

الطبيعة القانونية للمياه الداخلية في ضوء قواعد القانون الدولي

أ.م.د. حسام حميد شهاب

جامعة تكريت - كلية العلوم السياسية

أ.م.د. مالك منسي صالح

الجامعة المستنصرية - كلية القانون

المستخلص

تمتلك الدول الساحلية سيادة تكاد تقترب من سيادتها على إقليمها الأرضي، وفي ضوء هذا تمتلك مجموعة من الحقوق والاختصاصات على مياهها الداخلية، ومن بين تلك الحقوق حق منع دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية، وهذا ما منحتة إياه المواثيق الدولية، غير أن هناك جانب من الفقه دعا إلى تقييد هذه الحق فيما يخص حالات الظروف القاهرة فقط، كون أن الأمر إذا ما أخذ على إطلاقه فسيؤدي إلى عرقلة التجارة الدولية، وتمتلك الدولة الساحلية بعض الاختصاصات القانونية على السفن الأجنبية المتواجدة في المياه الداخلية، وتتحدد تلك الاختصاصات وما تمارسه الدولة الساحلية منها تبعاً لنوع تلك السفن فيما إذا كانت عامة أو خاصة.

Abstract

Coastal countries possess sovereignty that is close to their sovereignty over their land territory, and in light of this they possess a set of rights and powers over their internal waters. Among those rights is the right to prevent foreign ships from entering their internal waters which is granted by the international conventions. However, there is a jurisprudence side here which has called to restrict this right in respect of cases of force majeure only because otherwise it will lead to the obstruction of international trade. The coastal state has some legal powers over foreign ships located in inland waters. These legal powers and what the coastal state exercises from them are determined according to the type of those ships whether they are being public or private.

المقدمة

بناءً على ما جاءت به قواعد القانون الدولي تعد المياه الداخلية جزءاً لا يتجزأ من إقليم الدولة وتخضع لسيادتها، وهي سيادة تقترب كثيراً إلى حد كبير لما تمتلكه الدولة على إقليمها الأرضي، ويرجع ذلك لملاصقة المياه الداخلية للإقليم البري للدولة الساحلية، إذ تباشر عليها جميع السلطات والاختصاصات المقررة لها على إقليمها الأرضي من خلال تنظيمها وفقاً لما ترتأيه الدولة صاحبة الإقليم، مع الأخذ بعين الاعتبار عدم الإضرار بالدول الأخرى عن طريق الالتزام بمجموعة من الواجبات التي يجب على الدولة الساحلية الأخذ بها وفقاً لقواعد القانون الدولي العام ومبادئه .

وقد جاء في تعليق لجنة القانون الدولي عن هذا الموضوع عام ١٩٥٦ أنّ الدول الساحلية تمارس سيادتها في مياهها الداخلية بنفس الطريقة التي تمارس بها سيادتها على إقليمها الأرضي، وقد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على خضوع المياه الداخلية لسيادة الدولة الساحلية بنفس مستوى خضوع الإقليم الأرضي، غير أنّها استثنت في المادة (٢/٨) من هذا النظام المياه الداخلية التي كانت تشكل جزءاً من البحر الإقليمي أو البحر العالي، ثم أصبحت مياهها داخلية بعد استعمال خطوط الأساس المستقيمة، إذ اعترفت للسفن الأجنبية بحق المرور البريء عبرها، وبهذا فللدولة الساحلية اختصاصات وسلطات واسعة على مياهها الداخلية تفوق على ما تتمتع به من اختصاصات في باقي المناطق البحرية الأخرى .

فضلاً عن ذلك أنّ الدولة الساحلية حرة في سن قوانين تتعلق بمياهها الداخلية، وتنظيم أي استخدام أي مورد. وفي حالة عدم وجود اتفاقات على عكس ذلك، لا يحق للسفن الأجنبية المرور داخل المياه الداخلية، وهذا الافتقار إلى الحق في المرور البريء هو الفرق الرئيس بين المياه الداخلية والمياه الإقليمية. إذ تُعامل المياه الأرخيبيلية الموجودة في أقصى الجزر في الولايات الأرخيبيلية على أنّها مياه داخلية باستثناء أنّه يجب السماح بالمرور البريء بالرغم من أنّ الدولة الأرخيبيلية قد تحدد بعض الممرات البحرية في هذه المياه .

أولاً : أهمية البحث

تبرز أهمية البحث من خلال التمييز ما بين المياه الداخلية ومياه البحر الإقليمي، والإشارة إلى ما تتمتع به الدولة الساحلية من حقوق في المياه الداخلية تجاه السفن الأجنبية والتعرّف على المركز القانوني للسفن الأجنبية باختلاف أنواعها في المياه الداخلية .

ثانياً : إشكالية البحث

تدور إشكالية البحث حول مجموعة من المسائل تتحصر عمّا تمتلكه الدولة الساحلية من ولاية على مياهها الداخلية؟ وهل تعد تلك المياه امتداداً لسيادة الدولة

الساحلية على إقليمها الأرضي أم أنّها جزءاً من ولايتها على بحرهما الإقليمي؟ ومن جهةٍ أخرى ما هو نوع الولاية التي تمتلكها الدولة الساحلية على السفن الأجنبية الموجودة في مياهها الداخلية؟ وهل أنّ نوع السفينة سواءً أكانت عامة أم خاصة تؤثر في تلك الولاية؟ وهل تمتلك الدولة الساحلية الحق في منع دخول السفن الأجنبية بمختلف أنواعها إلى مياهها الداخلية؟

ثالثاً : منهجية البحث

ترتكز منهجية البحث على المنهج الاستقرائي، فضلاً عن المنهج التحليلي الذي يستند على تحليل نصوص الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع البحث .

رابعاً : هيكلية البحث

من أجل تبين الطبيعة القانونية للمياه الداخلية؛ ارتأينا تناول البحث من خلال تقسيمه على ثلاثة مباحث، إذ سنتناول في المبحث الأول منه التعريف بالمياه الداخلية والمناطق التي تشملها، وفي المبحث الثاني سنتناول حقوق الدولة الساحلية في المياه الداخلية، في حين سنتناول في المبحث الثالث المركز القانوني للسفن في المياه الداخلية.

المبحث الاول

التعريف بالمياه الداخلية والمناطق التي تشملها

وفقا لقواعد القانون الدولي للبحار تتضمن المياه الداخلية المياه الواقعة ما بين ساحل الدولة وخط الاساس وهي تتنوع ما بين فوهات الانهار والخلجان والموانئ ، وللقوف على هذا الموضوع بشكلٍ جلي؛ قسمنا هذا الموضوع إلى مطلبين، وعلى النحو الآتي :

المطلب الاول: التعريف بالمياه الداخلية

ينصرف مصطلح المياه الداخلية إلى المساحات المائية الأكثر قرباً والتصاقاً بالشاطئ. بتعبيرٍ آخر هي تلك المياه التي تقع في الجانب المواجه للبر (اليابسة) من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي .

ولقد اهتم القانون الدولي للبحار بموضوع المياه الداخلية، وذلك من خلال اتفاقية جنيف المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتأخمة عام ١٩٥٨ بالنص على أنها : (المياه الواقعة في الجانب المواجه للأرض داخل الخط الذي يقاس ابتداءً منه البحر الإقليمي)^(١). وكذلك تناولتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢^(٢) بكونها : (المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة)، وإذا ما أردنا المقارنة بين النصين في الاتفاقيتين السابقتين؛ نلاحظ أنهما تتضمنان أحكاماً متشابهة من خلال شمولهما بالمياه المحصورة بين اليابسة وخطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي .

ولأهمية موضوع المياه الداخلية، فقد وجد من بين الفقهاء من تناوله بالتعريف على أنها : (مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والساحل، وتتكون حدود المياه الداخلية من جهة اليابسة من خط انحسار المياه وقت الجزر، بينما تتكون حدودها الخارجية من خط الأساس للبحر الإقليمي)^(٣).

