
مبدأ الوجود الحكمي
في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982
بين النظرية والتطبيق
إعداد الباحث
علي وليد منون
ماجستير في القانون الدولي- جامعة دمشق
باحث قانوني لدى المديرية العامة للموانئ
وزارة النقل السورية

مقدمة:

ارتبط نشوء القانون الدولي للبحار وتطوره تاريخياً بأعالي البحار، إذ مرت أعالي البحار نفسها بمراحل عديدة متأثرة بالتطورات السياسية والقانونية التي مرت بالمجتمع الدولي. حيث كان نشاط الإنسان مقتصرًا على الساحل لخوفه من البحر المليء بالمخاطر، ولكن مع تطور وسائل الملاحة وازدياد قدرة الإنسان على تحمل مخاطر البحار جعله ينظر إليها بأنها مصدرًا للثراء. فازدادت ادعاءات الدول بحقها بتملك مساحات من البحار ومنع الغير من الاستفادة منها إلا بإذنها، فادعت روما السيادة على البحر المتوسط، وادعت البندقية السيادة على البحر الأدرياتيكي، وادّعت البرتغال السيادة على بحار غربي إفريقيا وحرّمت الملاحة فيها على السفن الأجنبية، وكانت تطارد من تحاول منها الوصول إلى الهند عن هذا الطريق وتشنق بحارتها. وادعت إسبانيا السيادة على القسم الجنوبي من المحيط الأطلسي، وادعت بريطانيا سيادتها على القسم الشمالي منه وعلى بحر المانش، في حين ادعت الدانمارك والسويد السيادة على بحر البلطيق⁽¹⁾. وأثارت هذه الأوضاع اهتمام المشتغلين بالقانون

1- د. محمد عزيز شكري، قانون البحار، الموسوعة العربية، انظر:

الدولي حيث هبّ جانب منهم ينادي بحرية البحار، ونشر الفقيه الهولندي "جروسيوس" كتابه "البحر الحر" عام 1609م مهاجماً فيه ما كانت تدعيه الدول المتقدمة من السيادة على البحار، ولم ترق أفكار الفقيه الهولندي لبريطانيا فجندت فقهاءها لمعارضة ما دعا إليه جروسيوس فأخرج "سلدن" مؤلفه "البحر المغلق" عام 1613م مدافعاً فيه عن فكرة إمكان تملك البحار، ونتيجة لذلك نشأت مدرستان مختلفتان تدعو إحداها إلى وجوب تحرير البحار من السيادة وتدافع الأخرى عن إبقاء البحار خاضعة للسيادة الوطنية، وما لبث أن انتصر في هذا الصراع المدرسة الأولى، وأصبح يتم التمييز بين ما هو خاضع لسيادة الدولة الساحلية أو لاختصاصها وبين ما هو مشترك بين جميع الدول المتمثل في أعالي البحار⁽¹⁾. ولكن على الرغم من انتصار المدرسة الأولى واستقرار مبدأ حرية أعالي البحار إلا أن هناك استثناءات ترد عليه فرض بعضها ضرورة حماية المصالح الجوهرية للمجتمع الدولي بينما فرض بعضها الآخر ضرورة حماية مصالح الدولة الساحلية، ويعد مبدأ الوجود الحكمي أحد هذه الاستثناءات.

أهمية الدراسة:

تأتي أهمية البحث في مبدأ الوجود الحكمي من كونه يرتبط ارتباطاً وثيقاً بفكرة الدفاع عن مصالح الدولة الساحلية وحماية أمنها في المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها أو لاختصاصها. فلقد ترتب على التنظيم القانوني الجديد لأحكام البحار في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 الاعتراف للدول الساحلية بحقوق على البحار المجاورة لها تمكّنها من التمتع بخيراتها وتحقيق الرفاه الاقتصادي لشعوبها، وأصبحت قدرة الدولة الساحلية على الدفاع عن

http://www.arab-ency.com/index.php?module=pnEncyclopedia&func=display_term&id=14964&m=1

تاريخ الزيارة 2014/1/3.

1- لمزيد من التفاصيل، راجع: د.صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النهضة، القاهرة، 1983، ص 11 وما بعدها.

(790) مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014

مصالحها وحماية حقوقها في البحار المجاورة لها هي الكلمة العليا، فالدولة الساحلية التي لا تستطيع ذلك لن تستطيع أن تمتلك طعامها وستقلب البحار عليها من نعمة إلى نقمة تهدد أمنها ولاسيما في ظلّ نظام عالمي جديد لا يعرف إلا المصالح، وهو الأمر الذي اقتضى الاعتراف بامتداد اختصاص الدولة الساحلية تجاه السفن القابعة في أعالي البحار عندما ترسل زوارق إلى المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو اختصاصها تقوم بانتهاك قوانينها أو أنظمتها، وبذلك يحتل مبدأ الوجود الحكمي أهمية كبيرة في الدول الساحلية، بينما لا نجد له مثل هذه الأهمية بالنسبة للدول الحبيسة.

أهداف الدراسة:

تتمثل الأهداف من وراء هذا البحث بصفة أساسية في تحديد المفهوم القانوني لاصطلاح الوجود الحكمي وموقعه في القانون الدولي من خلال التركيز على القواعد التي نصت عليها الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة، وذلك كله بغية الوصول إلى نتائج عملية وقانونية تساعد في حل القضايا الخلافية المتعلقة بمبدأ الوجود الحكمي وتطبيقه بشكل سليم يتفق مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

منهجية الدراسة:

اتخذت هذه الدراسة أسلوب الاستقراء القانوني القائم على تحليل نصوص المواد القانونية المتعلقة بمبدأ الوجود الحكمي، حيث إن جوهر ذلك المنهج هو الانتقال من الجزئيات إلى الكليات وهو الأمر الذي اتبعناه في هذه الدراسة، إذ تناولنا مبدأ الوجود الحكمي بحسبانه استثناء على القاعدة العامة حول حرية أعالي البحار. فهذه الدراسة هي تصور قانوني يقوم على التحقق من الوصف القانوني لمبدأ الوجود الحكمي والوقوف على طبيعته المادية. صعوبات الدراسة:

كان من أهم الصعوبات التي واجهت الباحث أثناء كتابة هذا البحث افتقار المكتبة المحلية بشكل خاص، والعربية بشكل عام، إلى الدراسات والبحوث التي تناولت مبدأ الوجود الحكمي كأساس لممارسة الاختصاص ضد السفن المخالفة، وهو الأمر الذي زادني اصراراً وحماساً للتصدي لهذا البحث، ونأمل إن شاء الله أن تساهم هذه الدراسة في توضيح المقصود بمبدأ الوجود الحكمي وحل المسائل الخلافية المتعلقة به.

