لا تتعارض مع نص اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 وخصوصاً أن الصياغة كانت واضحة بقولها (قد اقتنعت بالوسائل العملية المتاحة لها).

وتأسيساً على ذلك، قد تكتشف إحدى الطائرات أو الأقمار الاصطناعية سفينة ترتكب مخالفة ولكنها لا تستطيع بنفسها إرسال إشارة وبدء المطاردة، فيمكنها وفقاً لهذا الرأي إرسال موقع السفينة المخالفة لإحدى سفن المراقبة الأخرى لتباشر تلك الأخيرة المطاردة (WALKER, 2011).

لقد ازداد اعتماد الدول على التقنيات الحديثة، فأصبح لدينا طائرات بدون طيّار وأجهزة تحديد موقع متطورة تعطي الموقع بدقة عالية كما يمكنها أن تصور المخالفة بشكل مباشر وبالوقت الحقيقي لوقوعها، لذا فأن التفسير الضيق لنص المادة 111 فقرة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 سيقيد استخدام هذه التقنيات الحديثة.

المطلب الثاني: أهم قضايا المطاردة الحثيثة:

الفرع الأول: قضية السفينة فيارسا:

تنص المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه يجب أن تتوفر لدى الدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانينها وأنظمتها في إطار المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، حيث تم الاتفاق على أن الأسباب الوجيهة يجب أن تكون قائمة على الجزم واليقين وليس على الشك والريبة.

ويثير مصطلح "أسباب وجيهة" مجموعة من التساؤلات حول مفهومه، فهل تعني الأسباب الوجيهة مشاهدة السفينة وهي ترتكب أعمالاً تنتهك بموجبها قوانين الدولة الساحلية، أو أن تواجد حمولة من السمك على ظهر سفينة فيما يمكن اعتباره قرينة على قيامها بالصيد غير المصرح به مثلاً؟

من الطبيعي أن تنتهج الدول نهجاً ضيقاً فيما يتعلق بتفسير مصطلح "أسباب وجيهة" من أجل ردع السفن الأجنبية ومنعها من خرق قوانينها، ومن الأمثلة العملية التي تم مناقشتها أمام المحاكم قضية السفينة Viarsa، ففي السابع من آب 2003 شاهدت سفن خفر السواحل الأسترالية السفينة Viarsa التي ترفع علم الاورغواي وهي في المياه الإقليمية الاسترالية، فطلبت السفن الاسترالية من السفينة Viarsa التوقف بعد أن راودتها شكوك بقيامها بالصيد غير المرخص

له في مياهها الإقليمية، لكن السفينة Viarsa قامت بالفرار وتمت مطاردتها 3 أسابيع متواصلة، ثم القي القبض عليها بالقرب من جنوب افريقيا.

وخلال المرافعات طعن محامو الدفاع عن السفينة Viarsa بإجراءات السلطات الاسبانية بناء على أن السفن الاسبانية لم تشاهد الصيادين وهم يقومون بالصيد في المياه الإقليمية الاسبانية، وأن القضية قائمة بالأساس على دلائل افتراضية غير دقيقة.

وفي نهاية المحاكمة تم تبرئة البحارة على متن سفينة Viarsa على الرغم من أنه وجد على متنها ما يزيد عن 97 طن من السمك.

يُستنتج من خلال هذه القضية الخلاف الذي قد يثور عند ممارسة الدولة الساحلية لحقها في المطاردة الساخنة، نتيجة غموض مصطلح الأسباب الوجيهة كشرط لممارسة هذا الحق (BOSNA, 2019).

الفرع الثاني: قضية السفينة :I'm Alone

تتلخص وقائع هذه القضية التي وقعت ففي 20 مارس 1929 أثناء سريان مفعول قانون المنع الأمريكي الذي يحرم نقل المشروبات الكحولية إلى تراب الولايات المتحدة الأمريكية، بأن سفينة كندية تسمى I'm Alone صدر بحقها أمر بالتوقف من طرف سفينة المراقبة الأمريكية Wolcott، التي تعمل لمصلحة الجمارك، وذلك حين كانت السفينة الكندية مبحرة من سكوتلندا الجديدة نحو برمودا.

في هذه المرحلة من الرحلة كانت السفينة الكندية على بعد 15,5 ميلا من السواحل الأمريكية حسب تصريح قائد السفينة الكندية، وعلى بعد 10,8 أميال حسب تصريح السلطات الأمريكية. إلا أن السفينة الكندية لم تمتثل لأمر التوقف الموجه إليها، مما حذا بسفينة المراقبة الأمريكية The Wolcott إلى مطاردتها في البحر العالي، وفي نفس الوقت بعثت إلى السلطات الساحلية تطلب منها إرسال سفينة أخرى لمؤازرتها في المطاردة، وفعلا وصلت في صباح يوم 22 مارس 1929 السفينة الجمركية The Dexter إلى عين المكان واضطلعت بمهمة المطاردة، ووجهت إلى السفينة هدف المطاردة إشارة التوقف، إلا أن هذه الأخيرة لم تستجب لها، فتم إغراقها بواسطة مائة قذيفة مدفعية على بعد 225 ميل من السواحل الأمريكية، وخلال هبوط السفينة تحت الماء غرق أحد أفراد الطاقم يحمل رتبة عريف.