كما عرّفها البعض الأخر على أنها : (المياه المجاورة للدولة الموجودة من خط الأساس الى البحر الإقليمي)^(٤).

كذلك عرّفت على أنها : (تلك الأجزاء من البحر التي تتغلغل في إقليم الدولة وتتداخل فيه، والتي بحكم موقعها تخضع لقواعد خاصة غير تلك القواعد الحاكمة لغيرها من المساحات البحرية مثل البحر الإقليمي، المنطقة الملاصقة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة)^(٥).

(١) يُنظر المادة (٨٤١) من الاتفاقية .

(٢) يُنظر المادة (٥٤١) من الاتفاقية .

(٣) لمزيد من التفصيل يُنظر أحمد أبو الوفا، الوسيط في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠١٠، ص ٢٩٠ .

(٤) محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠١٠، ص ٢٥ .

(٥) علي صادق ابو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨١، ص ٤١٣ .

والملاحظ على الاتفاقيتين أنّها حرصت على وضع أحكام خاصة بالمياه الداخلية، وقد أطلقت تسمية المياه الداخلية بدلاً من البحر الداخلي، بغية تجنب الخلط الذي يمكن أن يحصل ما بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي، وتبين ذلك من خلال المساعي الجادة من قبل المهتمين بهذا الموضوع، والتي سبقت عقد اتفاقية البحر الإقليمي لعام ١٩٥٨، إذ بادر مجمع القانون الدولي بدراسة موضوع التمييز بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي في الدورة المعقودة في أمستردام عام ١٩٥٧^(٦).

وبالرغم من تناول الاتفاقيتين لموضوع المياه الداخلية؛ إلا أنّهما لم توضحا بشكل كافٍ مضمون وحدود المياه الداخلية، وإنّما تناولتها بصورة فردية لمواضيع متفرقة من الاتفاقية، ومن خلال ذلك يمكن لنا تحديد مضمون ومجالات المياه الداخلية إلى : البحار المغلقة وشبه المغلقة، البحيرات، الأنهار، الموانئ والمراسي، الخلجان، والأحواض البحرية.

وفي ضوء ذلك يمكن تقسيم محتوى المياه الداخلية إلى قسمين قسم يتضمن المجالات المائية الموجودة داخل الإقليم الأرضي، والتي تكون محور اهتمامها الإقليمي الأرضي وتشمل (البحيرات-الأنهار)، والقسم الآخر يتضمّن المجالات المائية الموجودة على الساحل والتي تشابه إلى حد كبير أحكامها ومميزاتها وما يتمتع به البحر الإقليمي، وهي وتشمل : (البحار المغلقة وشبه المغلقة، مصبات الأنهار، الموانئ، الخلجان)، وسنسلط بالضوء في دراستنا على الأنواع الأخيرة في المطلب التالي .

المطلب الثاني: المناطق التي تشملها المياه الداخلية

للمياه الداخلية أهمية جمالية وفنية وتعليمية وثقافية، وتوفر فرصاً لا تقدر بثمن للترفيه من قبل العديد من المجتمعات، وبشكل متزايد للسياحة^(٧)، وتتنوع مصادر المياه الداخلية من مصبات الأنهار، الخلجان، الموانئ، كمناطق تعد من محتوى المياه الداخلية، والتي ترتبط بأحكامها نوعاً ما بالبحر الإقليمي، وهذا ما سنتناوله على النحو الآتي :

أولاً : مصبات الأنهار

يُعرف مصب النهر بأنّه : (مسطح مائي ساحلي يأخذ شكل خليج شبه مغلق، ويصب في نهر أو مجرى مائي من جهة، ويتصل بالبر من الجهة الأخرى، تمتزج فيه المياه المالحة مع المياه العذبة). ويحدد خط الأساس في مصبات الأنهار التي تصب مباشرة في البحر بخط مستقيم عبر فوهة النهر، والذي يوصل بين نقاط واقعة على شاطئيه في حالة انحسار المياه وقت الجزر^(٨)، وهذا ما أشارت إليه المادة (٩) من اتفاقية ١٩٨٢ إذ نصت (إذا كان هناك نهر يصب مباشرة في البحر، يكون خط الأساس خطاً مستقيماً عبر مصب النهر بين نقطتين على حد أدنى الجزر على ضفتيه)^(٩).

(٦) محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، ط١، بيروت، ٢٠١١، ص ٥٠.

(7) Inland Water Systems, Article · January 2006 :

https://www.researchgate.net/publication/265038948_Inland_Water_Systemsm_2015.

(٨) محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار مناطق الولاية الوطنية، مطبعة الأديب، بغداد، ١٩٩٠، ص ١١٦.

(٩) بديرة عبد الله العوضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار (مع دراسة تطبيقية على الخليج العربي)، وكالة المطبوعات، الكويت، ١٩٨٨، ص ٤٠٣.

ثانياً : الخلجان

تعد الخلجان من بين أهم مناطق المياه الداخلية، لما تمتلكه من أشكال هندسية وجغرافية متنوعة، وهي لا تقل أهميتها عن الممرات البحرية، إذا لم تكن تفوقها أهمية في بعض الحالات الخاصة، وقد تُثير في العديد من الأحيان بعض التعقيدات فيما إذا كان الخليج واقعاً في إقليم أكثر من دولة، أو إذا كانت الفتحة التي تربطه بالبحر الإقليمي تزيد عن (٢٤) ميلاً بحرياً، ومن أجل ذلك ارتأينا بالدراسة تناول الخليج بشيءٍ من التفصيل على النحو الآتي :

تعريف الخليج

الخليج جغرافياً : هو منطقة من البحر تتغلغل في الشاطئ نتيجة التعرجات الطبيعية للساحل^(١٠).

أمّا في مفهوم القانون الدولي، فنلاحظ الجمعية الملكية للجغرافيا والتدوين الهولندية قد عرّفته على أنه (تجويف أو مدخل في الشاطئ بين رأسين)، وتعرف المجموعة نفسها كلمة "Gulf" بأنها (خليج أكبر يضم قطعة أوسع من البحر)^(١١).

وفي لغة الإدارة المائية للبحرية البريطانية أنّ الخليج هو (تعرّج تدريجي في خط الشاطئ، تكون فتحته المتّجهة إلى البحر أوسع عادة من امتداد تغلغله في اليابسة)^(١٢). كذلك يعرف الخليج بكونه : (مساحة من مياه البحر تتغلغل داخل اليابسة، بحيث تزيد عن الانحناء الاعتيادي)^(١٣).

وقد عرّفته اتفاقية ١٩٥٨ على أنه : (النتوء البحري الذي تكون مساحته مساوية أو تزيد عن نصف دائرة يكون قطرها مساو لخط مرسوم عبر فم ذلك النتوء)^(١٤).

كما عرّفته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢^(١٥) على أنه : (انبعاج واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكّل أكثر من مجرد انحناء للساحل). غير أنّ الانبعاج لا يعد خليجاً إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها يرسم عبر فم ذلك الانبعاج^(١٦).

والملاحظ على أنه بالرغم من أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ جاءت أكثر دقة وتفصيلاً من أحكام اتفاقية ١٩٥٨ في باقي المناطق البحرية الأخرى؛ إلا أنّ ما يتعلق بوضع الخلجان لم تكن هناك إضافة حقيقة في هذا الجانب، قد يعزى البعض منها إلى أسباب اقتصادية وسياسية متعلقة بالدول الغربية .

(١٠) د. حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، ط ٦، دار النهضة العربية، ١٩٧٦، ص ٤٥٧ .

(١١) قانون البحار، خطوط الأساس، دراسة للأحكام ذات الصلة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، إدارة شؤون المحيطات وقانون البحار، الأمم المتحدة، ص ٣٥ .

(١٢) محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، قانون السلام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٨٢، ص ١٠٥٢ .

(١٣) د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ١١٣ .

(١٤) يُنظر المادة (٢/٧) من الاتفاقية .