خطة البحث:

سنتناول "مبدأ الوجود الحكمي في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 بين النظرية والتطبيق" في ثلاثة مطالب:
يعالج المطلب الأول "ماهية مبدأ الوجود الحكمي" في فرعين رئيسيين هما:

الفرع الأول: المقصود بمبدأ الوجود الحكمي.
الفرع الثاني: أنواع الوجود الحكمي.

بينما يتناول المطلب الثاني "الطبيعة القانونية لمبدأ الوجود الحكمي" في فرعين رئيسيين هما:

الفرع الأول: الوجود الحكمي كاستثناء على حرية أعالي البحار.
الفرع الثاني: علاقة مبدأ الوجود الحكمي بحق المطاردة الحثيثة.
أما المطلب الثالث من البحث، فسوف نخصه لدراسة "صعوبات تطبيق مبدأ الوجود الحكمي" من خلال الفرعين التاليين:
الفرع الأول: غموض بعض المصطلحات المتعلقة بمبدأ الوجود الحكمي.

الفرع الثاني: صعوبة إثبات الصلة بين السفن المخالفة.

المطلب الأول

ماهية مبدأ الوجود الحكمي

يستوجب البحث في ماهية مبدأ الوجود الحكمي الوقوف عند تحديد المقصود بهذا المبدأ في القانون الدولي للبحار ومعرفة أنواعه؛ من أجل وضع تصور دقيق لهذا المبدأ وهو ما نبينه في الآتي:

الفرع الأول

المقصود بمبدأ الوجود الحكمي

يسمح مبدأ الوجود الحكمي للدولة الساحلية بممارسة اختصاصها على السفينة الأجنبية التي تبقى في أعالي البحار ولكن أفعالها تحدث بالتنسيق مع مراكب أخرى متصلة بها، بحيث إذا قامت هذه المراكب المتصلة بانتهاك قوانين الدولة الساحلية أو أنظمتها في المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها أو لاختصاصها⁽¹⁾ يمكن في هذه الحالة للدولة الساحلية ممارسة اختصاصها على السفينة الأم القابعة في أعالي البحار⁽²⁾. فمن المعترف به كمبدأ عام في القانون الدولي أن الأفعال التي تحدث خارج إقليم الدولة ولكن مقصود بها أن تنتج فيها نتائج ضارة أو كانت بالفعل تنتج فيها هكذا نتائج، تبرر للدولة ممارسة اختصاصها الجنائي خلف إقليمها. وذهب اللورد McNair إلى وصف مبدأ الوجود الحكمي بالآتي: "عندما تقوم سفينة أجنبية موجودة خارج المياه الإقليمية بإرسال زوارق إلى المياه الإقليمية ترتكب مخالفات هناك، فإن السفينة الأم تجعل نفسها عرضة للاحتجاز بسبب هذه المخالفات بالنيابة"⁽³⁾.

1- يقصد بالمناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية المياه الداخلية أو المياه الأرخيبالية والبحر الإقليمي، بينما يقصد بالمناطق البحرية الخاضعة لاختصاص الدولة الساحلية المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة، راجع: د.حازم محمد عتلم، أصول القانون الدولي (القسم الثاني: أشخاص القانون الدولي)، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2001، ص113-114.

2- Yoshifumi Tanaka, the International Law of the Sea, Cambridge University Press, UK, 2012, p.165.

3- William C. Gilmore, Hot Pursuit and Constructive Presence in Canadian Law Enforcement: A Case Note, Marine Policy, Vol.12, No.2, 1988, p.109.

ولقد قُتِنَ مبدأ الوجود الحكمي في المادة 3/23 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار عام 1958 ثم كررت المادة 4/111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 تعابير المادة 3/23 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار، حيث نصت المادة 4/111 على الآتي: ((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 مراكبها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة هدف المطاردة كسفينة أم، موجودة داخل حدود البحر الإقليمي أو، حسبما يكون عليه الحال، داخل المنطقة المتاخمة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو فوق الجرف القاري....)).

وتجدر الإشارة إلى أن المادة 4/111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 استخدمت كلمة "مركب" Craft وليس كلمة "زورق" Boat عند الإشارة إلى أعضاء الفريق الآخرين في عمليات السفينة الأم⁽⁴⁾، مما يعني امتداد مبدأ الوجود الحكمي ليس فقط إلى الحالات التي تعمل فيها السفينة الأم مع زوارق متصلة، وإنما أيضاً إلى الحالات التي تعمل فيها السفينة الأم مع طائرات متصلة، كما يجب أن يمتد مبدأ الوجود الحكمي بشكل منطقي إلى "الطائرة الأم" عندما تقوم هذه الطائرة على سبيل المثال بإيصال بعض السلع المهربة إلى سفن شحن صغيرة في أثناء وجودها في أعالي البحار، ومن ثم تقوم هذه السفن بخرق قوانين الدولة الساحلية، حيث يجب أن

4- يذهب النص الإنكليزي للمادة 4/111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في جانب منه إلى الآتي:

((Hot pursuit is not deemed to have begun unless....that the ship pursued or one of its boats or other craft working as a team and using the ship pursued as a mother ship is within the limits....)).

تعدّ "الطائرة الأم" موجودةً بشكلٍ حكميٍّ ضمن مياه الدولة الساحلية تماماً مثل "السفينة الأم"⁽⁵⁾.

ومما تقدم يشترط لتطبيق مبدأ الوجود الحكمي كأساس لممارسة الدولة الساحلية لاختصاصها على السفينة الأم القابعة في أعالي البحار توافر العناصر الآتية:

أ- وجود سفينة أجنبية تعمل كسفينة أم في منطقة بحرية لا تستطيع أن تمارس الدولة الساحلية عليها اختصاصاً تنفيذياً بموجب قانون البحار.

ب- وجود زورق متصل بها في منطقة بحرية تستطيع الدولة الساحلية أن تمارس عليه الاختصاص التنفيذي.

ج- أن تتوافر لدى سلطات الدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينتين تعملان كفريق في خرق قوانينها وأنظمتها.

الفرع الثاني

أنواع الوجود الحكمي

يتفرغ عن مبدأ الوجود الحكمي حسب الأستاذ O'Connell

مفهوم الوجود الحكمي البسيط ومفهوم الوجود الحكمي الواسع⁽⁶⁾.

5- "The convention's choice of the term "craft" when referring to the other team members in a mothership operation extends the constructive presence doctrine to cases where a mothership works with contact aircraft, as well as contact boats. logically, the right of hot pursuit should extend to "mother aircraft" too: where an aircraft, for example, delivers contraband to pickup vessels while outside coastal state waters, and those contact vessels then violate coastal state law, the "mother aircraft" is constructively present as much as a mothership would be". Craig H. Allen, Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices, Ocean Development and International Law, Vol.20, 1989, p.315.

