

السفينة الأجنبية في الميناء الوطني

الدكتور

عبد المنعم محمد داود
كلية القانون - جامعة قاريونس

1996

مقدمة البحث

لا شك أن التنمية الاقتصادية ترتبط باستقرار الأوضاع الداخلية، ومنها أوضاع الموانئ التي تضطلع بمهام تصدير واستيراد المواد التجارية المختلفة، بالإضافة إلى أعمال نقل الركاب لتنشيط الحركة السياحية التي تضيف بعداً جديداً للتنمية الاقتصادية.

الجدير بالذكر أن تهيئة الميناء باعتباره نافذة الوطن على العالم الخارجي من الأمور الهامة، وتأتي تلك التهيئة من خلال الاستعداد الإنشائي والحضاري والتقني بتوفير المعدات اللازمة للشحن والتفريغ والنقل والمظهر الحضاري اللازم لاستقبال الركاب والبحارة والتجارة.

لعل أهم المظاهر الحضارية - من جهة نظرنا - الاهتمام بالقانون حتى تقرّ في نفوس الزائرين. أننا نعرف تماماً ما لنا من حقوق وما علينا من واجبات وفقاً لما يتم التعامل به في أرقى الموانئ لدى أرقى الدول.

إن الدراية بقواعد القانون الدولي العام والدولي الخاص وغيرها من القواعد والتعامل بتلك القواعد يؤكد مدى حضارة دولة الميناء، الأمر الذي دفعنا إلى إعداد هذا البحث المتواضع.

لذلك حاولنا في بداية البحث إلقاء نظرة عامة على المقصود بالسفينة والتفرقة بدقة بين السفينة العامة والسفينة الخاصة، كما تطرقت تلك النظرة العامة إلى تحديد المقصود بالميناء والمنشآت المينائية الدائمة والمراسي والوضع القانوني لها وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

توجه البحث بعد ذلك بالدراسة نحو المركز القانوني للسفينة الأجنبية في الميناء الوطني، وفي هذا الإطار نالت السفن النووية قدراً من الرعاية لما تمثله

السفن من نقلة تقنية في الصناعة يترتب عليها آثار سيئة يصعب على بعض الدول النامية تلافيها، وبالتالي يستدعي الأمر أن تكون لتلك السفن دراسة قانونية خاصة بها تؤثر على مركزها القانوني أثناء وجودها بالميناء الوطني.

يشير الواقع الدولي عدداً من المشاكل القانونية تتعلق بالجرائم والمجرمين واللجوء إلى السفينة أو اللجوء إلى السلطات المينائية، وكذلك الجرائم التي تتصل بالدائرة المشتركة للسفينة والميناء ومدى تطبيق القوانين المختلفة عليها.

في مجال اللجوء يوجب القانون التفرقة بين اللجوء السياسي أو العسكري وغيره من أشكال اللجوء، وموقف القانون في التعامل مع اللاجئين من كل نوع.

في المجال المدني - أي في مجال العلاقات المدنية - يوجب القانون قواعد معينة في حالات الولادة والوفاة والتنفيذ على السفينة لقاء ما حصلت عليه من مواد دون سداد ما يقابلها من ثمن بالإضافة إلى تنفيذ الأحكام الأجنبية إلى غير ذلك من الأمور التي يستدعي حسمها سرعة في اتخاذ القرار لإبراز الوجه الحضاري لدولة الميناء.

لذلك تنقسم الدراسة إلى فصلين:

الأول: النظرة العامة للسفينة والميناء.

الثاني: الموقف القانوني للسفينة الأجنبية في الميناء الوطني.

الفصل الأول

النظرة العامة للسفينة في الميناء

المبحث الأول

السفينة الأجنبية

أولاً: المقصود بالسفينة : La navire

يرى الفقهاء أن السفينة منشأة قابلة للتنقل والتوجيه، وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد⁽¹⁾، ومن ثم يتضح أن هذا التعريف يقوم على ركنين أساسيين هما:

القيام بالملاحة البحرية:

يشترط هذا الركن صلاحية المنشأة للقيام بأعمال الملاحة البحرية، فالجوهرية الصلاحية للقيام بتلك الأعمال لأن المنشأة قبل صلاحيتها، أي في مرحلة التشييد والبناء لا ينطبق عليها وصف السفينة، وبعد انتهاء الصلاحية للملاحة ينسحب عنها هذا الوصف.

(1) الدكتور صلاح الدين عبد اللطيف الناهي - الموجز في مبادئ القانون البحري - الطبعة الأولى - دار المهد للطباعة والنشر والتوزيع - عمان - الأردن - 1982.

بيد أن المقصود بالملاحة البحرية يؤدي إلى استبعاد المراكب المخصصة للملاحة النهرية أو الداخلية وان توفر فيها شرط الملاحة النهرية أو الداخلية .

كما أن القيام بالملاحة البحرية يؤدي إلى استبعاد بعض أنواع المنشآت البحرية القائمة والتي تستخدم داخل الموانئ أو خارجها كالأحواض القائمة والرافعات القائمة وغيرها مما لا يصلح عامة للملاحة البحرية بذاتها .

الاعتیاد:

يتوفر هذا الركن بتوفر حالة تكرار ممارسة أعمال الملاحة البحرية ويظل متوافراً حتى ولو قامت السفينة بملاحة نهريّة مرة واحدة أو عدة مرات في فترات متباعدة حيث يظل الاعتیاد في الملاحة البحرية صفة عامة، والاستثناء في الملاحة النهرية صفة عرضية .

أما إذا كانت المنشأة مخصصة عادة للملاحة النهرية ثم قامت بملاحة بحرية بصفة عرضية، أي استثنائية، فإن ذلك لا يسبغ عليها وصف السفينة البحرية ولا يرفع عنها وصف السفينة النهرية .

نشير إلى أن غالبية القوانين الوطنية⁽¹⁾ تؤكد أن السفينة هي كل منشأة بحرية تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية، ولو لم تستهدف الربح .

قد تفقد السفينة صفتها كسفينة فيما إذا تحولت إلى فندق عائِم مثلاً، وفي هذه الحالة لا تطبق عليها أحكام القانون البحري إلا إذا عادت إلى القيام

(1) أكد القانون المصري في مادته الأولى على صفة الاعتیاد، فالسفينة كل منشأة تعمل عادة وتكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح . كما أكد ذلك المعنى القانون البحري العراقي في مادته الأولى، أما القانون البحري الليبي في المادة الأولى فقد عرف السفينة بأنها: «كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها أو تسميتها وسواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الكسب أم لم تكن» .

بالملاحة البحرية مرة أخرى⁽¹⁾.

تؤدي تعريفات السفينة الواردة بالقوانين الوطنية على النحو السابق إلى إدخال سفن النزهة وسفن الصيد للهواة، بالإضافة إلى سفن البحث العلمي، وغيرها من السفن التي تقوم بالملاحة البحرية عادة وليس من أهدافها تحقيق الربح وذلك بالإضافة إلى السفن التجارية التي تقوم بنقل البضائع والأشخاص بين الدول والموانئ المختلفة والتي من أهدافها تحقيق الربح.