(١٥) إدارة شؤون المحيطات وقانون البحار الأمم المتحدة ، قانون البحار/ خطوط الأساس: دراسة للأحكام ذات الصلة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، نيويورك، ١٩٨٩، ص ٣٦ .

(١٦) يُنظر المادة (٢/١٠) من الاتفاقية .

أنواع الخلجان: وتقسّم الخلجان من حيث قواعد القانون الدولي إلى :
النوع الأول: (الخليج الوطني) إذا كانت فتحة الخليج لا تزيد عن (٢٤) ميلاً بحرياً ويقع بأكمله في إقليم دولة واحدة .

النوع الثاني: (الخليج الدولي) يعد الخليج دولياً إذا كان واقعاً في إقليم دولة واحدة وتزيد الفتحة التي تربطه بالبحر عن (٢٤) ميلاً بحرياً، أو إذا كان واقعاً في إقليم أكثر من دولة واحدة، واستناداً إلى المادة (١٠) من اتفاقية ١٩٨٢ يعد الخليج دولياً إذا زادت مساحته عن مساحة دائرة نصف قطرها يساوي ضعف عرض البحر الإقليمي للدولة، ويعد هذا النوع من الخلجان جزءاً من المناطق الاقتصادية الخالصة، فيما عدا المساحة التي تدخل في البحر الإقليمي للدولة التي يقع في إقليمها الخليج، وللتتويه نلاحظ أنّ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ لم تتناول إلاّ الخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة^(١٧).

النوع الثالث : الخلجان التاريخية: (Historic Bays)

جرى العرف الدولي على الاعتراف بسيادة الدولة على بعض الخلجان التي تتجاوز الفتحة التي توصلها بالبحر عن (٢٤) ميلاً بحرياً، وهذه الخلجان تسمى بـ (الخلجان التاريخية)، وقد عدت كذلك بسبب استمرار وضع يد الدولة الساحلية عليها واختصاصها بها مدة طويلة من دون اعتراض من جانب الدول الأخرى^(١٨).

ومن الملفت للنظر أنّ اتفاقية البحر الإقليمي لعام ١٩٥٨ اكتفت بالإشارة إلى ما يعرف بالخلجان التاريخية، من دون أن تتناولها بالتوضيح أو التعريف، الأمر الذي يترك لإعمال قواعد القانون العرفي المتعلقة بهذه الخلجان، والتي تستند إلى مبدأ الاستعمال الطويل والمستمر وغير المتنازع فيه^(١٩).

وقد أثير الخلاف حول الطبيعة القانونية لمياه الخلجان، فمتى يمكن عد مياه الخليج مياهها داخلية، أو عدّها مياهاً إقليمية أو إنها تدخل في حكم البحار العالية . ولتبيان ذلك يتعين أن نفرق بين حالة ما إذا كان الخليج واقعاً بأكمله في إقليم دولة واحدة أو وقوعه في أكثر من دولة، وقد بينت المادة (٤/٧) منها على أنّه :

- إذا كانت فتحة الخليج عند الجزر لا تتجاوز (٢٤) ميلاً، فأنه يمكن رسم خط مغلق بين نقاط الجزر، وتعد المياه التي يحصرها هذا الخط مياهها داخلية .
- إذا كان البعد بين نقطتي المدخل الطبيعي للخليج عند الجزر تتجاوز (٢٤) ميلاً، فأنه يمكن رسم خط قياس مستقيم يسمح بأن يحسّر أكبر كمية من الماء بواسطة خط بهذا الطول .

(١٧) لمزيد من التفصيل يُنظر :

c. John Colombos LL.D The international law of the sea /p 1959 /152

(18) c. John colombos LL.D The international law of the sea /p 1959 /154

(١٩) لمزيد من التفصيل يراجع سليم حداد : التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، ط١، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، ١٩٩٤، ص١٢٧ .

ثالثاً : الموائئ

عُرِّفت الموائئ بأنها : (هي المنشأة التي تقيمها الدولة في مواقع معينة من شواطئها لإرشاد السفن واستقبالها، وهذه المنشأة تعد جزءاً من إقليم الدولة وتخضع لسيادتها). كما عرِّفتها اتفاقية جنيف الخاصة بالمرافئ البحرية لعام ١٩٢٣، بأنها (تلك التي تتردد عليها السفن البحرية، والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية) .

كما تناولتها المادة (١١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي تقابل المادة (٨) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ الموائئ^(٢٠) بأنها : (... تعد جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكّل جزءاً أصيلاً من النظام المرفئي ولا تعد المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة)^(٢١).

وبهذا تعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تدخل ضمن النظام المرفئي جزءاً من ساحل الدولة ويقصد بها المنشآت التي لها اتصال بقاع البحر بشكل دائم وهذه تشمل منشآت مثل الحواجز المنفصلة لوقاية المرفئ^(٢٢)، وهذا ما استقر عليه العرف المتواتر بين الدول الذي يقضي بأن تكون هذه المنشآت الدائمة^(٢٣) والمياه التي تحيط بها أو تلازمها جزءاً من المياه الداخلية .

أما المنشآت الصناعية فإنها لا تعد من المنشآت الدائمة والتي تشمل المنشآت الطافية على سطح مياه البحر أي غير ثابتة بقاع البحر والتي يمكن تحريكها من منطقة إلى أخرى وتشمل المراسي البحرية، فقد أضافت المادة (١٢) من الاتفاقية والتي تقابل المادة (٩) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ حكماً^(٢٤) يقرّر بأن المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها والتي تكون لولا ذلك واقعة كلياً خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي اعتبرت داخلية في حدود البحر الإقليمي، وليست من ضمن المياه الداخلية^(٢٥).

(٢٠) صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، دار النهضة العربية، ١٩٨٣، ص ١٢٢ .

(٢١) د. بدرية عبد الله العوضي، مصدر سابق، ص ٤٠٣ .

(٢٢) الأمم المتحدة/إدارة شؤون المحيطات/خطوط الأساس، مصدر سابق، ص ٣٢ .

(٢٣) إبراهيم العناني، مصدر سابق، ص ٢٤ .

(٢٤) د. صلاح الدين عامر، مصدر سابق، ص ١٢٣ .

(٢٥) د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ١١٤ .

المبحث الثاني

حقوق الدولة الساحلية في المياه الداخلية

بعد أن نوهنا في المبحث السابق عن مدلول المياه الداخلية بالتعريف بها والتعرّف على المناطق التي تتكون منها المياه الداخلية، سنتناول في هذا المبحث ما تمتلكه الدولة الساحلية من حقوق في تلك المياه .

إذ تمتلك الدولة إزاء مياهها الداخلية حرية إصدار القوانين والأنظمة والتعليمات بما يتلائم والحفاظ على أمن وسيادة المياه الداخلية، فضلاً عن الحق في إدارة وتنظيم المرافق العامة في هذه المياه، واتخاذ الوسائل والتدابير لضمان تنفيذ الأحكام القضائية^(٢٦)، كما يمكن لها غلق تلك المياه في حالات معينة ولفترة مؤقتة، إلا أنّ هذه السلطات ليس مطلقة، وإنما يجب أن تتلائم مع روح ومبادئ قواعد القانون الدولي، ليس فقط في آلية مباشرة هذه السلطات والاختصاصات؛ وإنما أيضاً من خلال الأخذ بالتدابير التنفيذية التي تتخذها لوضع هذه القوانين والأنظمة موضع التنفيذ وغيرها من الأحكام ذات الصلة التنفيذية، كون أنّ الدولة لا تستطيع أن تمارس جميع السلطات المخولة لها على الإقليم الأرضي (اليابسة) على المياه الداخلية، والسبب لا يعود إلى أنّ سيادة الدولة على مياهها الداخلية أقل من سيادتها على الإقليم الأرضي، وإنما يعود الأمر بطبيعة الحال إلى طبيعة المياه الداخلية ولارتباط مصالح الدول الغير بهذه السيادة، إذ لا يوجد في داخل الإقليم الأرضي سفن تمتلك جنسيات متعددة، ولها قيمة معنوية كون أنّ أغلب تلك السفن هي امتداد لسيادة دول أخرى ولها امتدادات وارتباطات مع طرق وموانئ بحرية أخرى فبطبيعة الحال أنّ يكون لسيادة الدولة على مياهها الداخلية وضماً خاصاً .