أولاً- الوجود الحكمي البسيط:

يكون الوجود الحكمي البسيط عندما يتم انتهاك قوانين الدولة الساحلية أو أنظمتها بواسطة زوارق مملوكة للسفينة الأجنبية⁽⁷⁾. وهذا المفهوم البسيط للوجود الحكمي مستقر في الممارسة الرسمية للدول، كما حظي بتأييد واسع من قبل لجنة القانون الدولي التي تولت العمل التحضيري لمؤتمر جنيف حول قانون البحار عام 1958⁽⁸⁾، إذ أقرت لجنة القانون الدولي المفهوم البسيط للوجود الحكمي دون المفهوم الواسع في مسودة المواد النهائية التي أعدتها حول قانون البحار، حيث نصت مسودة المادة 3/47 على الآتي: ((لا تعدُّ المطاردة الحثيثة قد بدأت ما لم تقتنع السفينة القائمة بالمطاردة... أن السفينة هدف المطاردة أو أحد زوارقها موجودة داخل حدود البحر الإقليمي، أو حسبما يكون عليه الحال داخل المنطقة المتاخمة))⁽⁹⁾. وكمثال عن قضايا الوجود الحكمي البسيط نشير إلى:

- قضية السفينة The Araunah:

تعدُّ القضية الشهيرة الأولى لمبدأ الوجود الحكمي ولاسيما لمفهومه البسيط هي تلك الخاصة بالسفينة الكندية The Araunah عام 1888، حيث تم احتجاز هذه السفينة على بُعد 16 ميلاً بحرياً من الطرف الجنوبي لجزيرة Copper من قبل السفن الروسية لقيامها بصيد عجول البحر عن طريق زورق صغير، بينما بقيت The Araunah خارج المياه الإقليمية الروسية، وأكدت المحكمة الروسية التي نظرت في القضية على مشروعية الاحتجاز، كما أن الحكومة البريطانية لم

6- D P O'Connell, the International Law of the Sea, Oxford University Press, Oxford, Vol.2, 1984, p.1093.

7- Ibid., p.1093.

8- William C. Gilmore, Hot Pursuit and Constructive Presence in Canadian Law Enforcement: A Case Note, op. cit., p.109.

9- Yearbook of the International Law Commission, Vol. II, 1956, p.284.

تثر مشروعية احتجاز السفينة The Araunah بحسبان أن امتداد الاختصاص من جانب الحكومة الروسية كان مبرراً⁽¹⁰⁾.

- قضية السفينة Tenyu Maru:

كانت تتواجد السفينة اليابانية Tenyu Maru على بعد 11.5 ميلاً بحرياً من شاطئ جزر Pribilof عندما أرسلت زوارق مملوكة لها من أجل اصطيد عجول البحر، وفي 9 تموز 1909 اكتشف قارب أمريكي زورقين على بُعد ميل ونصف الميل من شاطئ جزيرة Otter، وتمكن من احتجاز أحد الزورقين ضمن حدود الأميال الثلاثة بينما تم احتجاز الزورق الآخر بعد هذا الحد، كما تم إيقاف السفينة Tenyu Maru واقتيدت مع ربانها وطاقمها إلى ميناء.

ولقد عدّ القاضي Over field أن "السفينة كانت متورطة تماماً في قتل عجول البحر حسب القوانين عندما تم ضبط زورق صغير ضمن حدود الأميال الثلاثة في التاسع من تموز كما لو كانت السفينة موجودة في المنطقة البحرية نفسها في ذلك الوقت في ظل غياب أي دليل يخفف من هذه الظروف"، وهكذا تمت مصادرة السفينة لصالح الولايات المتحدة الأمريكية⁽¹¹⁾.

ثانياً - الوجود الحكمي الواسع:

يكون الوجود الحكمي الواسع عندما تستخدم السفينة الأجنبية زوارق أخرى غير مملوكة لها في انتهاك قوانين الدولة الساحلية أو أنظمتها⁽¹²⁾، ولم يحظ مبدأ الوجود الحكمي بمفهومه الواسع بالتأييد نفسه الذي حظي به الوجود الحكمي بمفهومه البسيط، وواجه هذا المفهوم الواسع معارضة من قبل بعض الأعضاء عند مناقشة حق المطاردة الحثيثة أمام لجنة القانون الدولي عام 1951، إذ ذهب

10- Nicholas M. Poulantzas, the Right of Hot Pursuit in International Law, MartinusNijhoff Publishers, Hague, Second Edition, 2002, pp.246-247.

11- Yoshifumi Tanaka, op. cit., p.165.

12- D P O'Connell, op. cit., p.1093.

Francois إلى أنه يجب لتبرير المطاردة أن تكون الزوارق المستخدمة في ارتكاب المخالفة زوارق السفينة المشتبه بها نفسها ورفض بالنسبة للحالات الأخرى مبدأ الوجود الحكمي⁽¹³⁾، ولقي هذا الرأي تأييداً من قبل رئيس الجلسة السيد James L. Brierly الذي أشار إلى أن السيد Francois رفض وجهة النظر القائلة: "إنه حتى ولو لم تستخدم السفينة زوارقها المملوكة لها وإنما استخدمت زوارق أخرى لارتكاب المخالفات في المياه الأجنبية، فإنّه مع ذلك يبقى ذنبها قائماً"، وفي رأيه أنّ السفينة التي تباع المشروبات الكحولية في أعالي البحار لزوارق أخرى تقوم بعد ذلك بإحضارها إلى الدولة الساحلية لا ترتكب أية مخالفة، وإنّما كان يجب على الدولة الساحلية أن تمارس السيطرة اللازمة على زوارقها⁽¹⁴⁾، وهكذا أدخل مبدأ الوجود الحكمي بمفهومه البسيط دون الواسع في المادة 3/47 من مسودة المواد النهائية، وعند التعليق على المادة المذكورة يظهر الشرح الآتي للجنة القانون الدولي "تطبق هذه المادة على السفن التي تتموضع خارج البحر الإقليمي وتتسبب زوارقها في ارتكاب أفعال غير قانونية في ذلك البحر، ورفضت اللجنة على كل حال جعله مشابهاً للحالات التي تبقى فيها السفينة خارج البحر الإقليمي وتستخدم زوارق أخرى غير زوارقها المملوكة لها"⁽¹⁵⁾.

وخلال مؤتمر البحار الأول عام 1958 نوقشت المادة المتعلقة بالمطاردة الحديثة بشكلٍ تفصيلي، واقترحت المكسيك خلاله تعديلاً دَعَتْ فيه إلى إقحام تعبير "أو أحد مراكبها الأخرى التي تعمل كفريق، وتستخدم السفينة هدف المطاردة كسفينة أم" بين تعبير "أو

13- Yearbook of the International Law Commission, Vol. I, 1951, p.365.

14- Ibid., p.365.

15- Yearbook of the International Law Commission, Vol. II, 1956, p.285.