يلاحظ أن مفهوم السفينة يشمل ملحقاتها، حيث لا تقتصر السفينة على الهيكل، بل ينصرف كذلك إلى الملحقات التي لا يمكن الاستغناء عنها لملاحة السفينة واستغلالها سواء أكانت تلك الملحقات متصلة بها أو منفصلة عنها كالآلات، والصواري، والرافعات، وقوارب النجاة⁽²⁾.

تعد هذه الملحقات بمثابة منقول خصص لخدمة عقار⁽³⁾، وبالتالي فهي عقارات بالتخصيص أسوة بالآلات الزراعية التي تعد بمثابة منقول خصص لخدمة عقار فهي عقارات بالتخصيص وفقاً للمبادئ العامة من القانون

(1) إلى المعنى المشار إليه بالمتن أكدت المحكمة العليا الليبية قائلة: أن رسو سفينة في الموانئ الليبية واستعمالها كفندق عائم يأوي إليها الناس دون تمييز للإقامة فيها لا يجعلها قائمة بالملاحة البحرية، كما لا يمكن اعتبارها قائمة بالملاحة النهرية، وذلك لخروجها عن طبيعتها، وفقدانها لصفاتها كسفينة، وتحويلها إلى فندق عائم مثلها في ذلك مثل سائر الفنادق على اليابسة.

مجلة المحكمة العليا - السنة الخامسة - العدد الثالث - ص 21 - حكم 1969/1/25 في الطبعة 15/28 ق.

(2) القانون البحري المصري أكد المعنى السابق وكذلك القانون العراقي، ومن القانون البحري الليبي في فقرته الثانية من المادة الأولى النص على أن توابع السفينة الضرورية لاستثمارها تعتبر جزءاً منها كالمعدات والأجهزة والأثاث والقوارب.

(3) Mme Paul BASTID, Cours de droit International public, Les cours de droit, Paris, 1967, PP. 803 et. s.

المدني⁽¹⁾. وإن كان بعض الفقهاء يراها عنصراً من عناصر تكوين السفينة⁽²⁾.

من هنا يمكن القول بأنه لا تدخل في مفهوم السفينة المنشآت البحرية غير المعدة للملاحة البحرية: كالعوامات House boats أو الطائرات المائية Hydravion أو الأرصفة العائمة docks - flottants⁽³⁾.

يضيف بعض الفقهاء شرط أن تكون السفينة قابلة للتنقل بذاتها ولا يقصد بذلك ضرورة مباشرتها لأشكال الملاحة المعتادة الممثلة في الانتقال من مكان لآخر وإنما يمكن أن تخصص لأغراض ملاحية أخرى مباشرتها وهي مستقرة في مكان محدود رغم أنها يمكن أن تنقل السفن الأخرى الحاملة لعلامات إرشاد السفن وكذلك السفن التي تبشر أعمال استغلال ثروات قيعان البحار في مناطق محددة، وكل هذه المنشآت العائمة يضمها المدلول القانوني للسفينة⁽⁴⁾.

أما المقصود بالسفينة الأجنبية في الميناء الوطني، فهي تلك السفن التي ترفع علم دولة تختلف عن دولة الميناء وبالتالي تصبح أجنبية على عكس السفن التي ترفع علم دولة الميناء فهي السفن الوطنية في الميناء الوطني.

ثانياً: السفن العامة والخاصة:

السفينة العامة تلك التي تستخدمها السلطات العامة في الدولة لأداء

(1) د. عبد القادر - محمد شهاب - أساسيات القانون والحق - منشورات جامعة قارونس - الطبعة الثانية - 1994 - ص 324.

(2) د. محمد سمير الشرقاوي - القانون البحري الليبي - المكتب المصري الحديث - الاسكندرية - 1970 - ص 57.

(3) المؤلف - الملاحة البحرية في الصناعة العربية - دروس لطلاب الدراسات العليا - كلية القانون جامعة قارونس - 1996/95 - غير منشورة.

(4) المؤلف - محاضرات لطلبة القانون - جامعة البصرة - العراق - 1900/89 غير منشورة.

خدمات عامة ولغير الأغراض التجارية⁽¹⁾.

يلاحظ في هذا التعريف أن السفن العامة لا يشترط لاتصافها بهذا الوصف أن تكون مملوكة للدولة فقط، بل ويشترط كذلك أن تخصص لأداء خدمات عامة ولغير أغراض التجارة.

الظاهرة المألوفة الآن هي تدخل الدولة في كافة مجالات النشاط ومنها مجال التجارة ومجال النقل البحري حيث تمتلك الدول الاشتراكية أساطيل النقل البحري لديها.

على ضوء هذه الظاهرة يمكننا القول بأن السفن التي تملكها الدولة وتخصصها لأداء أعمال خاصة ومنها أعمال النقل البحري سواء في نقل الأشخاص أو في نقل التجارة بين الدول هي بمثابة سفن خاصة ولا يمكننا القول بأنها سفن عامة.

إن القول بغير ذلك سوف يؤدي إلى تمتع مثل تلك السفن بالحصانة، وبالتالي سوف تقل عوامل المنافسة بينها وبين مثيلاتها من السفن الخاصة الأخرى⁽²⁾.

يثور التساؤل حول وضع السفن التي تملكها الدولة وتقوم باستخدامها على نحو يجعلها تجمع بين الصفتين العامة والخاصة كأن تقوم بأعمال التجارة البحرية بالإضافة إلى بعض أعمال الخدمات الحكومية.

(1) د. إبراهيم الغنائي - قانون البحار - الجزء الأول - دار النهضة العربية - القاهرة - 1988 - ص 102.

توضح المادة 32 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المعنى السابق في شأن حصانات السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية.

(2) المؤلف - القانون الدولي للبحار - دروس لطلبة البكالوريوس كلية القانون - جامعة البصرة - 1989 - 1990 - مذكرات على الاستنسل غير منشورة.

نؤكد من جانبنا - في هذه الحالة - التمسك بالصفة الغالبة للسفينة، فإن كان العمل المعتاد هو الخدمات الحكومية تُحدث بمثابة سفينة عامة وتعامل على هذا النحو⁽¹⁾.

تجدر بنا الإشارة إلى أن السفن العامة قد تكون سفن حربية وقد تكون غير حربية.

ينضوي تحت مفهوم السفينة العامة مفهوم السفينة الحربية، وهي تلك السفينة التابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتعمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية لهذه الدولة وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية⁽²⁾.

أما باقي أنواع السفن العامة غير الحربية فهي السفن التي تؤدي خدمات عامة كالسفن المخصصة لنقل البريد وسفن المستشفيات وسفن الأرصاد وسفن البحث العلمي وسفن الجمارك⁽³⁾ والسفن المخصصة لرؤساء الدول وكبار الممثلين الدبلوماسيين⁽⁴⁾.

(1) من السوابق القضائية في القانون الدولي قضية إحدى السفن التي كانت تخدمها الحكومة البلجيكية في الخدمات العامة بصفة معتادة وبصفة استثنائية في نقل الركاب والبضائع، ولذلك قررت محكمة الإستئناف البريطانية أن تلك السفينة تتمتع بالحصانة من حيث إنها مال عام مخصص لخدمة عامة عادة.

انظر تفاصيل هذه القضية والتعليق عليها لدى:

د. طلعت القسبي - الوسيط - قانون السلام - منشأة المعارف الاسكندرية - 1987 - ص 718.