وحين الرجوع إلى الأحكام والقواعد ذات الصلة والمتعلقة بالاتفاقيات؛ يتبين لنا أنّ تلك النصوص قد أعطت للدول الساحلية الحق في منع دخول السفن الأجنبية بمختلف أنواعها إلى داخل المياه الداخلية وبالأخص إلى موانئها إلا بعد الحصول على موافقتها للدخول، وتعدد الأسباب التي تعطي للدولة الحق في منع السفن الأجنبية للدخول إلى المياه الداخلية ما بين الدواعي الصحية والأمنية والرقابية، فضلاً عن مسائل تنظيمية تتعلق بتنظيم حركة الملاحة البحرية على أرصفة الموانئ وسائر مناطق المياه الداخلية^(٢٧).

وتستأثر الدولة وحدها ولرعاياها الحق بتنظيم مجمل النشاطات الواقعة في المياه الداخلية كالصيد والملاحة واستكشاف واستثمار الثروات المختلفة وأجراء البحث العلمي، ولا يمكن للغير أنّ يباشر تلك النشاطات إلا بموافقة الدولة صاحبة المياه الداخلية، وتتمتع الدولة الساحلية بجميع الصلاحيات اللازمة للحفاظ على البيئة البحرية من خلال فرض إجراءات السلامة البيئية على مختلف السفن الداخلة للمياه الداخلية واتخاذ

(٢٦) لغيمة فضيلة، أنظمة المرور في البحار، رسالة ماجستير في كلية الحقوق والعلوم السياسية/جامعة مولود معمري- تيزي وزو، ٢٠١٦، ص ٥١ .

(٢٧) سنان طالب القاسمي، الاستثناءات العرفية والاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية والغاية منها، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية والسياسية، العدد الأول، السنة العاشرة، ٢٠١٨، ص ٣٨٠ .

الإجراءات القانونية ضد السفن المخالفة لتلك التعليمات^(٢٨).

أما فيما يتعلق بالحق الخاص بمنع السفن الأجنبية من دخول المياه الداخلية، فلنا فيه من الرأي ما ينافي إطلاق الأمر بصيغته هذه، إذ أنّ ذلك قد يهدّد مصالح التجارة والملاحة الدولية، فقد أيدّ الكثير من الفقهاء على ذلك ومن بينهم العلامة (شارل روسو) بوجود قواعد عرفية تفرض على الدول الساحلية الالتزام بأن لا ترفض دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية إلا للضرورة الملحة، وفي دورة ستوكهولم لسنة ١٩٢٨ والمتعلقة بقرار معهد القانون الدولي الذي عدّ الموانئ جزءاً من سيادة الدولة الساحلية وإنّ الدخول إلى هذه الموانئ كقاعدة عامة مفتوح لكل السفن إلا أنّ المعهد سنة ١٩٥٧ قد خفّف من حدة سيادة الدول في هذا المجال بالقول : (إنّ على كل الدول أن تسهّل المواصلات الدولية من خلال نظام مياهها البحرية، وعليها بشكل خاص أن تمتنع عن رفض دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية ما عدا الحالات التي تفرضها القوة القاهرة)، ويضيف المعهد أيضاً (مع الأخذ في الاعتبار حقوق المرور المقررة في العرف أو في اتفاقية ما يمكن للدولة الساحلية أن ترفض دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية)، وكذلك أخذ بهذا الاتجاه المحكم (سوزر-هول) سنة ١٩٥٨ في (قضية أرامكو)، ويلخص الفقيه (كولومبس)^(٢٩) المبادئ العامة التي من الممكن تطبيقها على الموانئ والتي تتمثل :

١. يجب فتح الموانئ التجارية في وقت السلم أمام المرور الدولي، وأنّ حرية دخول السفن الأجنبية إلى الموانئ تتضمن حقها في إنزال وتحميل البضائع ونزول وصعود الأشخاص .
٢. لا يمكن إطلاقاً غلق الميناء في وجه سفينة تروم الدخول إليه بسبب القوة القاهرة أو حالة الشدة .
٣. يمكن غلق الموانئ الحربية أمام السفن الأجنبية الحربية أو التجارية لغرض الاحتياط ولأسباب أمنية .
٤. يمكن أن يخضع دخول السفن الحربية إلى الموانئ حتى التجارية منها إلى بعض القيود المتعلقة بالعدد أو بمدة الإقامة .
٥. يحق لكل دولة أن تضع القوانين الهادفة إلى مراقبة الملاحة في مياهها الوطنية.

وقد أيدت اتفاقية جنيف لعام ١٩٢٣ الخاصة بالموانئ البحرية^(٣٠) بأنّه : (على الدول ألاّ تقفل موانئها في وجه التجارة الدولية إلاّ لأسباب معينة، ومنها حفظ النظام والأمن المصلي مثلاً)، وقد عدّ ذلك تعبير عن قاعدة مستقرة في التعامل الدولي ما عدا بعض القيود كونها تعبّر عن الامتداد الخاص لحرية أعالي البحار التي تمر البحار

(٢٨) عيبر أبو دقة، مشكلة تحديد حدود المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية (حالة الجرف القاري)، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، ٢٠١٢، ص ١٤ .

(٢٩) سناء محمد بوحمود، حماية المصالح العربية وفقاً لاتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢، رسالة ماجستير كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بيروت العربية، ٢٠١٦، ص ٣٧ .

(٣٠) مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، رسالة ماجستير كلية الحقوق والعلوم السياسية-جامعة مولود معمري-تيزي وزو، الجزائر، ٢٠١٥، ص ٨٤ .

الوطنية للدول (البحر الإقليمي-المنطقة الاقتصادية الخالصة) باتجاه المياه الداخلية، وبالعودة إلى التعامل الدولي في الوقت الحاضر نرى أن الدولة الساحلية من النادر أن تغلق موانئها البحرية في وجه السفن التجارية الأجنبية، أما بالنسبة للموانئ المخصصة للأغراض العسكرية فلها وضعها القانوني الخاص بأن للدول الحق بحصر الدخول إلى تلك الموانئ فقط إلى قطعاتها العسكرية حصراً .

وفي الغالب تلعب المعاملة بالمثل بين الدول دور مهم في سهولة الدخول إلى المياه الداخلية سواءً أكانت تلك السفن حربية أم تجارية، كما أن مبادئ الأخلاق الدولية تقتضي السماح لكافة السفن الأجنبية الرسو في موانئها إذا كانت هناك من المسوغات الكافية للدخول، كما لو أصاب تلك السفن قوة قاهرة كإعصار أو نقص في الوقود أو لإجراء الإصلاحات الضرورية لعطب أصابها .

إن اتفاقية البحار عام ١٩٨٢ قد بينت صراحة على حق الدولة الساحلية في وضع القوانين واللوائح المتضمنة الشروط التي ينبغي على السفن الأجنبية الالتزام بها قبل الدخول إلى المياه الداخلية، إذ نصت المادة (٢/٢٥) في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها في المرافق المينائية)، وبهذا فللدولة الحرية في وضع القوانين والأنظمة اللازمة التي تنظم عملية دخول السفن إلى المياه الداخلية وبالمقابل يقع على السفن احترام وتنفيذ تلك القوانين والأنظمة طالما هي متوافقة مع مبادئ وقواعد القانون الدولي^(٣١)، وبالرجوع إلى القواعد الدولية الخاصة بالموضوع يتبين وجود عدد من الشروط التي يجب على السفن الأخذ بها عند الدخول إلى المياه الداخلية، ويمكن إبراز أهم تلك الشروط بالنقاط الآتية :

١. إبلاغ السفن الدولة الساحلية قبل الدخول إلى المياه الداخلية والإفصاح عن الحالة الصحية^(٣٢) في حالة وجود وباء أو وفيات في السفينة قبل الحصول على الإذن بالدخول، وإذا كانت هناك شكوك أو حالات تهدد الحالة الصحية فتوضع السفينة في الحجر الصحي لفترة زمنية معينة، وإن تتخذ السلطات المعنية الإجراءات اللازمة لمنع انتشار الأمراض المعدية والوبائية، وعلى الدولة الساحلية التي تفرض إجراءات الحجر الصحي أن تراعي القواعد العامة في هذا الجانب من خلال التقييد بالوقت اللازم للتأكد من وجود تهديد حقيقي على الصحة لئلا يكون هناك تعسف في فرض الإجراءات، وبالتالي إلحاق الضرر بالسفن لا سيما في حالة اتلاف للبضائع والسلع الموجودة على ظهر السفينة .