أحد قواربها" وتعبير "موجودة داخل حدود"⁽¹⁶⁾، وقصد من اقتراح هذا التعديل وفقاً للمندوب المكسيكي "منح الدولة الساحلية حق المطاردة الحثيثة ضد السفن غير الموجودة بشكل فعلي بنفسها أو من خلال أي من زوارقها المملوكة لها ضمن البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة، إذا كانت متورطة في أفعال غير قانونية استخدمت فيها زوارق أخرى غير زوارقها المملوكة لها"⁽¹⁷⁾، وبالفعل تم تبني التعديل المكسيكي بواقع 35 صوتاً مؤيداً ضد 13 صوتاً معارضاً مع امتناع 16 عن التصويت⁽¹⁸⁾، وبذلك أقر مبدأ الوجود الحكمي بشقيه البسيط والواسع في المادة 23 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 وهو الذي كرسته أيضاً اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المادة 4/111.

وهكذا يمكن القول: إن مبدأ الوجود الحكمي بمفهومه البسيط عند تقنينه في المادة 23 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار عام 1958 كان انعكاساً للقانون الدولي العرفي، بينما شكّل تقنين مبدأ الوجود الحكمي بمفهومه الواسع تطوراً تقديمياً في قانون البحار⁽¹⁹⁾، وإن كان ذلك لا يمنع أن يكون مبدأ الوجود الحكمي بمفهومه الواسع أصبح من القواعد العرفية المستقرة في وقتنا الحالي عملاً باتفاقية فيينا لقانون المعاهدات عام 1969م⁽²⁰⁾. وكمثال عن قضايا الوجود الحكمي الواسع نشير إلى:

16- A/CONF.13/C.2/L.4.

17- United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Vol. IV, 1958, p.29.

18- Ibid., p.91.

19- William C. Gilmore, Hot Pursuit and Constructive Presence in Canadian Law Enforcement: A Case Note, op. cit., p.110.

20- تنص المادة 38 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات عام 1969م على الآتي: ((ليس في المواد من 34 إلى 37 (المتعلقة بأثر المعاهدات على الدول غير الأطراف) ما يحول دون أن تصبح قاعدة واردة في معاهدة ملزمة للدولة الغير بحسبانها قاعدة عرفية من قواعد القانون الدولي معترفاً لها بهذه الصفة)).

- قضية Regina v Sunila and Soleyman :

في 13 آذار عام 1985 أبحرت السفينة الكندية Lady Sharell من مقاطعة Nova Scotia الكندية باتجاه جزيرة Sable الكندية، وبقيت هناك حتى مساء 22-23 آذار حيث التقت مع السفينة الهندوراسية Ernestina، وخلال هذا اللقاء الذي حدث ضمن المياه الإقليمية الكندية نُقلت كميات من المخدرات إلى السفينة Lady Sharell، ومع اكتمال الصفقة أبحرت Lady Sharell إلى ميناء Lockeport بينما عادت Ernestina إلى أعالي البحار، وفي صباح 24 آذار احتُجزت Lady Sharell، ثم أُعلِّمت القوة المكافئة باحتجاز السفينة Ernestina بنجاح المهمة في ميناء Lockeport، فأمرُوا هذه السفينة بالوقوف وأرسلوا فريقاً للصعود عليها، وكانت تبعد حينها 400 ميلٍ بحريٍّ عن الشاطئ⁽²¹⁾.

وبناء على هذه الوقائع رفع المتهمون الذين كانوا على ظهر Ernestina دعوى أمام المحكمة العليا في مقاطعة Nova Scotia طالبوا فيها أن يبرِّروا من كل التُّهم المنسوبة إليهم على أساس أنهم أُخضِعوا لاعتقالٍ غير قانونيٍّ في المياه الدولية، وبذلك يشكل اعتقالهم خرقاً لقاعدة القانون الدولي حول الاختصاص الحصري لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار، وأضافوا أن اعتقالهم لم يكن مبرِّراً بموجب حق المطاردة الحثيثة، بينما أكد المحامي العام على شرعية الأفعال المتَّخذة ضد المتهمين، وصدّر قرار رئيس المحكمة العليا بقانونية تفتيش السفينة واعتقال المتهمين⁽²²⁾.

وتم استئناف الحكم، ومن بين الأسباب التي بُنيَ عليها الاستئناف أن "قاضي الغرف أخطأ في استنتاج أن المتطلبات الأساسية للمطاردة الحثيثة استوفيت من قبل الشرطة الكندية"، وأكد المحامي العام لكندا على أن احتجاز السفينة واعتقال طاقمها تمَّ بما

21- William C. Gilmore, Hot Pursuit and Constructive Presence in Canadian Law Enforcement: A Case Note, op. cit., pp.105-106.
22- Ibid., p.106.

يتوافق مع متطلبات المادة 23 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار عام 1958، واعتمد في تبرير ذلك على مفهوم الوجود الحكمي حيث أشار إلى أنه في وقت البدء بمطاردة السفينة Ernestina تمّ احتجاز السفينة Lady Sharell في ميناء Lockeport، كما استشهد بالمادة 3/23 من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار، وحسب رأيه إن كلتا السفينتين "متورطتان بمغامرة مشتركة وتعملان كفريق"، ولذلك يجب أن تُوصف السفينة Ernestina بأنها "سفينة أم" للسفينة Lady Sharell التي تمّ الزعم أنها اشترت خصوصاً للعمل كسفينة تفريغ، ووفقاً لذلك فإن القيام بالمطاردة الحثيثة وممارسة الاختصاص ضد السفينة Ernestina قانوني طالما "كانت السفينة الأخرى التي هي جزء من فريق العمل ضمن حدود كندا"⁽²³⁾، وبناءً على هذه المعطيات رفضت المحكمة في 1986/1/2 بالإجماع الاستئناف المقدّم من المتهمين⁽²⁴⁾.

- قضية R.v. Millis and Others:

تمّ تأييد الوجود الحكمي بمفهومه الواسع أيضاً في هذه القضية عام 1993 عندما نقلت السفينة MVposeidon المسجلة في دولة سان فانسننت وجرينادين في أعالي البحار ما يقارب 3.25 طناً من المخدرات إلى قارب صيد مسجل في بريطانيا يدعى Delvan الذي كان قد أتى من Cork في جمهورية إيرلندا لهذا الغرض، وبعد إتمام عملية نقل المواد المخدرة إلى القارب Delvan اتجه هذا القارب إلى المملكة المتحدة، ولدى وصوله نحو الساحل الجنوبي لميناء Littlehampton تم تفريغ الشحنة، ولكن بعد ذلك بوقت قصير تمّ احتجازه، ثم بعد ذلك تمّ احتجاز السفينة MVposeidon في أعالي البحار من قبل قوة المهام البريطانية.

وبناءً على هذه الوقائع كانت القضية التي طُرحت أمام المحكمة البريطانية هي هل تفي العلاقة بين السفينة MVposeidon والقارب Delvan بمتطلبات المادة 3/23 من اتفاقية جنيف حول أعالي

23- Ibid., pp.106-107.

24- Ibid., p.108.