(2) انظر نص المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العام 1982.

(3) د. إبراهيم العناني - قانون البحار - المرجع السابق - ص 103.

(4) LOPPENHEIM, International Law, Vol, I, 3th ed, Longnan, London, 1955, PP. 851 - 852.

يستبعد من نطاق السفن العامة تلك السفن الموضوعة في خدمة منظمة الأمم المتحدة أو وكالاتها المتخصصة، أو الوكالة الدولية للطاقة الذرية التي ترفع علم المنظمة⁽¹⁾ نظراً لأن مثل هذه السفن ليست سفناً عامة بالمعنى المتقدم، كما أنها ليست سفناً خاصة وإنما لها قواعدها الخاصة بها.

يشار في هذا الصدد إلى أن الأمم المتحدة قد تضطر في بعض الظروف إلى امتلاك سفن تحمل علمها الخاص وتعمل تحت تصرفها، ففي أعقاب الحرب الكورية أسست الأمم المتحدة وكالة للنهوض بكوريا وقامت هذه الوكالة ببناء عشرة مراكب للصيد لحسابها في «هونج كونج» سلمت لرعايا كوريين للعمل عليها تحت علم الأمم المتحدة حيث سجلت لديها هذه السفن⁽²⁾.

يشار كذلك إلى أن المنظمات الدولية قد استخدمت أو سيرات سفناً بحرية عن طريق الإيجار - مثال ذلك السفن التي استأجرتها الأمم المتحدة لنقل قوات الطوارئ الدولية إلى مصر عقب حرب بورسعيد عام 1956 والتي رفعت علم الأمم المتحدة، واعترفت لها مصر بذلك، وأن كانت هذه السفن لا تحمل جنسية المنظمة⁽³⁾ كما أن السفن التي باشرت عملية تطهير قناة السويس تحت علم الأمم المتحدة يمكن أن يشار إليها في هذا الصدد.

أما السفن الخاصة فهي تستخدم لأغراض خاصة كالسياحة والنزهة والصيد والنقل والتجارة والتي يمتلكها الأفراد أو الشركات الخاصة.

وفقاً لما نراه - فإن السفن التي تمتلكها الدولة وتستخدمها لأغراض خاصة عادة تدخل في عداد السفن الخاصة عدا السفن المخصصة لرؤساء الدول التي تكتسب حصانة خاصة من حصانة رؤساء الدول بحيث إذا تم تسييرها في رحلات خاصة عُدت سفناً خاصة وتنتفي عنها الحصانة.

Mme P.BSTID, op. cit, P. 808

(1)

(2) د. إبراهيم العناني - قانون البحار - المرجع السابق - ص 90.

(3) للمؤلف - القانون الدولي للبحار - المرجع السابق.

المبحث الثاني

الميناء الوطني

أولاً: المقصود بالميناء:

الميناء منفذ طبيعي - أي من صنع الطبيعة - مثل ميناء هونج كونج والإسكندرية أو صناعي - أي منشأة تقيمها الدولة مثل ميناء مدراس بالهند وبورسعيد بمصر - على الساحل تتخذ منه السفن مأوى لها⁽¹⁾.

تنقسم الموانئ إلى نوعين: الميناء التجاري أي المفتوح للتجارة الخارجية تصديراً واستيراداً ولنقل الركاب واستقبالهم والميناء الحربي أو العسكري الذي يستقبل السفن العسكرية وغالباً ما يفرض عليه حظر الاقتراب ويعتبر حكراً لدولة الميناء بوجه عام.

يتركز الكلام في هذا البحث على الميناء التجاري دون الميناء العسكري ذلك الأخير الذي يخضع للنظام القانوني لدولة الميناء بشكل مطلق.

أما الميناء التجاري، فقد تم تنظيم أوضاعه القانونية من خلال اتفاقية 1923 المعروفة باتفاقية جنيف والمبرمة في 9/12/1923 بخصوص النظام القانوني للموانئ البحرية⁽²⁾.

لعل أهم قواعد القانون الدولي التي تحكم الموانئ التجارية أن تظل

(1) لقد فرق الفقه بين الموانئ Ports والمرافئ Harbours والمراسي Roadsteads وغيرها من المسميات (ثغر - موانئ المياه العميقة - الموانئ الثلجية)، د. محمد طلعت الغنيمي الوسيط - المرجع السابق - ص 702.

(2) المرجع السابق - ص 707.

تلك الموانئ مفتوحة لاستقبال السفن التجارية ولا يمكن إغلاقها إلا عندما تتطلب مصالح الدولة ذلك الإغلاق.

لقد صدر حكم قضائي دولي يؤكد هذا المعنى قائلاً: «According to a great principle of public international law, The parts of every state must be open to foreign merchant vessels and can only be closed when the vital interest of the state se require».

أما عن نطاق الميناء، أي المجال المكاني له، فيثور التساؤل حول المنشآت المينائية التي تمتد إلى منطقة البحر الإقليمي وتستخدم كمرسى رغم إنها تنفصل عن سواحل الدولة بشكل واضح، فهل تبقى مياه هذا المرسى - مياهاً داخلية؟ أم أنها توصف بوصف غير ذلك؟

تذهب بعض الدول إلى اعتبار تلك المياه مياهاً داخلية بدعوى أن الأخذ بغير ذلك يقلل فرصة الدولية الساحلية في فرض سيطرتها على المراسي وما يجري فيها من أنشطة.

لقد فرقت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بين نوعين من المنشآت نوضحها فيما يلي بالفقرة التالية:

ثانياً: المنشآت المينائية الدائمة:

تدخل هذه المنشآت في نطاق المياه الداخلية للدولة الساحلية ويسري عليها ما يسري على الميناء من قواعد بالإضافة للقواعد التي تسري على المياه الداخلية بصفة عامة.

نقصد بالقواعد التي تسري على المياه الداخلية تلك القاعدة الواردة باتفاقية الأمم المتحدة⁽¹⁾ والتي تجعل المرور البريء للسفن الأجنبية حقاً لها

(1) انظر نص المادة 8 من الاتفاقية المذكورة التي تنص على: «... حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبنية إلى حصر مساحات =

في المياه الداخلية التي اكتسبت تلك الصفة نتيجة اتباع طريقة الخطوط المستقيمة لتحديد خط الأساس للبحر الإقليمي والتي لولا اتباعها لكانت هذه المياه داخلة في نطاق البحر الإقليمي وليس في المياه الداخلية.

أما المياه الداخلية التي لا ينطبق عليها الوصف السابق فإنها لا تخضع لنظام المرور البريء خضوعاً إجبارياً بمعنى أن المرور البريء ليس حقاً للسفن الأجنبية وإنما رخصة بيد الدولة الساحلية إن تشاء صرحت به وإن شاءت منعت. لقد فرقت المادة الحادية عشرة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بين المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءاً أصلاً من النظام المرفئي، وتعتبر تلك المنشآت داخلة في نطاق المياه الداخلية ويبدأ بعدها قياس البحر الإقليمي.

أما المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية فإنها لا تعتبر من المنشآت المرفئية الدائمة وينطبق عليها النظام القانوني للمياه التي تقع تلك المنشآت فيها، فإن كانت في البحر الإقليمي سري عليها ما يسري على البحر الإقليمي من نظام المرور البريء بضوابطه المعروفة، وإن كانت في أعالي البحار سري عليها ما يسري في أعالي البحار من حرية المرور للسفن الأجنبية.