٢. وإذا كانت لدى الدولة الساحلية الشكوك الكافية حول الحالة الصحية للسفينة القادمة للمياه الداخلية لسواحلها بالرغم من إعلام السفينة للدولة الساحلية بعدم وجود ما يهدد الصحة العامة، فللدولة الساحلية القيام بالإجراءات الضرورية للتأكد من خلو السفينة من كل ما يهدد الصحة العامة، وبعد التأكد من صحة

(٣١) محمد سلامة مسلم الدويك، مصدر سابق، ص ٥١ .

(٣٢) منظمة الصحة العالمية-المكتب الإقليمي للشرق الأوسط، دليل إصاح السفن، ٣، ٢٠١٦، ص ٢ .

- الإجراءات الصحية في السفينة وخلوها من كل ما يهدد الصحة العامة يقع على الدولة الساحلية تسهيل إجراءات دخول السفينة إلى المياه الداخلية ما لم تكن هناك عوارض أخرى .
٣. وللتبويه يقع على عاتق الدول الساحلية إصدار التشريعات اللازمة حول تنظيم استخدام المياه الداخلية بما يتوافق مع القواعد الدولية، وبخلاف ذلك سيقع على الدولة الساحلية المسؤولية الدولية نتيجة تقصيرها في هذا الأمر في حال ولدت أضرار لمصالح الغير، ومن بين تلك التشريعات المنظمة للمياه الداخلية ما يتعلق بالبيئة والصحة العامة، وهذا ما أكدت عليه اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ في المادة (٣/٢١١) بالنص : (على الدول أن تفرض شروطاً معينة على دخول السفن الأجنبية إلى موانئها أو مياهها الداخلية أو على استخدام محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ بهدف منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه^(٣٣))، وأن تقوم بالإعلان الواجب عن الشروط وتبلغها إلى المنظمات الدولية المختصة^(٣٤).
٤. حق الدولة الساحلية في إقامة الدعاوى حول أي انتهاك لتشريعاتها المتوافقة مع قواعد القانون الدولي المطبقة لمنع التلوث وخفضه عندما يقع هذا الانتهاك داخل المياه الداخلية^(٣٥).
٥. حق الدولة الساحلية باتخاذ الإجراءات الملائمة ضد السفن الموجودة في موانئها في حالة ارتكاب تلك السفينة أي انتهاك لإجراءات التلوث حتى وإن وقع الانتهاك خارج المياه الداخلية سواءً أكان الانتهاك في المياه الإقليمية أم في المنطقة الاقتصادية التابعة لها، ومن بين تلك الإجراءات التي يحق للدولة الساحلية اتخاذها ضد السفن المخالفة التحقيق وإقامة الدعوى، إذ تسوغ الأدلة ذلك ويشترط لإقامة الدعوى أن تكون بناء على طلب الدولة التي تم التلويث في مياهها سواءً أكان محل التلويث وقع في المياه الداخلية أم الإقليمية أو

(٣٣) ينتج تلوث المياه الداخلية بشكلٍ أساس عن تصريف مياه الصرف الصحي المحلية والصناعية عمليات المياه العادمة والحراثة والزراعة في المدن المكتظة التي تفقر إلى الأساسيات المدنية، وقد يكون هناك تلوث واسع النطاق للأجسام المائية. يمكن أيضاً أن تتأثر جودة المياه، بسبب ارتفاع درجات الحرارة الناجم عن تشغيل محطات الطاقة الحرارية (أحياناً في أو المجاورة للأراضي الرطبة)، أو بناء خزانات كبيرة وسدود على طول المجاري المائية، والتي يبطئ تدفق المياه الطبيعي، فضلاً عن أن تلوث الغلاف الجوي من الأنشطة الصناعية وتوليد الطاقة والنقل يمكن أن يدمر الأراضي الرطبة في المرتفعات والنباتات والحيوانات التابعة، علاوة على الأمطار الحمضية (هطول الأمطار الناتجة عن إطلاق الكبريتات أو النترات في الغلاف الجوي)، إذ يؤدي إلى ترسب المواد السامة في الأراضي الرطبة كاستخدام كريات الرصاص في صيد الطيور المائية وأوزان الرصاص في الصيد يؤدي إلى الزحل .

See : Clare Shine and Cyrille de Klemm, Wetlands, Water and the Law Using law to advance wetland conservation and wise use, IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 38, IUCN The World Conservation, 1999, p. 18 and Biological Diversity of Inland Waters, Note by the Executive Secretary to the Convention on Biological Diversity, UNEP/CBD/SBSTTA/30, 2/3 June 1997 at p. 3.

(٣٤) أصدر العراق قانون الهيئة البحرية العراقية العليا ذو الرقم ١٧ لسنة ٢٠١٩، فضلاً عن مجموعة من القوانين الخاصة والمتعلقة بالمياه الداخلية وطرق سير السفن والتعليمات الخاصة بالإجراءات الصحية .

(٣٥) عبدالسلام منصور الشوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، المجلة العلمية لقطاع كليات التجارة-جامعة الأزهر، العدد العاشر، ٢٠١٣، ص ٤٦٥ .

- في المنطقة الاقتصادية الخالصة^(٣٦)، أو بناء على طلب أي دولة أخرى أصابها الضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة هذا الضرر، أو إذا كان الانتهاك من المحتمل أن يسبب تلوثاً في المياه الداخلية أو الإقليمية أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقيمة الدعوى .
٦. تحدد إدارة الموانئ للسفينة الحاصلة على الإذن بالدخول إلى المياه الداخلية الممرات الملاحية الخاصة بالمرور، والتي تم الاتفاق بتعيينها مع المنظمات الدولية المتخصصة ومنها المنظمة البحرية الدولية، والتي تكون معلومة على الخرائط المعلنة، من أجل تفريغ حمولتها أو البدء في تحميل الحمولة، كما يمكن أن تستعين السفن الداخلة إلى الموانئ بالتعليمات والإرشادات من قبل إدارة الموانئ، كما يقع على السفن الراسية في الموانئ الالتزام بالأنظمة الكمركية والضريبية والملاحية والأمنية التي تضعها الدولة صاحبة الميناء، وعند المخالفة يحق للدولة الساحلية اتخاذ إجراءات التنفيذ ضدها سواءً عن طريق الحجز أو إقامة الدعوى القضائية .
٧. على السفينة التي تروم بالمغادرة الحصول على الإذن اللازم بالمغادرة، فضلاً عن اتباع الممرات الملاحية المأذون بها بالمرور^(٣٧) .

(٣٦) عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة ماجستير كلية الحقوق-جامعة الشرق الأوسط، عمان، ٢٠١٠، ص ٢٠ .

(٣٧) منصور عبدالرحمن محمد المرزوقي، التصادم البحري (دراسة مقارنة بين قانون دولة الإمارات العربية المتحدة وقانون جمهورية مصر العربية ومعاهدة بروكسل)، رسالة ماجستير كلية القانون جامعة الإمارات العربية المتحدة، ٢٠١٩، ص ٤٩ .