البحار عام 1958، أي فريق العمل وعلاقة أمومة بين السفينتين (25)؟
وجد القاضي Devonshire أن علاقة الأمومة بين السفينتين قائمة،
واستشهد بقضية Regina v Sunila and Soleyman وقضايا مشابهة
أخرى، ولكن النقطة الأساسية التي أثارها اهتمامه هي "أنه في كل
قضايا الوجود الحكمي المشار لها... قُدِّمَت السفينة التابعة من سواحل
الدولة القائمة بالمطاردة وعادت إلى هذه السواحل"، ولكن في هذه
القضية لم يأت القارب Delvan من سواحل المملكة المتحدة وإنما أتى
من ميناء في جمهورية إيرلندا (26)، وحسب رأيه كان "العنصر
الأساسي" بالنسبة للسلطات هو حقيقة شحن المخدرات من سفينة إلى
سفينة أخرى بناءً على خطة مسبقة، كما أكد على الآتي: "من الواضح
بالنسبة لي أن أسباب السياسة الكامنة خلف المفهوم (مفهوم الوجود
الحكمي) هي منع ارتكاب الجرائم ضمن المياه الإقليمية للدولة التي
تمارس حق المطاردة الحديثة، وسيُلغى ذلك المفهوم إذا كانت نقطة
الانطلاق ذات صلة، عندما لا يكون من المستطاع على الإطلاق
احتجاز السفينة الأم التي تبحر خارج المياه الإقليمية إذا قامت السفينة
التابعة بالانطلاق من نقطة خاضعة لاختصاص قانوني مختلف إلى
وجهتها المقصودة" (27). وبناءً على ذلك يرى الباحث أيضاً أن مبدأ
الوجود الحكمي بمفهومه الواسع يطبق كأساس لامتداد اختصاص
الدولة الساحلية حتى ولو أتت الزوارق المتصلة من شواطئ الدولة
الساحلية أو من جهةٍ أخرى (28).

25- Yoshifumi Tanaka, op. cit., pp.165-166.

26- William C. Gilmore, Hot Pursuit: the Case of R. v. Mills and Others, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 44, No.4, 1995, p.955.

27- Ibid., p.955.

28- يتبنى بعض الفقهاء العرب رأياً معاكساً حول هذه النقطة، حيث يذهب أستاذنا الدكتور محمد طلعت الغنيمي إلى القول: "نفرض أن السفينة الموجودة في خارج المياه الخاضعة لولاية الدولة الساحلية لا تبعث بزوارقها أو بطاقمها ولكن تستقبل ذلك من الساحل، أي هناك من يرسل إليها من الساحل زوارق أو أشخاصاً على خلاف ما تسمح به قوانين الدولة الساحلية، فما هو الحكم عندئذٍ؟ إن السوابق القليلة في هذا الخصوص تدل على أن الدولة الساحلية لا تملك في هذه الحالة أن تمارس ولايتها على السفينة الأجنبية من حيث أنها كائنة في البحر العالي حيث لا يجوز طبقاً للقانون

- قضية سفينة الإجهاض التابعة للمنظمة غير الحكومية "نساء على متن الأمواج":

مما أثار انتباه الباحث مؤخراً قضية سفينة الإجهاض الهولندية تاريخ 2012/10/3، فقد لاقت دعوة الحركة البديلة للحريات الفردية والمعروفة بـ(مالي) في المغرب استجابةً من قبل المنظمة الهولندية غير الحكومية "نساء على متن الأمواج" المدافعة عن حق المرأة في الإجهاض، ولذلك أرسلت سفينة هولندية من قبل هذه المنظمة لمساعدة عددٍ من المغريبات اللواتي يرغبن في الإجهاض عن طريق تقديم المعلومات اللازمة حول الإجهاض الآمن والأدوية المساعدة على ذلك، وستبقى السفينة الهولندية حسب المنظمة في المياه الدولية بسبب الحظر القانوني على عمليات الإجهاض في المغرب، وأكدت الدكتورة الهولندية ريببكا غومبرتز التي ترأس منظمة "نساء على متن الأمواج" عدم قيام فريق السفينة بعمليات إجهاضٍ للفتيات المغريبات الراغبات في ذلك، وأن حملتهم تتركز على الإرشاد الصحي المتعلق بالإجهاض وتوزيع الأدوية المساعدة عليه مجاناً، كما أطلق الفريق الطبي خطاً هاتفياً مباشراً يمكن من خلاله للفتيات المغريبات الاتصال بالأطباء الموجودين على سطح السفينة من أجل الاستعلام عن هذا الموضوع⁽²⁹⁾.

وبناءً على هذه الوقائع هبّ أن سفناً أبحرت من المغرب إلى المياه الدولية حيث تتواجد السفينة الهولندية للاستفسار عن هذا الموضوع، بل حتى في حالة قيام تلك السفينة بعمليات إجهاضٍ على متنها في المياه الدولية، فإن المغرب لا يتمتع بمثل هذه الأحوال بأيّ اختصاص على تلك السفينة وفقاً لقاعدة الاختصاص الحصري لدولة

الدولي للدولة الساحلية في غير حالة الملاحة المتواصلة- أن تمتد بولايتها إلى السفن الأجنبية". د.محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام: القانون الدولي العام أو قانون الأمم زمن السلم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993، ص790.

29- انظر:

http://www.bbc.co.uk/arabic/multimedia/2012/10/121003_abortion_dutch_ship.shtml

تاريخ الزيارة 2014/1/14.

مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية بكلية الحقوق، جامعة الإسكندرية، العدد الثاني 2014 (803)

العلم على سفنها في أعالي البحار، وإنما يمكن للمغرب أن يمارس السيطرة اللازمة عملاً بالقاعدة نفسها على سفنه فقط، ولكن الحال يختلف بتقدير الباحث فيما لو قامت السفينة الهولندية بتوزيع أدوية وعقاقير تساعد على الإجهاض على السفن القادمة من شواطئ المغرب أو من مكان آخر لا يُسمح باستيرادها من دون إذن رسمي من السلطات المغربية، فإذا قامت تلك السفن بعد ذلك بإدخالها إلى الشواطئ المغربية تكون عندئذٍ قد انتهكت القوانين والأنظمة المغربية ضمن المياه الخاضعة لسيادتها، وتنسب المخالفة للقوانين المغربية في هذه الحالة أيضاً إلى السفينة الهولندية بحسبان أن هذه السفن التي تقوم بإدخال الأدوية والعقاقير تعد جزءاً من فريق العمل وتساعد في نشر رؤية منظمة "نساء على متن الأمواج" وتحقيق أهدافها، وبذلك يمكن الاستفادة من مبدأ الوجود الحكمي بمفهومه الواسع لممارسة الاختصاص واتخاذ الإجراءات المناسبة ضد السفينة الهولندية القابعة في أعالي البحار.