ثالثاً: المراسي:

تستخدم المراسي عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها - وهذا هو المعنى الذي تأخذ به اتفاقية الأمم المتحدة، ويمكن أن نتصور عدة فروض المراسي.

الفرض الأول:

إذا كانت المراسي داخل نطاق المياه الداخلية، نراها بمثابة منشآت

= مائية وجعلها مياهها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل، ينطبق على تلك المياه حق المرور البريء.

مرفئية، وبالتالي يسري عليها نظام المياه الداخلية التي تقع فيها تلك المراسي ويسرى فيها نظام المرور البري إذا انطبق عليها نص المادة الثامنة السابق التعرض إليه، وإذا لم ينطبق النص المذكور أصبح المرور رخصة بيد الدولة الساحلية وليس حقاً للسفينة الأجنبية.

الفرض الثاني :

إذا كان المرسى داخل نطاق البحر الإقليمي فإنه يسرى عليه ما يسرى على البحر الإقليمي من نظام قانوني، وبالتالي حق المرور البري للسفن الأجنبية بضوابط حددها الفرع الثالث من الاتفاقية في المواد 17 و18 و19.

الفرض الثالث :

وقوع المرسى بين البحر الإقليمي وأعالي البحار، أو وقوعه بالكامل في أعالي البحار فإنه في هذه الحالة يعتبر المرسى واقعاً حكماً داخل منطقة البحر الإقليمي، وبالتالي ينطبق عليه نظام المرور البري.

نشير إلى أن المرور البري معناه الملاحة خلال البحر الإقليمي لفرضين⁽¹⁾ :

- اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفأ مينائي يقع خارج المياه الداخلية.
- التوجه إلى المياه الداخلية أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته.

يلاحظ أن المرور يجب أن يكون متواصلاً وسريعاً، ومع هذا يمكن أن يشتمل على التوقف والرسو، وليكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة أو حين

(1) انظر نص المادة 18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.

هكذا عرفنا الميناء الوطني وأنه هو المنفذ لدخول وخروج السفن لنقل البضاعة والأشخاص، كما عرفنا أنه يمكن أن يمتد مفهوم الميناء إلى المنشآت المرفئية الدائمة على النحو السابق.

الفصل الثاني

المركز القانوني للسفينة الأجنبية في الميناء الوطني

المبحث الأول

السفن العامة النووية

يلاحظ منذ البداية أن القانون الدولي قد نظم مرور السفن النووية⁽¹⁾ بالبحر الإقليمي واستلزم أن تحمل تلك السفن الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الاتفاقية الدولية فيما يتعلق بتلك السفن⁽²⁾.

(1) تصدرت الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفياتي قائمة الدول التي قامت ببناء سفن تعمل بالطاقة النووية تم تلتها ألمانيا والصين الشعبية وبريطانيا والسويد وإيطاليا انظر من ذلك:

Jacques BALLENGGER, La Pollution droit International La responsabilité Pesposabilite pour les domenages causes par la pollution transportiere these de dotrat, lausanne

(2) تنص المادة 23 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو الذوئية، عليها أثناء ممارستها لحين المرور البريء عبر البحر الإقليمي أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوثائقية الخاصة ما قرره الاتفاقات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن.

كما يلاحظ أن نص المادة 23 من اتفاقية الأمم المتحدة لم تستلزم طلب الإذن بالمرور أو الإخطار المسبق للدولة الساحلية، الأمر الذي يؤدي إلى إثارة مخاوف الدول الساحلية في هذا الصدد⁽¹⁾.

إلا أننا من جانبنا نرى أن شرط الإذن المسبق أو الإخطار المسبق للدولة الساحلية شرط ضروري ونفهمه من سياق النص الذي يستلزم توافر وثائق واتخاذ تدابير وقائية حيث يحق للدولة الساحلية التدخل للتأكد من توافر تلك الوثائق واتخاذ تلك التدابير عند مرور هذه السفن النووية بمياهها الإقليمية.

يرجع اشتراط الإذن المسبق أو الإخطار المسبق إلى سببين أساسيين أحدهما منطقي والآخر قانوني:

الأول: إن المنطق في اشتراط الإذن أو الإخطار المسبق للدولة الساحلية يكمن في إعطائها فرصة الإجراءات اللازمة للمحافظة على الصحة العامة أو الأمن العام ولمنع تلوث البيئة البحرية الإقليمية للدولة الساحلية، مع ملاحظة أن تلك الإجراءات إنما تتخذها الدولة الساحلية.

الثاني: إن القانون في اشتراط الإذن أو الإخطار المسبق يتضح من خلال نص المادة 23 من اتفاقية الأمم المتحدة، فالمفهوم العكسي لنص المادة يتطلب الإذن أو الإخطار المسبق من السفن العادية أي غير النووية، وبالتالي لو قلنا بعدم اشتراط الإذن أو الإخطار نكون قد مائلنا بين نوعي السفن العادية والنووية الأمر الذي لم يقصده القانون الدولي بالقطع.

لقد تأيد ما نقول به من قبل أحد فقهاء القانون الدولي⁽²⁾ الأمر الذي يزيد

(1) Nyu Yen qwoc DNN, Darllier Pallier et Alians Pelle, Droit international public, 2 ed, Paris, 1980, P. 586

(2) د. صلاح الدين عامر - القانون الدولي الجديد للبحار - دار النهضة العربية - القاهرة - 1983 - ص 100.

تمسكنا بما نقول به من شرط الإذن أو الإخطار المسبق للدولة الساحلية .

وإذا كان هذا هو أمر مرور السفن النووية في البحر الإقليمي فهو من باب أولى عند دخول إلى الموانئ الوطنية .

كما نشير إلى أن السفينة النووية الأجنبية إذا كانت حربية فالطبيعي أنه لا يحق لها زيارة الميناء الوطني بدون السماح لها بذلك بعد أن تقوم بأخطار الدولة المزورة التي تصرح لها بعد ذلك بالزيارة أو لا تصرح .

فالقاعدة العامة تقضي بعدم جواز دخول السفن الحربية الأجنبية في وقت السلم إلى الموانئ الوطنية إلا بإذن مسبق وذلك فيما عدا الحالات التي تكون فيها هذه السفن في مأزق كحالة القوة القاهرة أو الضرورة القصوى⁽¹⁾ ويعتبر عدم السماح لها بالزيارة أمراً غير مرغوب فيه في المجاملات الدولية، وجرى العرف على ذلك السماح .

أما إذا كانت تلك السفينة النووية من السفن التجارية فلا يحق لها دخول الميناء الوطني بدون إذن مسبق - وفقاً لوجهة نظرنا رغم أن القاعدة العامة في شأن السفن غير النووية أن الدولة الساحلية غالباً ما تسمح بالدخول وفقاً لاتفاقية 1923⁽²⁾ والتي بموجبها يعتبر دخول السفينة التجارية غير النووية إلى الميناء حقاً لا يجب منعها منه إلا عند الضرورة أو لمبررات قوية .