المبحث الثالث

المركز القانوني للسفينة في المياه الداخلية

نظراً لتقارب سيادة الدولة على مياهها الداخلية لما هو موجود على اليابسة، فلها الحق الكافي والملائم لفرض قوانينها وأنظمتها التشريعية على السفن الأجنبية الداخلة إلى مياهها الإقليمية وبالأخص الموانئ، والحق كذلك في فرض السياسة الخاصة باستخدام المياه الداخلية وحققها في تحديد وتطبيق سياستها على الواقع والأحداث التي تجري على ظهر السفينة أثناء تواجدها في المياه الداخلية .

ونظراً لتنوع السفن إلى سفن عامة وخاصة، وتنوع السفن العامة إلى عسكرية وغير عسكرية، وبالتالي تنوع الأحكام الخاصة بكل نوع من أنواع السفن اقتضى تناول كل نوع من السفن على حدة .

المطلب الأول: السفن الحربية

استناداً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ والتي وضّحت ما المقصود بالسفينة الحربية، وذلك في المادة (٢٩)، إذ عرّفها بأنها : (السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية تلك الدولة وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية) .

وفي حالة تواجد السفن الحربية في المياه الداخلية بعد الحصول على الموافقات اللازمة وعدم اعتراض الدولة الساحلية على دخولها لمياهها الداخلية والتي عادة تكون تلك السفن عائدة لدول صديقة ولديها علاقات تعاون مع الدولة الساحلية إلا إذا كان دخولها بسبب قوة قاهرة كهبوب عاصفة قوية أو إصلاح ضرر أصابها أثناء رحلتها البحرية أو للتزوّد بالوقود^(٣٨)، فإنّ ذلك لا يعني خضوعها لاختصاص دولة الساحل كون أنّ تلك السفن تمثّل سيادة الدولة وامتداد اختصاصها الإقليمي فطالما كانت تلك السفن العسكرية تحمّل صفتها العسكرية فهي بمنأى من الخضوع لاختصاص أي دولة أخرى، وبالرغم من ذلك فعلى السفينة الحربية الالتزام بقواعد القانون الدولي ذات العلاقة والتي تقتضي باحترام سيادة الدولة الساحلية لا سيما فيما يتعلق بالأمن والملاحة والصحة وأن لا تتواجد في المياه الداخلية أكثر من المدة المسموح بها لتواجدها في تلك المنطقة، وبهذا فإننا أمام اعتبارين وهما : (الخضوع للاختصاص، والخضوع للقانون)، فالأول يوجب خضوع السفينة لاختصاص دولة علم السفينة، بينما الثاني هو احترام السفينة ولقواعد وقوانين الدولة الساحلية الخاصة بالملاحة والتعليمات الصحية والالتزام بالأنظمة العامة^(٣٩).
ولكون السفينة الحربية تمثّل سيادة الدولة، وبالتالي تمتّعها بالحصانة المقررة لتلك

(٣٨) بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق-جامعة الأخوة منتوري قسنطينية، الجزائر، ٢٠١٤-٢٠١٥، ص ٣٧ .

(٣٩) مركز الفرات للدراسات، اتفاقيات حدود البحار بين تطبيق القواعد المقررة قديماً والمفروضة حديثاً، بغداد، ص ٥ .

السيادة فلا تستطيع الدولة الساحلية أن تباشر أي عمل من أعمال الإكراه أو القبض أو التفتيش طيلة فترة بقائها بالمياه الداخلية، وهذا ما تأكد عليه عام ١٨١٠ في القضية التي فصلت فيها المحكمة العليا في الولايات المتحدة الأمريكية، وكذلك أيضاً في قرار محكمة رين الفرنسية في عام ١٩٣٨ بمناسبة محاولة بعض الإسبان سلب الغواصة الإسبانية في ميناء برست .

وإذا ما أُخّلت السفينة العسكرية بأي من الالتزامات الواجب اتباعها أو بمصلحة جوهريّة، فلا تمتلك الدولة الساحلية إزائها إلا أن تطلبّ منها مغادرة المياه الداخلية، وإذا بلغ انتهاك السفينة إلى أن وصل لمرحلة تهديد الأمن المتعلق بالدولة الساحلية فيحقّ للأخيرة الطلب من السفينة المغادرة حتى وإن أدّى ذلك إلى استخدام القوة بشرط استخدام القوة التي تتناسب على ما يجبرها على المغادرة^(٤٠).

وقد تأيّد هذا الاتجاه منذ وقت طويل، فقد أقرّ مجمع القانون الدولي لعام ١٩٢٨ بعدم جواز الحجز أو احتجاز السفينة الحربية أو اتخاذ أي تدابير تنفيذية عينية ضدها مقابل احترامها للقوانين ولوائح الدولة الساحلية، وتتمتع السفن العامة غير العسكرية (كسفن البحث العلمي وسفن المستشفيات وسفن البريد الحكومي وسفن الأرصاد... إلخ) بنفس الوضع الخاص للسفن العسكرية .

ولا يدخل في اختصاص الدولة الساحلية ما يحصل على ظهر السفينة إلا إذا تنازلت دولة صاحب السفينة للدولة الساحلية عن هذا الاختصاص، ويعود اختصاص النظر بما يحدث على ظهر السفينة إلى قائد السفينة^(٤١) الذي يستطيع التنازل عن الأمر إلى سلطات الدولة الساحلية بعد التشاور مع السلطات المختصة في دولته، وقد حصل وإن تنازلت الحكومة الصينية إلى السلطات البريطانية في هونغ كونغ عن سلطة محاكمة أحد أفراد الطاقم لقيامه بقتل قائد السفينة المسماة (Cheung Chi Keeng) عام ١٩٣٩ .

وفي حالة ارتكاب أحد أفراد السفينة جريمة على ظهر السفينة وهرب إلى الدولة الساحلية فلا يستطيع قائد السفينة ملاحقة المتهم إلى داخل أراضي الدولة الساحلية إلا أنه يمكن الطلب من السلطات المحلية المختصة في الدولة الساحلية ملاحقة المتهم وتسليمه إلى قائد السفينة في حالة إلقاء القبض عليه، ويكون طلب قائد السفينة مشروطاً باستخدام الوسائل الدبلوماسية، إذ يكون طلب الملاحقة عن طريق القنصل أو السفير لدولة السفينة على أرض الدولة الساحلية، وقد تأكدت هذه الواقعة سنة ١٩٠٥ عندما تأخر أحد البحارة الألمان عن مدة التصريح الخاص بالنزول في ميناء (Itajahy) البرازيلي، والذي دفع قائد السفينة إلى إرسال مجموعة من الجنود العسكريين بزيتهم للبحث عن الجندي، والذي أدّى بالتالي إلى احتجاج الحكومة البرازيلية على ذلك . وفي حالة ارتكاب جريمة على ظهر السفينة وكان المجنى عليه والجاني من

(٤٠) محمد طالب أبو سرية وأمل يازجي، السيادة وحدودها في المناطق البحرية، دراسات، علوم الشريعة والقانون، م ٤٣، ع، ٣، ٢٠١٦، ص ١٩١١ .

(٤١) محمد عليوة بدر وكايل فرانسيس، مشروع يوروميد للعدالة، الاتحاد الأوروبي، ٢٠١٨، ص ٨ .

خارج أفراد الطاقم^(٤٢)، فالاختصاص هنا يقع للدولة الساحلية وحدها، وبهذا يقع على عاتق ربان السفينة تسليم المجرمين، وفي حالة رفض التسليم فلا يحق للدولة الساحلية اقتحام السفينة، أما إذا كان المجني عليه من أفراد طاقم السفينة والجاني من خارج طاقم السفينة، فالاختصاص هنا يقع لكلا الدولتين (الدولة الساحلية-دولة علم السفينة)، أما إذا كان المجني عليه والجاني من أفراد الطاقم فالاختصاص هنا يقع (لدولة علم السفينة). وفيما يتعلق بنزول طاقم السفينة الحربية إلى أراضي الدولة الساحلية، فقد يُثار التساؤل هنا حول أي من القوانين يخضعون لها هل هي قوانين الدولة الساحلية أم قانون دولة السفينة؟

لقد ميّز التعامل الدولي بين حالتين^(٤٣):

الحالة الأولى: عند نزولهم إلى الدولة الساحلية وفق التزامات العمل المقررة بموجب قانون دولتهم وضمن العمل الرسمي المتعلق بتواجدهم بالسفينة، ففي هذه الحالة يستمر خضوعهم لقانون دولة السفينة في حالة ما ارتكبوا إحدى الانتهاكات المتعلقة بقوانين الدولة الساحلية ويجري تسليمهم إلى قائد السفينة من أجل محاكمتهم وفق قوانين دولة السفينة وللدولة الساحلية مطالبة دولة السفينة بالتعويض المناسب، إذا ما لحقها ضرر من جراء أفراد طاقم السفينة عن طريق اتباع الوسائل الدبلوماسية في ذلك .