• موقف المشرع السوري من مبدأ الوجود الحكمي:

لم تصادق الجمهورية العربية السورية على كلمن اتفاقية جنيف حول أعالي البحار واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار⁽³⁰⁾، ويتولى حالياً تنظيم أحكام البحر فيها قانون الولاية الوطنية على المناطق البحرية رقم 28 لعام 2003 ويتضمن الأحكام نفسها الموجودة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وفيما يتعلق بمبدأ الوجود الحكمي تنص المادة 40/أ من قانون الولاية الوطنية على المناطق البحرية على الآتي: ((يحق للسلطات السورية المختصة مطاردة أي سفينة أجنبية مطاردة حثيثة، عندما يكون لديها أسباب وجيهة للاشتباه بأن السفينة المطاردة قد انتهكت القوانين والأنظمة السورية، وتبدأ هذه المطاردة حينما تكون السفينة الأجنبية أو أحد

30- بلغ عدد الدول المصدقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 166 دولة بما في ذلك الاتحاد الأوروبي وذلك حتى 2013/9/20، انظر:

http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm. تاريخ الزيارة 2014/1/27

زوارقها أو قواربها داخل حدود المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للجمهورية العربية السورية...))، وبذلك يكون المشرع السوري قد أخذ بالمفهوم البسيط للوجود الحكمي دون المفهوم الواسع وذلك استناداً إلى تعبير "أو أحد زوارقها أو قواربها" دون الإشارة إلى المراكب الأخرى في عمليات السفينة الأم غير المملوكة لها، ولكن ذلك لا يمنع الجمهورية العربية السورية من تطبيق مبدأ الوجود الحكمي بشقيه البسيط والواسع استناداً إلى أن مبدأ الوجود الحكمي بشقيه أصبح من القواعد العرفية في القانون الدولي للبحار ومستقر في الممارسة الرسمية للدول كما أوضحت سلفاً.

المطلب الثاني

الطبيعة القانونية لمبدأ الوجود الحكمي

نتناول من خلال هذا المطلب مبدأ الوجود الحكمي كاستثناء على مبدأ حرية أعالي البحار ضمن فرع أول لنبحث بعد ذلك علاقة مبدأ الوجود الحكمي بحق المطاردة الحثيثة ضمن فرع ثانٍ.

الفرع الأول

مبدأ الوجود الحكمي كاستثناء على حرية أعالي البحار

يبدو مبدأ الوجود الحكمي متعارضاً مع مبدأ حرية أعالي البحار؛ لكونه يسمح للدولة الساحلية بممارسة اختصاصها على السفينة الأم القابعة في أعالي البحار، وسنتناول مبدأ حرية أعالي البحار ثم نعالج ضرورة مبدأ الوجود الحكمي بحسبانه استثناء على تلك القاعدة.

أولاً- القاعدة العامة: مبدأ حرية أعالي البحار

تشمل أعالي البحار جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية لدولة ما أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية⁽³¹⁾، ولا تدخل أعالي البحار

31- تنص المادة 86 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على الآتي: ((تطبق أحكام هذا الجزء (أعالي البحار) على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة

في ملكية أحد، ولا تخضع لسيادة دولة أو دول معينة دون غيرها، ويتمتع الجميع، دولاً وأفراداً، بحق الانتفاع الحر بها على السواء⁽³²⁾، وكنتيجة لذلك يحكم أعالي البحار مبدأ الحرية⁽³³⁾.

ويتفرع عن حرية أعالي البحار مبدأ: يقوم المبدأ الأول على إتاحة الفرصة لكل دولة ساحلية كانت أم غير ساحلية لتسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار وهو ما يعرف بمبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار⁽³⁴⁾، بينما يضمن المبدأ الثاني خضوع السفن في أعالي البحار للاختصاص الحصري لدولة العلم وهو ما يعرف بمبدأ الولاية الخاصة لدولة العلم⁽³⁵⁾.

- مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار:

يتضمن مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار الحق في تسيير كل أنواع السفن العامة والخاصة، سواء على سطح المياه أم باطنها ولأي غرض كان، وبأي حجم أو سرعة كانت، وبالطريق الذي تختاره السفن وفقاً لقواعد القانون الدولي ويمنع مبدأ حرية الملاحة كل الدول من وضع عراقيل في طريق الملاحة الدولية أو فرض قواعد معينة عليها غير تلك المتفقة مع القانون الدولي، وتقتصر حرية الملاحة على الملاحة الاعتيادية ولا تشمل تسيير السفن التي يقصد

الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية....)).

32- د. محمد عزيز شكري، مرجع سابق.

33- تجدر الإشارة إلى أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تعد من أعالي البحار عندما يتعلق الأمر بتطبيق المواد من 88-115 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 وذلك لصراحة المادة 2/58 من الاتفاقية نفسها، حيث نصت على الآتي: ((تطبق المواد 88 إلى 115 (الواردة ضمن الأحكام المتعلقة بأعالي البحار) وغيرها من قواعد القانون الدولي المتصلة بالأمر على المنطقة الاقتصادية الخالصة بالقدر الذي لا تتنافى به مع هذا الجزء)).

34- تنص المادة 90 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على الآتي: ((لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار)).

35- تنص المادة 1/92 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على الآتي: ((تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية.....)).

منها ارتكاب الجرائم ضد سلامة أراضي الدول الأخرى، أو ضد سلامة الملاحة الدولية⁽¹⁾. ولقد اقتضت مصالح المجتمع الدولي فرض فرض عدد من القيود على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار حتى يسود النظام فيه ويُمنع استغلال هذه الحرية في غير مقاصدها، ويمكن تقسيم هذه القيود إلى قيودٍ تتعلق بحماية المصالح الجوهرية للمجتمع الدولي من أجل محاربة بعض النشاطات المحرمة دولياً كالأقراصنة وتجارة الرقيق وتجارة المخدرات والبث الإذاعي غير المصرح به، وقيود ناجمة عن ضرورات واقعية ومنطقية تبرر مد الاختصاص القضائي للدولة الساحلية إلى السفن القابعة في أعالي البحار بسبب ارتكابها لأفعال تقع في حدود اختصاصها كما في حالة الوجود الحكمي⁽²⁾.

- مبدأ الولاية الخالصة لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار:
تخضع السفن في أعالي البحار وفقاً لمبدأ الولاية الخالصة لدولة العلم لولاية الدولة التي ترفع علمها واختصاصها وسلطانها، وليس ذلك إلا نتيجة طبيعية لمبدأ حرية أعالي البحار⁽³⁾، فلقد استلزم عدم خضوع أعالي البحار لسيادة أي دولة⁽⁴⁾ خضوع السفن الموجودة الموجودة هناك للاختصاص الحصري لدولة العلم بحيث يكون ضمان احترام القاعدة القانونية في أعالي البحار عن طريق اختصاص كل دولة تجاه السفن التي ترفع علمها وهذا الاختصاص من حيث المبدأ اختصاص مانع، ولكن بالرغم من ذلك تتضمن هذه الصفة المانعة عدداً من الاستثناءات وفقاً للمادة 92 من اتفاقية قانون البحار⁽⁵⁾، ويعد

1- د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار: البحر العالي، دار الأديب، بغداد، 2000، ص 65-66.