أما بالنسبة للسفن النووية، فإننا نلاحظ أنها إذا كانت تجارية فلا بد من

(1) د. بدرية العوض - الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار - مطبعة السلام - الكويت - 1988 - ص 59.

(2) تنص المادة الثانية من اتفاقية 1923 على أنه يحق لمواطني الدول الأطراف وأموالهم وأعلامهم أن تمارس حرية التردد على الموانئ البحرية التي تخضع لسيادة أو سلطة الدول الأطراف. د. محمد طلعت القبجي - الوسيط - المرجع السابق - ص 706.

طلب الإذن بالدخول مسبقاً وتقوم الدولة المستقبلية بالتأكد من قدرتها على استقبال مثل هذا النوع من السفن وبالتالي يحق لها أن تقبل أو ترفض الإذن لها، ولا يمكن التعلل بنص اتفاقية 1923، وذلك لأن نصوص اتفاقية الأمم المتحدة للقانون الدولي للبحار لعام 1982 قد قيدت حرية السفن النووية بصفة مطلقة الحربية منها والتجارية حتى في حالة المرور البريء بالبحر الإقليمي فإن يكن ذلك بالنسبة لدخول الميناء فهو من باب أولى⁽¹⁾.

أما إذا كانت السفينة الأجنبية حربية فطلب الإذن بالزيارة أمر ضروري وإن كانت تعمل بالطاقة النووية أو تحمل مواد نووية فإنه يمكن رفض زيارتها ولا يعتبر ذلك عملاً مستهجناً وفقاً لقواعد المعاملات الدولية.

لقد حاولت بعض الدول مثل الصين ونيوزلندا عدم السماح بالزيارة للسفن الحربية النووية أو السفن التي تحمل الأسلحة النووية مما دعا الولايات المتحدة الأميركية في عام 1958 إلى إلغاء الزيارة الأولى منذ 36 عاماً لسفنها الحربية للصين خوفاً من تكون عرف جديد يشكل قيداً على حق سفنها في زيارة الموانئ الأجنبية.

ويلاحظ أن اليابان قد أعلنت منذ عام 1968 منع تصنيع أو حيازة أو دخول الأسلحة النووية، ومع ذلك فإنها لا تمنع في زيارة السفن الحربية التي تعمل بالطاقة النووية، لموانئها إذ كان الغرض من الزيارة ممارسة المرور العابر (المتواصل المتلاحق بدون توقف) وليس بغرض الشحن أو البقاء أو الرسو في الأراضي اليابانية وذلك نظراً للطبيعة الجغرافية الخاصة لليابان باعتبارها مجموعة جزر يمكن المرور من خلالها.

(1) تنص المادة الثانية من اتفاقية 1923 على أنه يحق المواطن الدول الأطراف وأموالهم وإعلامهم أن تمارس حرية التردد على الموانئ البحرية التي تخضع لسيادتها أو سلطة الدول الأطراف: د، محمد طلعب القبحي - الوسيط - المرجع السابق ص 706.

وهكذا نصل إلى القول بأن العرف الدولي لم يتقرر بالشكل الكافي فيما يتعلق بحق السفن العامة النووية في زيارة الموانئ ويبدو لنا أنه من الخطأ القول بحق السفن العامة النووية وإنما بمدى السماح لها بالزيارة، فالزيارة ليست حقاً لها وإنما رخصة بيد الدولة المزورة والتي يمكن أن تمنحها حق الزيارة أو ترفض.

المبحث الثاني

القانون الواجب التطبيق

أولاً: السفينة الخاصة:

في المسائل المدنية:

لا يمكن وضع قاعدة عامة في هذا الشأن وإنما نقيم فحص كل حالة على حدة، وكثيراً ما يترتب على هذا ازدواج القوانين التي تطبق وبالتالي يتم اللجوء إلى قواعد القانون الدولي الخاص للبحث في حل لنزاع معين.

ففي حالة الولادة يفرق من وجهة نظرنا بين ولادة الطفل على ظهر السفينة حيث يخص قانون دولة علم السفينة، أما إذا اضطر إلى اللجوء إلى أقرب مستشفى بالبر - فنطبق قانون دولة الميناء، وبالتالي قد يكتسب هذا الطفل جنسية دولة الميناء إذا كانت الدولة تأخذ بنظرية الإقليم أي الولادة بالإقليم لإكساب الجنسية كما يكتسب هذا الطفل جنسية دولة أخرى هي جنسية الوالدين إذا كان قانونهما يسمح بذلك أخذاً برابطة الدم، ونشير إلى من يولد في سفينة أثناء مرورها بالمياه الإقليمية الليبية يعد مولوداً في ليبيا⁽¹⁾.

وفي حالة إبرام عقد عمل بحري مع ملاح (بصرف النظر عن الجنسية) وفي حالة الرهن البحري المترتب على السفينة وفي حالة المنازعات البحرية المتعلقة بمباشرة حقوق الامتياز البحرية وانقضائها، فالقاعدة العامة بوجه عام

(1) د. محمد عبد الخالق عمر - القانون الدولي الليبي الخاص - منشورات جامعة قاريونس - بنغازي - 1978 - ص 175.

أن قانون دولة علم السفينة هو الذي ينطبق⁽¹⁾ ومع ذلك فإن القضاء في الولايات المتحدة الأميركية يطبق القانون الأميركي على علاقات العمل البحرية⁽²⁾.

أما في حالة إجراءات التنفيذ فإنه يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية راسية في إحدى موانئها.

بل ويمكن للدولة الساحلية متابعة السفينة حتى بعد خروجها من الميناء لاستثناء المستحقات الناشئة عن الديون التي تمت في الميناء وبالتالي يمكن ملاحقتها في البحر الإقليمي وأن تحتجزها وتوقع إجراءات التنفيذ عليها.

الأكثر من ذلك أنه إذا اشترت سفينة مواد تموينية من دولة الميناء وغادرت دون سداد ثمن المشتريات، وعلمت الدولة أنها تمر بالبحر الإقليمي لها أن توقفها وتحتجزها وتوقع إجراءات الحجز التنفيذي عليها، بصرف النظر عن مديونية السفينة الأجنبية للدولة الميناء أو للشركات أو للأفراد مهما كانت الدعوى المدنية فإنه يمكن اتخاذ إجراءات الحجز التنفيذي ضد السفينة⁽³⁾.

(1) د. علي حسن يونس - العقود البحرية - دار الفكر العربي - القاهرة - 1978م - ص 175.

ويلاحظ: إن سندات الشحن قد تم تنظيمها باتفاقية بروكسل لسنة 1924م وأن كانت تلك الاتفاقية لم تنه مشكلة تنازع القوانين تماماً.
انظر إلى ذلك:

د. صلاح محمد المقدم - تاريخ القوانين في سنوات الشحن ومشاركات إيجار السفينة - الدار الجامعية - بيروت 1982م - ص 72.

(2) د. طلعت الغنيمي - المرجع السابق - ص 72.

(3) انظر نص المادة 28 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والذي يجري على النحو التالي:

- «لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض =

نضيف من جانبنا أنه يمكن لدولة أخرى القيام بهذا الإجراء إذا كانت هناك اتفاقية بين الدولتين لتنفيذ الأحكام الصادرة في كل منهما لدى الدولة الأخرى، وبالتالي فإنه يمكن اتخاذ إجراءات التنفيذ لدى دولة غير الدولة الدائنة للسفينة.