الحالة الثانية: في حالة نزولهم من ظهر السفينة إلى أرض الدولة الساحلية في غير عملهم الرسمي وأدى هذا النزول إلى مخالفة قوانين الدولة الساحلية، فهذه الدولة في هذه الحالة تكون مخيرة في اخضاعها إلى قوانينها أو تسليمهم إلى دولة السفينة بحسب ونوع الانتهاك الحاصل وظروف كل قضية، وقد اقتضى التعامل الدولي وبموجب المجاملات الدولية تسليم أفراد الطاقم إلى السفينة في حالة ارتكابهم بعض المخالفات البسيطة التي تتمثل بحالة السكر أو الأعمال التي تتعلق بالانضباط العسكري^(٤٤).

وقد سبق وأن قرّر ملك بلجيكا بصفته محكماً بعدم مسؤولية البرازيل بإلقائها القبض عام ١٨٦٢ على ثلاثة ضباط بريطانيين نزلوا إلى الأرض من سفينة حربية خارج إطار عملهم، وفي سنة ١٩٢٦ سمحت السلطات البريطانية بمحاكمة أحد البحارة الأميركيين من قبل مجلس عسكري أميركي لقتله بحاراً أميركياً في ميناء (Gravesend) البريطاني. وفيما يتعلق بموضوع تسليم المجرمين في حالة فرار أحد المجرمين إلى ظهر السفينة الحربية سواء كانت حربية أو عامة، فيجب هنا التمييز بين حالتين : (حالة ما إذا كان الجريمة عادية أم سياسية) :

• حالة الجرائم العادية : إذ يقع على عاتق قائد السفينة تسليم المجرم إلى سلطات الدولة الساحلية، وفي حالة رفضه؛ فلا تستطيع الدولة الساحلية الصعود على ظهر السفينة وملاحقة الجاني؛ إلا أنه يمكن لقائد السفينة أن يمنح الحماية

(٤٢) عصام العطية، القانون الدولي العام، مكتبة السنهوري، بغداد، ٢٠١٤، ص ١٩٧ .

(٤٣) بسام أحمد، التدابير التنفيذية التي يحق للدولة الساحلية اتخاذها في مياهها الداخلية في مواجهة السفن الأجنبية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية-سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، م ٣٦، ع ٥، ٢٠١٤، ص ٧٧ .

(٤٤) سمر خضر صالح الخضري، أحكام تسليم المجرمين في فلسطين، رسالة ماجستير كلية الحقوق-جامعة الأزهر، غزة، ٢٠١٠، ص ١٢٩ .

للمجرم العادي الذي ارتكب الجريمة في داخل الدولة الساحلية إذا ما كان أحد أفراد الطاقم وأن يرفض تسليمه للدولة الساحلية، وقد يدفع الدولة الساحلية وفق هذا الموقف إلى طلب الأخيرة من السفينة المعنية مغادرة المياه الداخلية واتباع الدولة الساحلية الإجراءات المعنية بالمسؤولية الدولية تجاه دولة علم السفينة .

• حالة الجرائم السياسية : إذ وفقاً للعرف الدولي؛ فلا يقع التزام على عاتق قائد السفينة بتسليم المجرم السياسي إلى الدولة الساحلية إلا في حالة وجود اتفاقية دولية تسمح بتسليم المجرمين السياسيين إلى الدولة الساحلية^(٤٥). وبالرغم من الحصانة القانونية الممنوحة للسفينة العسكرية والسفن العامة الحكومية في حالة انتهاكها قوانين الدولة الساحلية إلا أن ذلك لا يمنعها من أن تتحمل دولة علم السفينة الاضرار التي ولدتها تلك السفن للدولة الساحلية أذ نصت المادة (٣١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية عند عدم امتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي أو لأحكام هذه الاتفاقية أو لغيرها من قواعد القانون الدولي^(٤٦) .

المطلب الثاني: المركز القانوني للسفينة الخاصة في المياه الداخلية

يقصد بالسفينة الخاصة هي السفن التي تكون مخصصة لأغراض خاصة كالتجارة والصيد والسياحة ولا يوجد فرق بين إذا ما كانت عائدة لمليتها للأفراد ام للحكومة، إذ أن البحث عن الغرض الأساس المخصص للسفينة هو الذي يحدد كونها سفينة خاصة أم عامة فإذا كان الغرض منها هو تحقيق منفعة خاصة عدت سفينة خاصة سواء أكانت ملكيتها عائدة للأفراد أم مملوكة للدولة .

وبهذا فإن السفينة الخاصة تخضع لقوانين الدولة الساحلية بشكلٍ أوسع من السفن العامة في حالة تواجدها في المياه الداخلية لدولة اجنبية وبهذا فإن الغلبة تكون للاختصاص الإقليمي للدولة الساحلية على الاختصاص الإقليمي لدولة علم السفينة كما هو الحال في تواجد الأجانب المقيمين في إقليم الدولة الساحلية، وفي ضوء ذلك ووفقاً للمتعارف عليه بموجب قواعد القانون الدولي نرى علوية سلطات الدولة الساحلية على سلطة دولة السفينة فيما يتعلق بتواجد السفن في المياه الداخلية، ما لم يوجد اتفاق أو عرف يقضي بخلاف ذلك .

وتبعاً لذلك يقع على عاتق السفن الخاصة احترام سيادة الدولة الساحلية والامتثال لما تضعه من أنظمة وتعليمات والتي تتعلق بالصحة والجمارك والأمن والملاحة، حتى وأن اقتضى الأمر بمنع دخول بعض السفن لما تحمله من بضائع تعد تواجدها مخالفة

(٤٥) حنان محمد حسن علي، مبدأ إقليمية القانون الجنائي في القانون والشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير كلية الدراسات العليا-جامعة الخرطوم، ٢٠٠٨، ص ٢١ .

(٤٦) محمد هوش-ريم عبود، القانون الدولي للبحار، الجامعة الافتراضية السورية، سوريا، ٢٠١٨، (٧-٨) .

لأنظمة الدولة الساحلية^(٤٧)، وهذا ما تم تطبيقه من قبل الولايات المتحدة الأمريكية في ثلاثينيات القرن العشرين حينما منعت دخول السفن التي تحمل المشروبات الكحولية بسبب منع التعامل بها في ذلك الوقت داخل الولايات المتحدة، وبالتالي يحق للدولة الساحلية أن تنظم سلوك السفن داخل مياهها الإقليمية بشرط عدم التمييز في معاملة باقي السفن من خلال وضع الأنظمة التي تراعي في تطبيقها قواعد القانون الدولي في هذا المجال .

وبغية التعرّف على سلطات الدولة الساحلية، وما تملكه تجاه السفن الخاصة لا بد لنا أن نميّز بين المسائل المدنية والمسائل الجنائية .

أولاً : اختصاص النظر بالمسائل المدنية

فبالنسبة للقضايا المدنية يخضع الأمر لأحكام القانون الدولي الخاص المتعلقة بتنازع الاختصاص بين دولة الساحل ودولة العلم، وبهذا يجب تناول كل حالة على حدى لمعرفة القانون المختص بالنزاع^(٤٨)، ويفرق الفقه في هذا المجال بين أمرين :

الأول : وهي الأمور التي تكون مرتبطة بالدولة الساحلية .