2- أحمد بن عبد الله سمباوة، إجراءات الضبط والتحقيق في جرائم تهريب المخدرات وفق نظام أمن الحدود والقانون البحري، محاضرة مقدمة في الدورة التدريبية (التحقيق المتقدم في قضايا المخدرات)، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2007، ص 34.

3- د. أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 344.

4- نصت المادة 89 من اتفاقية قانون البحار على أنه: ((لايجوز لأية دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها)).

5- د. محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 122-123.

ويعد مبدأ الوجود الحكمي أحد الاستثناءات على مبدأ الاختصاص الحصري لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار؛ لأنه يسمح للدولة الساحلية أن تمتد سلطتها على السفن الأجنبية الخاصة في أعالي البحار.

وبناءً على ما تقدم هل يمكن القول: إن مبدأ الوجود الحكمي يتعارض مع مبدأ حرية الملاحة ومع مبدأ الولاية الخاصة لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار؟ يرى الباحث أن مبدأ الوجود الحكمي استثناء على مبدأ حرية أعالي البحار، ويوجد سنده في أن أعالي البحار يجب ألا تكون ملاذاً آمناً للسفن المخالفة التي تحاول الهرب من الاختصاص القانوني للدولة الساحلية عن طريق استخدام مراكب متصلة بها حيث لا ينتهك مبدأ الوجود الحكمي السيادة الإقليمية لأي دولة، كما أنه لا ينتهك مبدأ الولاية الخاصة لدولة العلم على سفنها؛ لأن السفن المخالفة بطريق التبعية دون غيرها والتي تقع بشكل قانوني ضمن الاختصاص القانوني للدولة الساحلية تكون معفاة من الولاية الخاصة لدول علمها.

ثانياً - الاستثناء: ضرورة مبدأ الوجود الحكمي

لمبدأ الوجود الحكمي ما يبرره من الناحية القانونية حيث تعدُّ الزوارق الصغيرة المستخدمة في ارتكاب أفعال غير مشروعة مساعدين للسفينة، ومن ثم تعد السفينة الأم نفسها ارتكبت الأفعال غير المشروعة التي قامت بها الزوارق الصغيرة، وبذلك فإن السفينة الأم تجعل نفسها عرضةً للاحتجاز بسبب هذه المخالفات بالنيابة، كما يعمل مبدأ الوجود الحكمي على تجنب التهرب من القانون بسهولة عن طريق استخدام زوارق أخرى تكون السفينة الأم على استعداد للتضحية بها⁽¹⁾.

الفرع الثاني

علاقة مبدأ الوجود الحكمي بحق المطاردة الحثيثة

1- Nicholas M. Poulantzas, op. cit., p.243.

يُعرّف حق المطاردة الحثيثة بأنه حق الدولة الساحلية في مواصلة مطاردة السفينة الأجنبية الخاصة التي تنتهك قوانينها أو أنظمتها في المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها أو اختصاصها إلى ما وراء هذه المناطق في أعالي البحار شريطة فورية البدء بالمطاردة عقب وقوع الانتهاك وأن تكون مستمرة من دون انقطاع⁽¹⁾، وبذلك يتفق حق المطاردة الحثيثة مع مبدأ الوجود الحكمي بأنهما استثناء على مبدأ حرية أعالي البحار؛ لأنهما يسمحان باستمرار ولاية الدولة الساحلية على السفن الأجنبية الخاصة في أعالي البحار⁽²⁾.

وعلى أي حال يستلزم حق المطاردة الحثيثة أن ترتكب السفينة الأجنبية مخالفة لقوانين الدولة الساحلية أو أنظمتها في أثناء تواجدها في المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة ومن ثم تبدأ المطاردة من هذه المناطق وتستمر حتى ولو هربت السفينة المخالفة إلى أعالي البحار أي خارج المنطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو لاختصاصها أي بعد 200 ميل بحري من خطوط الأساس للدولة الساحلية، وهو الأمر الذي أكدته المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 في فقرتها الأولى والثانية اللتين نصتا على التوالي: ((....)) ويجب أن تبدأ هذه المطاردة عندما تكون السفينة الأجنبية أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدولة القائمة بالمطاردة...)) ((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 وأنظمتها المنطبقة وفقا لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية أو الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة

1- سمير جرجس بطرس، حق المطاردة الحارة في القانون الدولي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1977، ص16.
2- د. إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المطبعة التجارية الحديثة، 1990، ص302-303.

المذكورة))، وبمفهوم المخالفة لا يجوز أن تبدأ المطاردة الحثيثة في أعالي البحار خارج المناطق البحرية المذكورة (المياه الداخلية أو المياه الأرخيبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة) حتى ولو وقعت المخالفة للقوانين أو الأنظمة في هذه المناطق البحرية ولكن سلطات الدولة الساحلية لم تعلم بها ولم تبدأ المطاردة إلا بعد نجاح السفينة المخالفة في تجاوز تلك المناطق⁽¹⁾، إلا إذ كانت السفينة المخالفة تقوم بأعمال القرصنة أو الاتجار بالرقيق أو البث الإذاعي غير المصرح به حيث يجوز أن تبدأ مطاردتها في أعالي البحار⁽²⁾. ولكن استثناءً مما تقدم – عملاً بمبدأ الوجود الحكمي- يمكن للدولة الساحلية أن تطارد السفينة الأجنبية الأم التي تبقى في أعالي البحار حيث تعد موجودة حكماً ضمن المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو لاختصاصها، إذ يستدل على مثل هذا الوجود عندما تبقى السفينة الأجنبية خارج هذه المناطق، ولكنها تحتفظ باتصال مع هذه المناطق البحرية عن طريق قوارب صغيرة⁽³⁾، وفي هذه الحالة يمكن أن تستمر مطاردة السفينة الأم إلى أن يتم احتجازها شريطة عدم دخولها البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة ثالثة⁽⁴⁾، ويجد هذا الانتهاء لحق المطاردة عند دخول السفينة الأم البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة ثالثة تبريره في خضوع البحر الإقليمي لسيادة الدولة التي يتبعها، ولا يحد هذه السيادة أي قيد باستثناء حق المرور البريء، ولذلك فإن ممارسة أفعال تنفيذية من قبل السفن

- 1- د.حسين حنفي عمر، احتجاز وتفتيش سفن القرصنة والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البريء: حق الملاحة الدولية بين النظرية والتطبيق، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2009، ص 298-299.
- 2- حول الاستثناءات على مبدأ حرية أعالي البحار، راجع: د.إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار: المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998، ص 318 وما بعدها.
- 3- د.جبر هارد فان غلان، القانون بين الأمم: مدخل إلى القانون الدولي العام، الجزء الثاني، ترجمة: وفيق زهدي، دار الأفاق الجديدة، بيروت، 1970، ص 66.
- 4- تنص المادة 3/111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على أنه ((ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى)).