لقد أثارت الحادثة نقاشا واسعاً لدى الرأي العام في كل من الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، وطرحت عدة أسئلة تتعلق بقواعد القانون الدولي التي يجب تطبيقها على هذه الحادثة، خصوصاً وأن بعض النقط لم يتم تفصيلها من خلال البيانات الرسمية، فبالنسبة إلى البيان الرسمي الصادر عن قوات خفر السواحل الأمريكية في 25 مارس 1929، ورد فيه أن I'm Alone اشتهرت بتعاطي تهريب المشروبات الكحولية وأنها جهزت لتكون مخصصة لهذه المهمة.

وعن الفترة الفاصلة ما بين إصدار الأمر بالتوقف الموجه من طرف ولكوت The Wolcott إلى I'm Alone في صبيحة 20 مارس، وبين صبيحة 22 مارس لحظة إغراقها من طرف سفينة المراقبة الأمريكية The Dexter، جاء في نفس البيان أنه في 20 مارس اكتشفت سفينة المراقبة الأمريكية Wolcott السفينة الكندية I'm Alone، داخل مسافة 12 ميلا من سواحل لويزيانا، وعلى بعد 500 ميل من سواحل برمودا التي انطلقت منها. وأن سفينة المراقبة قد وجهت أمرا بالتوقف إلى السفينة الأجنبية قصد القيام بزيارتها وتفتيشها، طبقا للقوانين المحلية الجاري بها العمل، إلا أن هذه الأخيرة رفضت الامتثال مما أدى إلى إطلاق النار على مقدمتها، وأمام رفضها التوقف أطلقت عليها قذيفة أخرى موجهة نحو أشرعتها، إلا أن سفينة The Wolcott عجزت عن إجبارها على التوقف بسبب تعطل مدفعها.

وأضاف البيان الرسمي أن I'm Alone قد فرت، واستمرت مطاردتها من طرف سفينة The Wolcott بالإضافة إلى سفينة خفر السواحل The Dexter التي لحقت بها أثناء المطاردة في 22 مارس، والتي طلب قائدها من سفينة التوقف، وقد رفض قائد هذه الأخيرة التوقف نهائيا ولو أدى الأمر إلى الإغراق، وهدد قائد The Dexter بإغراق السفينة، إلا أن هذه الأخيرة لم تستجب فأطلقت عليها قذيفة تحذيرية موجهة نحو مقدمتها، وتلتها أخرى نحو أشرعتها، وقامت سفينة Dexter بإطلاق عدة قذائف موجهة نحو جسم السفينة أدت إلى إغراقها (KHATTABI, 2010).

أثارت هذه القضية عدة نقاط جوهرية فيما يتعلق بشروط المطاردة الحثيثة، أهمها مكان تواجد السفينة المخالفة، وعن استمرارية المطاردة الحثيثة وعن مشاركة سفينة أخرى في عملية المطاردة، واستخدام القوة وتمت مناقشة كل حالة في دفوع الأطراف.

الاستنتاجات و التوصيات:

1. أصبح حق المطاردة الساخنة في القانون الدولي للبحر قاعدة من قواعد القانون الدولي، يسري على جميع الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وكذلك على الدول غير الأطراف في شكل قانون عرفي دولي، وهو حق ممنوح للدولة الساحلية ضماناً لها في إنفاذ قوانينها ضمن المناطق الخاضعة لسلطتها، وهو حق استثنائي من عدم جواز امتداد ولاية الدولة القضائية الى أعالي البحار.

2. لم تعرف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 حق المطاردة الحثيثة واكتفت بتعداد الشروط التي يجب توافرها حتى يتم تفعيل هذا الحق.

3. إن تنامي الأنشطة البشرية الرامية الى استغلال البحار قد زاد من عمليات الصيد غير المشروع بالإضافة الى عمليات التهريب عبر البحار، مما أدى الى تفعيل حق المطاردة الحثيثة في عدة مناطق جغرافية من العالم، وتم تسليط الضوء على حوادث الانتهاكات هذه ومدى فعالية حق المطاردة الحثيثة.