نشير في هذا الصدد إلى اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969 والتي نصت على أن دعاوى التعويض عن أضرار التلوث التي تصيب المياه الإقليمية لأي دولة متعاقدة ترفع أمام محاكم أية دولة وأن القرارات التي تصدرها محاكم أية دولة طرف يعترف بها وتكون قابلة للتنفيذ في كافة الدول الأطراف وفقاً للمادة العاشرة من الاتفاقية المذكورة⁽¹⁾.

يترتب على ضوء ما ورد بهذه الاتفاقية تنفيذ حكم صادر لدولة غير دولة الميناء وتقوم سلطات تلك الأخيرة بتنفيذ هذا الحكم على السفينة الموجودة بموانئها أو بمياهها الإقليمية.

في المسائل الجنائية:

لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة

= أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة.

3 - لا تخل الفقرة (السابقة) بحق الدولة الساحلية وفقاً لقوانينها في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوى مدنية ضد أية سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال ممرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية، وانظر بصفة عامة الولاية المدنية للدولة الساحلية لدى:

د. أحمد أبو الفا محمد - القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول. اتفاقية 1982 - الطبعة الأولى - دار النهضة العربية - القاهرة - 89/88 م - ص 228.

(1) د. جابر إبراهيم الراوي - القانون الدولي للبحار - مطبعة التعليم العالي - بغداد - 1989 - ص 287.

أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط :

- إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي .

- إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية .

- إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية .

- إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل⁽¹⁾ .

تلتزم الدولة الساحلية - إذا طلب منها الربان ذلك - بإخطار ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي تابعاً لدولة العلم قبل اتخاذ أية تدابير وتسهيل الاتصال بين هذا الممثل أو الموظف وطاقم السفينة لمتابعة إجراءات التحقيق وتقديم ما لديه من وثائق ومستندات .

رغم هذا الالتزام يجوز في الحالات الطارئة ألا يتم إخطار الممثل الدبلوماسي أو القنصلي قبل التحقيق وإنما أثناء ذلك التحقيق أو أثناء اتخاذ التدابير اللازمة طالما أن الضرورة تستدعي ذلك .

ويجب على الدولة الساحلية أن تراعي مصالح الملاحة المراعاة الواجبة عند نظرها فيما إذا كان ينبغي إجراء أي توقيف أو عند نظرها في كيفية إجراء ذلك التوقيف .

(1) انظر نص المادة 27 الخاصة بالولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .

ويمنع على الدولة الساحلية أن تتخذ أية خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية.

ثانياً: السفينة العامة:

تتمتع السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية بالحصانة ولا يجوز التعرض لها إلا في حالتين فقط هما⁽¹⁾:

الحالة الأولى:

عدم امتثال السفن الحربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي فإذا تجاهلت هذه السفن أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها المغادرة فوراً⁽²⁾.

الحالة الثانية:

للدولة الساحلية الحق في منع خرق قوانينها وانظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالصحة والأمن، وتعمل دولة العلم المخالفة نتيجة عدم الامتثال للأنظمة والتعليمات.

نخلص إلى القول بأن السفينة العامة بالإضافة إلى عدم خضوعها للتشريعات المدنية في دولة الميناء فإنه في حالة الجرائم وتبادل المجرمين يسري عليها ما سبق من قول في شأن هذا التبادل.

(1) انظر نص المادة مع من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

(2) انظر نص المادة 31 من الاتفاقية المذكورة.

ويلاحظ أنه عند عدم امتثال السفينة العامة فتؤمر بمغادرة الإقليم فوراً، وتقوم دولة الميناء باتباع إجراءات المسؤولية الدولية وفقاً للقواعد العامة في القانون الدولي⁽¹⁾.

يجدر بنا القول إلى أنه قد ثار الخلاف حول مد الحصانة إلى السفن العامة التي تعمل بالتجارة وانقسم الرأي إلى فريقين:

الأول: الاتجاه الذي تنزعمه الدول الشيوعية والاشتراكية ويرى مد الحصانة إلى السفن العامة التي تعمل بالتجارة على أساس أن حصانة الدولة وأموالها أمر بديهي لما لها من سيادة وأن التحيز بين سفن الدول بحسب استخدامها يعتبر تدخلاً في الشؤون الداخلية للدول ومساساً بسيادتها.

الثاني: يرى أنصار هذا الرأي ضرورة التفرقة بين السفن العامة التجارية والسفن العامة غير التجارية بحيث يسري على السفن التجارية ما يسري على كافة السفن التجارية الأخرى من قواعد وبصرف النظر عن كون بعضها تعود ملكيته للدولة أو للأفراد علماً بأن الأخذ بغير ذلك يؤدي إلى التأثير على المنافسة التجارية بين السفن التجارية، الأمر الغير مرغوب فيه منطقاً.

ولقد تم إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار انحيازاً للرأي الثاني وبالتالي أصبحت السفن التجارية التي تمتلكها الدول تخضع للقواعد التي تخضع لها السفن الخاصة وتعامل معاملتها⁽²⁾.

(1) د. إبراهيم العناني - قانون البحار - المرجع السابق - ص 112.

(2) Pierre solodo Vnikoff, La Nanigation Maritime dans la doctorine et la pratique Soviétique, Paris, 1980, PP. 112 et s

المبحث الثالث

محاولات الفقه والقضاء

لقد حاول الفقه وضع الضوابط المتعلقة باختصاص دولة الميناء الجنائي حيث وضعت اللجنة التحضيرية لمؤتمر لاهاي لسنة 1930 في نص المادة 27 من المشروع المقترح ما يلي:

لا يجوز للدولة الساحلية أن تمارس اختصاصاً بشأن الجنايات والجنح التي تُرتكب على ظهر سفينة تجارية أجنبية راسية في أحد موانئها إلا في الحالات التالية:

- 1 - إذا ارتكبت الجريمة من قبل شخص لا ينتسب إلى طاقمها أو ضده.
- 2 - إذا اعتقدت السلطات المختصة المحلية أن من شأن طبيعة الجريمة المرتكبة الإخلال بسلم الميناء.
- 3 - عند التقدم بطلب مساعدة إلى السلطات المحلية من قائد السفينة أو من قنصل الدولة التي ترفع علم تلك السفينة أو من شخص مسّته الجريمة بصورة مباشرة. لم يتم اعتماد النص المذكور لأنه يخرج عن نطاق عمل المؤتمر، كما اختلف الرأي حول الوضع المناسب الذي يوضع فيه النص⁽¹⁾ وقد أثار جدلاً فقهيّاً بعد ذلك.

جدير بالذكر أن القانون الدولي يورد قيدهاماً على قاعدة خضوع

(1) د. زهير الزبيدي - الاختصاص الجنائي للدولة في القانون الدولي - الطبعة الأولى - جامعة بغداد - مطبعة الأديب البغدادية - 1980 - ص 169.

السفينة، لا اختصاص الجنائي للدولة صاحبة الميناء⁽¹⁾ يتعلق بحالة الخطر الذي تتعرض له السفينة وتضطر معه إلى دخول الميناء إذ تتمتع حينئذ بالحصانة من الاختصاص المحلي شريطة ألا تنتهك عمداً القانون الداخلي خلال رسوها في ذلك الميناء - ولا تكون قد قصدت ارتكاب جريمة ضد الدولة الساحلية قبل أن تصاب بالكارثة.