الثاني : وهي الأمور التي تكون مرتبطة بالسفينة ذاتها، ففي الأمر الأول والذي يتعلق بانتهاك السفينة الخاصة لمصالح الدولة الساحلية، كما في عدم التزام السفينة بدفع الرسوم اللازمة عليها، أو مخالفتها لقواعد الدولة الساحلية المتعلقة بالصحة والبيئة أو أي أمر آخر، فهنا يحق لسلطات الدولة الساحلية النظر بالتدخل عن طريق القضاء المدني، وبهذا يحق للدولة الساحلية اتخاذ كافة التدابير اللازمة، ومنها إجراءات الحجز التنفيذي على السفينة ومنعها من المغادرة، فضلاً عن إمكانية ملاحقة السفينة حتى وإن غادرت المياه الداخلية باتجاه البحر الإقليمي، وهذا ما أشارت إليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ بالنص : (لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها اثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة)^(٤٩).

وعليه، فللدولة الساحلية الحق في فرض إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أي سفينة موجودة سواءً أكانت في المياه الداخلية أم البحر الإقليمي^(٥٠)، كما ساهمت اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام ١٩٦٩ في تسهيل تنفيذ إجراءات التنفيذ على السفن المخالفة من خلال إمكانية حجز السفن المخالفة الداخلة للمياه الداخلية أو الإقليمية للدولة الساحلية، حتى وإن كانت المخالفة خارج الدولة الساحلية، بشرط أن تكون المخالفة قد ارتكبت بحق إحدى الدول الموقعة على الاتفاقية .

أمّا فيما يتعلق بالنزاعات المدنية الخاصة بطاقم السفينة كالنزاع الحاصل ما بين

(٤٧) رونالد . ك . نوبل، العمليات غير المشروعة لتفريغ النفط من السفن، الإنتربول، باريس، ٢٠٠٧، ص ٨ .

(٤٨) محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ١٠٠ .

(٤٩) المادة (٢٨) من الاتفاقية .

(٥٠) خالد رضوان السمامعة-أنيس منصور المنصور، أحكام الحجز التحفظي على السفينة في القانون الأردني-دراسة تحليلية مقارنة، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة السلطان قابوس، ٢٠١٥، ص ٣٢١ .

أفراد الطاقم وريان السفينة بخصوص عقد العمل الخاص بهم؛ فلا يدخل من ضمن اختصاصات الدولة الساحلية، وإنما يخضع لاختصاص دولة علم السفينة .

ثانياً : اختصاص النظر بالمسائل الجنائية

تختص الدولة الساحلية بالنظر بالجرائم الحاصلة التي تحصل على ظهر السفينة سواءً ارتكبت بين الأفراد المتواجدين على متنها أم تجاه شخص أجنبي متواجد على السفينة، وكذلك إذا طلب قائد السفينة أو قنصل دولة علم السفينة أو إذا مسّت الجريمة أمن ومصالح الدولة الساحلية .

وقد تباينت التشريعات الخاصة بممارسة الاختصاص القضائي للدول حول ما يقع من جرائم على ظهر السفينة المتواجدة في المياه الداخلية لدولة أجنبية، فنلاحظ أنّ القانون الإنكليزي قد أخضع جميع الجرائم التي تحدث على ظهر السفن الأجنبية المتواجدة في المياه الداخلية لإنكلترا إلى القضاء الإنكليزي، بينما نلاحظ القضاء الفرنسي قد أخضع الجرائم التي تحدث على ظهر السفينة ولها صلة بتعكير النظام العام في المياه الداخلية، أو التي يكون أحد مرتكبيها أو المجنى عليه أجنبياً من أفراد الطاقم^(٥١)، أو في حال طلب المعونة من قبل السلطات الفرنسية، أما إذا كانت الجريمة واقعة بين أفراد الطاقم ومتعلقة بالنظام الداخلي للسفينة؛ فلا يدخل من ضمن الاختصاص القضائي الفرنسي، أمّا في الولايات المتحدة الأميركية فقد أخذ القضاء فيه بالدور التكميلي في حالة عدم مباشرة الدول اختصاصها على السفن التي ترفع العلم الأميركي في المياه الأجنبية، ففي هذه الحالة يكون الأمر من اختصاص القضاء الأميركي .

وفي الغالب تأخذ التشريعات العربية بخصوص هذا الموضوع الأخذ بمبدأ إقليمية القانون الجنائي وخضوع جميع الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة المتواجدة في المياه الداخلية سواءً ارتكبت من قبل المواطنين أم الأجانب لاختصاص القضاء الوطني . وفي حالة لجوء المجرمين إلى السفن الخاصة لدولة أجنبية، فالحالة هنا تختلف عن الحالة التي يتم بها لجوء المجرمين إلى السفن العامة فيحق للسلطات الساحلية الدخول إلى تلك السفن وملاحقة المجرمين الفارين بغض النظر عن نوع الجريمة المرتكبة سواءً أكانت ذات طابع عادي أم سياسي^(٥٢).

وفي حالة فرار السفينة من المياه الداخلية بعد ارتكابها للجريمة باتجاه البحر الإقليمي؛ فيحق للدولة الساحلية ملاحقة ومطاردة السفينة الهاربة واحتجازها والقبض على أفرادها ومتابعة التحقيق والمحاكمة^(٥٣)، وهذا ما نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على النحو الآتي : ((لا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في اتخاذ أي خطوات تأذن بها القوانين لإجراء أو توقيف أو اتخاذ أي تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة المياه

(٥١) لمزيد من التفصيل يراجع المادة (٢٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

(٥٢) مولاي عائشة، نطاق فرض الدولة سيادتها على إقليمها البحري في ظل القانون الدولي، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية-جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، ٢٠١٩، ص(٦-٩) .

(٥٣) عبدالغفور بوسنة، قرينة الأسباب الوجيزة كدافع للدولة الساحلية لقيامها بعملية المطاردة الحثيثة، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق-جامعة الاخوة منتوري، ع ٥١٤ ، ٢٠١٩، ص ٤١١ .

الخاتمة

في ختام بحثنا توصلنا إلى مجموعة من النتائج والمقترحات، والتي يمكن إبرازها على الوجه الآتي :

أولاً : النتائج :

١. تمتلك الدولة الساحلية على مياهها الداخلية سيادة تقترب كثيراً إلى ما تمتلكه الدولة الساحلية على إقليمها الأرضي .
٢. تمتع الدولة الساحلية بمجموعة من الحقوق في المياه الداخلية تجاه السفن الأجنبية المارة بالمياه الداخلية .
٣. يختلف امتداد اختصاص الدولة الساحلية تجاه السفن الأجنبية في المياه الداخلية بحسب نوع السفينة فيما إذا كانت السفينة خاصة أم عامة .
٤. تتنوع المياه الداخلية بحسب المناطق التي تشملها، وهي قد تكون على شكل مصبات الأنهار والخلجان بمختلف أنواعها والموانئ .
٥. لا تعد من قبيل المنشآت المائية المرفئات العائمة في عرض البحر، والتي لا تتصل بشكلٍ جوهري بالساحل .

ثانياً: المقترحات :

١. يقع على عاتق الدولة الساحلية أن لا تتعسف في استخدام الحق في منع دخول السفن الأجنبية إلى المياه الداخلية، إذ أن ذلك يهدد مصالح المجتمع الدولي والتجارة الدولية بشكلٍ خاص إذا ما تمادت الدولة الساحلية بهذا الحق .
٢. على السفن الأجنبية الداخلة للمياه الداخلية للدولة الساحلية أن تراعي الأنظمة الخاصة بالمياه الداخلية التي تضعها الدولة الساحلية .
٣. على الدولة الساحلية حين وضعها للأنظمة الداخلية لمياهها الداخلية أن تراعي ما قرّره الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن .
٤. أن تبذل المنظمة البحرية الدولية دوراً مهماً في دعم الدول في تنظيم الملاحة في المياه الداخلية .