4. تنتهي المطاردة الساخنة حال دخول السفينة المخالفة المياه الإقليمية لدولة علمها أو لدولة ثالثة مما يجعل هذا ملاذاً آمناً للسفن المخالفة للهروب من مسؤولياتها، خصوصاً وأن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قد نصت على انتهاء المطاردة في هذه الحالة ولم تورد أحكاماً لحالة رجوع السفينة مرة أخرى إلى البحر العالي مما يترك الباب مفتوحاً للتأويلات ومن حيث النتيجة صراعات بين الدولة الساحلية التي انتُهكت قوانينها وبين الدول الأخرى.

5. لقد كشفت الحوادث المتكررة والناشئة عن ممارسة حق المطاردة الحثيثة عن صعوبات في تطبيق هذا الحق وتحديات تتسبب في إخلال التوازن بين حقوق الدولة الساحلية وحقوق الدول الأخرى، ومرد ذلك الى غموض اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بالنصوص المتعلقة بحق المطاردة وتطور التكنولوجيا المتسارع مما فتح باب التأويلات بين الدول.

التوصيات:

1. العمل على تعديل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 وإعادة النظر في المادة 111 التي عددت شروط المطاردة الحثيثة بما يتناسب مع التطورات التكنولوجية في ميدان الأجهزة التي تسمح بتتبع السفين المخالفة عبر أنظمة الرادار.

2. تضمين الاتفاقية نصاً يتيح إمكانية إرسال إشارة راديوية الى السفن التي ترتكب انتهاك ضمن المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، لأن الإشارات الضوئية والسمعية بالمفهوم التقليدي نادراً ما تستعمل.

3. تضمين الاتفاقية نصاً يسمح لسفن المراقبة التابعة للدولة الساحلية التي انتهكت قوانينها بالتنسيق المباشر مع الدولة التي دخلت السفينة المخالفة إلى مياهها الإقليمية تمهيداً لضبط السفينة المخالفة وحرمانها من الاستفادة من الامتياز الممنوح لها بانتهاء المطاردة بحقها.

4. حث الدول الساحلية على التأكد من وجود أسباب وجيهة تفيد بارتكاب سفينة ما انتهاكاً لقوانينها، وألا يمارس حق المطاردة الحثيثة الا بوجود تلك الأسباب تفادياً للتعسف باستعمال الحق.

References:

❖ BOSNA, A, *The Presumption of Good Reasons as Motivation for the Coastal State to Conduct a Hot Pursuit at Sea*, Journal of Human Sciences, Vol. 30, No. 2, 2019, pp 71-98.

❖ KHATTABI, H, *The Right of Hot Pursuit in the High Sea, Study in the Light of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*, Hassan I University, Faculty of Law, Morocco, 2010. Viewed 15 January 2021
<https://toubkal.imist.ma/handle/123456789/9314>

❖ FAKHOURY, A, *The Right of Hot Pursuit at Sea: Clarity in International Law and Difficulties in Implementation*, Sharia and Law Journal. Vol. 2012, No. 49, 2012, pp 287-338. Viewed 15 January 2021
<https://scholarworks.uaeu.ac.ae/sharia_and_law/vol2012/iss49/6>

❖ MUBARAK, W*, the legal framework for the right of hot pursuit on the high seas and the reality of its application*, Algerian Journal of Maritime and Transport Law, Vol. 3 No. 1, 2015. pp 9-24.

4- YAKHLOUF, N, *The Problem of the Economic Zone in the Mediterranean*, PhD thesis, Mouloud Mammeri University, Tizi Ouzou, Faculty of Law and Political Science, Algeria, 2016**.**

5- BAIRD, R.J, *Arrests in a Cold Climate (Part 2)- Shaping Hot Pursuit through State Practice*. Antarctic and Southern Ocean Law and Policy Occasional Papers, 13, 2009. Pp 1-21. Viewed 1 march 2021
<https://eprints.usq.edu.au/5604/>

6- ESPENILLA, J. J. Jacqueline Joyce F.*, Expanding the Right of Hot Pursuit: Challenges for Cooperative Maritime Law Enforcement Between the Philippines and Indonesia***,** KMI International Journal of Maritime Affairs and Fisheries. Vol 9, issue. 1, 2017. <https://www.kmi.re.kr/eng/trebook/>

7- WALKER, R. *International Law of the Sea: Applying the Doctrine of Hot Pursuit in the 21st Century***,** Auckland University Law Review, vol. 17, 2011, pp 194-218. Viewed 20 January 2021
<http://www.nzlii.org/nz/journals/AukULawRw/2011/9.pdf>

8- ZHONGHAI, Z. *On the Connotation and Practice of the Right of Hot Pursuit***,** China Oceans Law Review, Vol. 2006, No. 1, 2006, pp 556-578.

9- Geneva Conventions on the Law of the Sea 1958, Convention on the High Seas. Viewed 5 march 2021
<https://www.legal-tools.org/doc/7b4abc-1/pdf/>