ويمكننا القول بأن الفقه يتوزع على مذهبين⁽²⁾، الأول فرنسي والثاني إنجليزي:

المذهب الأول:

يعتمد المذهب الفرنسي على فتوى مجلس الدولة الصادرة في 20 نوفمبر 1806، وجاء في هذه الفتوى أن الاختصاص الإقليمي لفرنسا يمتد فقط إلى:

- 1 - الجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة ضد شخص أجنبي عن طاقمها.
- 2 - الحالات التي ترتكب تهديداً أو إخلالاً بالأمن في الميناء.
- 3 - الحالات التي يطلب فيها قبطان السفينة أو قنصل دولة علمها مساعدة السلطات الفرنسية.

أما بالنسبة للجرائم التي ترتكب بين أفراد الطاقم أو الوقائع التي تمس النظام الداخلي للسفينة فحسب فإنها لا تدخل في اختصاص السلطات المحلية.

(1) D.J. HARRIS, Cases and materials on international law, Sweet and Maxwell London, 1973, P. 336

(2) انظر في شرح هذين المذهبين تفصيلاً:
د. إبراهيم العناني - قانون البحار - المرجع السابق - ص 110 وما بعدها.

المذهب الثاني :

اتجه المذهب الإنجليزي في البدء إلى تقرير الاختصاص المطلق لدولة الميناء بالنسبة لجميع الوقائع التي تحدث على ظهر السفينة الأجنبية الموجودة بالميناء، غير أن القضاء الإنجليزي قد خفف من غلواء هذا المبدأ كثيراً وذلك باستبعاد كل ما يتعلق بالنظام الداخلي للسفينة والعلاقات الداخلية بين أفراد الطاقم مما يقارب بين المذهبيين.

أما القضاء لدى الدول المختلفة، فقد حاول من جانبه الإسهام في وضع تلك الضوابط وصياغتها⁽¹⁾.

ففي فرنسا صدر قرار شهير من مجلس الدولة يقضي بخضوع أفراد طاقم السفن الأجنبية الراسية في الموانئ الفرنسية بالنسبة للجرائم التي يرتكبونها ضد أشخاص لا ينتسبون لتلك السفن، ولا يجوز التدخل في الجرائم التي هي الجرائم التي تمس السفن نفسها أو الضبط الداخلي، فيما يقع من جرائم بين ملاحيتها، إلا عند التقدم بطلب المساعدة أو عند الإخلال بأمن الميناء.

لقد صدر هذا القرار على أثر قضية تتلخص وقائعها في أن سفينتين أمريكيتين كانتا راسيتين في أحد الموانئ الفرنسية وكان أحد بحارة السفينتين قد اعتدى على بحار ينتسب إلى السفينة الأخرى.

تشير إلى أن الاعتداء لو كان قد تم على أرض الميناء لاعتبر القضاء ذلك مخللاً بسلم الميناء وبالتالي لخضعت الواقعة للقانون الفرنسي.

أما محكمة النقض الفرنسية فقد أعطت للسلطات المحلية الحق في ممارسة اختصاصها الجنائي على ظهر سفينة أجنبية لجريمة وقعت بين أفراد طاقمها ولكن بشرط الحصول على موافقة قنصل الدولة التي ترفع السفينة علمها وبعد أن ترخص له دولته بذلك، ويقصد بذلك أنه لو لم ترخص دولة

(1) د. زهير الزبيدي - المرجع السابق - ص 177 وما بعدها.

السفينة للقنصل بطلب التدخل فلن تتمكن السلطات الفرنسية من التدخل رغم طلب القنصل.

أما الولايات المتحدة الأمريكية فقد فسرت محكمتها العليا أساس اختصاصها للنظر في الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن التي ترفع العلم الأمريكي في المياه الأجنبية على أنه يعود إلى عدم ممارسة الدول الأجنبية التي ترسو فيها السفن الأمريكية لاختصاصها حيث يجب والحال كذلك أن يتصدى القضاء الأمريكي للفصل في الجرائم التي تقع عندئذ.

كما أخذ الشارع الليبي بمبدأ إقليمية القانون الجنائي فنصت المادة الرابعة عقوبات على سريان أحكام القانون الليبي على كل ليبي أو أجنبي يرتكب في الأراضي الليبية جريمة من الجرائم المنصوص عليها. وعلى أنه يعد في حكم الأراضي الليبية الطائرات والسفن الليبية حيثما وجدت إذا لم تكن خاضعة لقانون أجنبي حسب القانون الدولي⁽¹⁾.

على ضوء تلك النصوص فإن القانون الوطني يخضع السفن الوطنية في المياه الأجنبية للقانون الوطني في حالة عدم قيام القانون الإقليمي بالعقاب، ولذلك فإن الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن الوطنية تخضع للاختصاص الجنائي الوطني، أينما وجدت، فإذا ما وقعت جريمة في سفينة وطنية راسية في أحد الموانئ الأجنبية فإنها تخضع للاختصاص الإقليمي للقانون الجنائي الوطني⁽²⁾.

(1) د. محمد سامي النبراوي - شرح الأحكام العامة لقانون العقوبات الليبي - منشورات / جامعة قاريونس - بنغازي - 1987 ص 74. كما يلاحظ أن أغلب التشريعات تنص على ذلك فالمادة الأولى والثانية من قانون العقوبات المصري والمادة 11 من قانون العقوبات الكويتي والمادة 6 من قانون العقوبات العراقي والمادة 10 من قانون العقوبات اللبناني والمادة 116 من قانون العقوبات الإيطالي . . . كلها تؤكد ذات المعنى بالمتن.

(2) د. حميد السعدي - شرح قانون العقوبات الجديد - دار الحرية للطباعة - بغداد - 1976 - ص 96 و 97.

ومن المهم لدينا الإشارة إلى أن السلطات اليابانية قامت بتسليم متهم بجريرة وهو عراقي الجنسية إلى السلطات العراقية بالرغم من وقوع الاعتداء (الطعن بالسكين) من قبل المتهم المذكور على عراقي آخر على ظهر السفينة العراقية (الواسطي) بتاريخ 14/1/1977 في المياه الإقليمية اليابانية⁽¹⁾.

كما يجري العمل في مصر على إخضاع السفينة للاختصاص المحلي خاصة بالنسبة للجرائم التي تتعدى آثارها طاقم السفينة أو تتضمن خروجاً على نظام الميناء أو تهدد أمنه⁽²⁾.

-
- (1) كتاب سفانة الجمهورية العراقية في طوكيو رقم ق / 8/24 في 18/1/1977 ملف مديرية الشرطة العامة - الشرطة الدولية رقم 1574 ش.
- (2) د. محمد حافظ غانم - مبادئ القانون الدولي العام - دار النهضة العربية - القاهرة - 1972 - ص 379.

المبحث الرابع

تبادل المجرمين

إذا ارتكب شخص جريمة على أرض الميناء ثم فر إلى إحدى السفن الأجنبية الموجودة بالميناء، فلا يجوز لسلطات الميناء متابعة ذلك المجرم إلى ظهر السفينة وتفتيشها بحجة القبض عليه، وكل ما لها هو سلوك طريق المسؤولية الدولية⁽¹⁾.

وإذا ارتكب شخص جريمة على ظهر السفينة ثم فر إلى أرض الميناء فلا يجوز لقائد السفينة متابعة المجرم ومطاردته للقبض عليه، بل عليه أن يقدم طلباً إلى السلطات الوطنية لدولة الميناء عن طريق قنصل دولة السفينة احتراماً لسيادة دولة الميناء.

أما في حالة المجرم السياسي أو العسكري الفار من الدولة إلى السفينة العامة - فالقاعدة العامة أن قائد السفينة لا يلتزم بتسليمه إلى السلطات الوطنية لدولة الميناء استثناء من هذه القاعدة العامة، وفي حالة وجود اتفاق بين دولة الميناء ودولة السفينة يقضي بتبادل المجرمين السياسيين، ففي هذه الحالة يلتزم قائد السفينة بتسليم المجرم السياسي أو العسكري.

إذا رفض قائد السفينة التسليم، فالقواعد العامة تنطبق حيث لا يجوز مدهمة السفينة وتفتيشها للقبض على المجرم، وإنما تلتزم دولة الميناء باتباع قواعد المسؤولية الدولية تجاه دولة السفينة.

(1) د. مفيد شهاب - قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية - القاهرة 1977 - ص 5.

أما بالنسبة للعاملين على ظهر السفينة في حالة ارتكابهم جريمة . فإنه يفرق بين الجرائم التي يرتكبها العاملون على ظهر السفينة والجريمة التي يرتكبها أحدهم على أرض الميناء .

ففي الحالة الأولى ، أي في حالة ارتكاب أحد العاملين على ظهر السفينة لجريمة دون أن يتعدى أثرها دولة الميناء ولم يطلب القبطان تدخل تلك الدولة لم يكن المجني عليه من رعايا تلك الدولة ، في هذه الحالة يظل الاختصاص منعقداً لقانون دولة جنسية السفينة ولا دخل لقانون دولة الميناء في مثل تلك الحالة⁽¹⁾ .

أما في الحالة الثانية ، أي حالة نزول أحد العاملين على ظهر السفينة الأجنبية إلى أرض الميناء الوطني ، فإن العمل الدولي يجري على التفصيل التالي :

القاعدة العامة عدم الخضوع للاختصاص الوطني لدولة الميناء ، وفي ذات الوقت على هؤلاء العاملين الإلتزام بقوانين تلك الدولة فإذا نزلوا للبر بصفة رسمية في زيارتهم الرسمية لأداء مهمة متعلقة بالسفينة فتسري عليهم قواعد الحصانة وتمتد من الناحية الاعتبارية أي باعتبارهم من العاملين على ظهر سفينة عامة أجنبية .

في حالة نزولهم للبر دون التزي بالزي الرسمي أو الأداء مهمة لا تتعلق

(1) تنص المادة الثامنة من قانون العقوبات العراقي :

«لا يسرى هذا القانون على الجرائم التي ترتكب على متن سفينة أجنبية في ميناء عراقي أو في المياه الإقليمية إلا إذا مست الجريمة أمن الإقليم أو كان الجاني أو المجني عليه عراقياً أو طلبت المعونة من السلطات العراقية ، وكذلك لا يسرى هذا القانون على الجرائم التي ترتكب في طائرة أجنبية في إقليم العراق . الجوى إلا إذا حطت في العراق بعد ارتكاب الجريمة أو مست أمنه أو كان الجاني أو المجني عليه عراقياً أو طلبت من السلطات العراقية المعونة .

بالسفينة، فلا تسرى عليهم قواعد الحصانة وتتم معاملتهم كالأجانب الآخرين في إقليم تلك الدولة.

في هذه الحالة الأخيرة - أي حالة نزولهم للبر بدون الزى الرسمي ولأداء مهمات لا تتعلق بالسفينة - فإن المجاملات الدولية جرت على عدم محاسبتهم عما يرتكبونه من مخالفات بسيطة كالسكن أو السلوك المغاير لحسن الضبط والربط والانتظام العسكري⁽¹⁾.

تجدر الإشارة إلى أنه في حالة ارتكاب جرائم فإنه يمكن لدولة الميناء حق محاكمة المجرم أو تسليمه لقائد السفينة لمحاكمته وفقاً لقانون دولة السفينة.

يؤكد واقع القانون الدولي بعضاً من تلك الافتراضات السابقة، فقد حدث أن نزل بحاران إلى الأرض من سفينة حربية أمريكية ثم قتل أحدهما الآخر - وقد وافقت بريطانيا بناء على طلب السفير الأمريكي على أن يحاكم المتهم أمام مجلس عسكري أمريكي.

كما حدث أن احتجت بريطانيا لدى البرازيل بسبب قبض السلطات البرازيلية على ثلاثة ضباط بريطانيين نزلوا إلى أرض ميناء برازيلي، وتم القبض عليهم لمخالفات بسيطة، وقرر القضاء الدولي أن تصرف البرازيل لا ضير عليه لأن الضباط لم يكونوا مرتدين لزيهم الرسمي خصوصاً أن السلطات البرازيلية قد أخلت سبيلهم فور التحقق من شخصيتهم⁽²⁾.

(1) د. محمد طلعت الغنيمي - الوسيط - المرجع السابق - ص 717.

(2) لمزيد من الشرح حول حصانة العاملين على ظهر السفن الأجنبية - يمكن الرجوع إلى:

د. محمد طلعت الغنيمي - المرجع السابق - نفس الموضوع.

خاتمة البحث

أرست اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة عام 1982 العديد من المبادئ القانونية الدولية حول المركز القانوني للسفينة بشكل عام - أثناء وجودها بالمجالات البحرية المختلفة، سواء في أعالي البحار أو في البحار الإقليمية أو المناطق الاقتصادية أو في المياه الداخلية أو موانئ الدول المختلفة .

لقد قامت الدراسة بإلقاء الضوء على تلك المبادئ والتعرض لها بالشرح والتحليل في محاولة متواضعة للوصول إلى نظرية عامة للمركز القانوني للسفينة الأجنبية أثناء رسوها في الموانئ الوطنية .

نقترح في نهاية هذه الدراسة ضرورة التعاون الفقهي في مجال القانون الدولي للبحار والقانون الدولي الخاص وذلك لإدماج أو تعديل بعض المبادئ القانونية وذلك في سبيل الوصول إلى مبادئ عامة يتم الاسترشاد بها عند إصدار التشريعات الوطنية .

يعد هذا الاقتراح في نظرنا بمثابة تمهيد لإعداد وشرح وتأصيل المبادئ العامة من خلال وجهات النظر الفقهية التي تؤدي إلى الارتقاء بقواعد القانون الدولي الخاص نحو العالمية أسوة بغيرها من القواعد التي نلاحظها في القانون الدولي الاقتصادي والقانون الدولي الجنائي، ونراها بيسر في القانون الدولي الإنساني خاصة في مجال حقوق الإنسان .

لعلنا بهذه الدراسة المتواضعة قد أضفنا لبنة في بناء شامخ مازال في حاجة إلى العديد من الجهود المتضافرة هو القانون الدولي .