العامة في المياه الإقليمية التابعة لدول أخرى ستجعل مرورها غير بريء⁽¹⁾، وهكذا فإنّ السماح لدولة ما بتنفيذ قوانينها عن طريق احتجاز السفينة الأم في المياه الإقليمية التابعة لدولة أخرى يسبّب توتراً غير مرغوب فيه، ويكون من الأفضل أن تنتهي المطاردة عند دخول السفينة هدف المطاردة البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة ثالثة⁽²⁾. ويثير انتهاء حق المطاردة الحثيثة عند دخول السفينة الأم البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة ثالثة إشكالية تتعلق حول ما إذا كان من المقبول استئناف المطاردة بعد خروج السفينة الأم من البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة ثالثة. لم تنص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على ذلك، ويتبع هذه القضية على المستوى الفقهي نجد أن آراء فقهاء القانون الدولي لم تكن متفكّة حول هذا الموضوع، حيث يميل جانب من الفقه إلى أنه لا يوجد أي سبب صحيح للاعتقاد بأنّ المطاردة لا يمكن أن تبدأ مرة ثانية عندما تظهر السفينة المشتبه بها ثانية في أعالي البحار حيث لا تؤذى المصلحة العامة في الملاحة بسبب المطاردة والاحتجاز اللذين يحدثان بعد هذه الفترة من الوقت بشكل أكبر من الحالة التي تحدث فيها المطاردة والاحتجاز فوراً بعد ارتكاب التصرف المحظور⁽³⁾. بينما يميل جانب آخر من الفقه إلى منع السفينة القائمة بالمطاردة من التربّص والانتظار خارج المياه الإقليمية حتى تظهر السفينة هدف المطاردة، فمثل هذا الاستئناف غير مرغوب فيه؛ لأنه يطيل حق المطاردة الذي يجب أن يكون استثنائياً بالإضافة إلى أن حق المطاردة الحثيثة يُعدّ انتقاصاً من القاعدة التي تمنع الدول من التدخل بالسفن الأجنبية في أعالي البحار، ولذلك يجب

- 1- Erik Jaap Molenaar, Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: the Pursuits of the Viarsa 1 and the South Tomi, the International Journal of Marine and Coastal Law, Vol.19, No.1, 2004, p.29.
- 2- Myres Smith McDougal, William T. Burke, the Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea, New Haven Press, New Haven, 1985, pp.897-898.
- 3- Ibid., p.320.

أن يفسر بمنهج ضيق⁽¹⁾. ويذهب فريق ثالث من الفقه إلى الأخذ بحلٍ وسطٍ لا يمنع استئناف المطاردة كما لا يسمح به بشكل مطلق من خلال الذهاب إلى أنه لا تمنع الإقامة القصيرة للسفينة هدف المطاردة أو مرورها في المياه الإقليمية للدولة بهدف التملص من تطبيق القانون من استئناف المطاردة، ويمكن للدولة التي تتبعها المركبة القائمة بالمطاردة أن تعترض على حجة عدم مشروعية استئناف المطاردة بأن السفينة هدف المطاردة سلكت طرقاً خداعيةً من خلال الإقامة القصيرة أو المرور في المياه الإقليمية بهدف تجنب تطبيق القانون لذلك فإن مثل هذا التصرف من قبل السفينة هدف المطاردة يُجرّد من النتائج القانونية، وتعتمد الفترة التي تمكّنها السفينة هدف المطاردة في المياه الإقليمية كي تعدّ المطاردة الحثيثة قد انتهت ويُمنع استئنافها؛ على الظروف الخاصة بكلّ حالة على حدة⁽²⁾. ويناقش فريق رابع من الفقه هذه المسألة من أبعادها المختلفة، حيث يرى أن منع استئناف المطاردة يجعل السفينة هدف المطاردة كأنها تغتسل من ذنوبها في المياه الإقليمية للدولة الثالثة ومما لا شك فيه أن ذلك يقوّض النظام الدولي، وعلى أي حال تتوافر لدى الدول وسائل أخرى لتنفيذ القانون والنظام إذا كان استئناف المطاردة غير مسموح به، إذ يمكن مطاردة السفينة المشتبه بها من خلال القنوات الدبلوماسية كما يبقى هناك إمكانية لمطاردة السفينة المشتبه بها من قبل الدولة الثالثة التي دخلت تلك السفينة إلى بحرها الإقليمي، ويرى هذا الاتجاه حقيقةً عدم وجود قاعدة تسمح باستئناف المطاردة، حتى ولو كان استئناف المطاردة يشكل قاعدة فإن ذلك من دون وسائل واضحة يعيق تنفيذ القانون بشكل فعال بحسبان أن تنفيذ القانون ليس الهاجس الوحيد، إذ يوجد أمرٌ هامٌّ مساوٍ آخر وهو قاعدة الاختصاص الحصري لدولة العلم على سفنها التي تمنع الدول الأخرى من التدخل بسفنها، ويمثل حق المطاردة الحثيثة استثناءً من هذه القاعدة العامة، كما أن الدول قلقة

1- C. John Colombos, the International Law of the Sea, Longmans Green, London, Sixth Edition, 1967, pp.169-170.

2- Nicholas M. Poulantzas, op. cit., p.231.

بشكلٍ طبيعي حول توسع هذا الاستثناء عندما ينجم عنه نقصانٌ مقابلاً في اختصاصها الحصري على سفنها وبذلك يقيم حق المطاردة الحثيثة التوازن بين الحاجة إلى تنفيذ القانون بصورة فعالة وقاعدة الاختصاص الحصري، ولذلك فإن أي توسع في حق المطاردة والسماح باستئنافها يجعل التوازن غير مستقرٍ ضدَّ حقوق دولة العلم، ولذلك يكون من الأفضل جعل حق المطاردة الحثيثة مقصوراً على الحالات التي تكون فيها المطاردة مستمرة⁽¹⁾.

ويجب أن تبدأ المطاردة فوراً عقب انتهاك قوانين الدولة الساحلية أو أنظمتها حتى لا تأخذ شكل انتهاك لحرية أعالي البحار، فإذا لم تكن المطاردة فورية يعد استمرارها في أعالي البحار إساءة لاستعمال الحق⁽²⁾، إلا أن متطلب البدء الفوري ليس متطلب جامد⁽³⁾، وإنما يجب أن يعطى مفهوماً واسعاً⁽⁴⁾، حيث يمكن أن يتأخر بدء المطاردة بشكلٍ مبررٍ في قضايا الوجود الحكمي، إذ يكون الانتهاك من جانب السفينة الأم انتهاكاً تابعاً بمعنى أن مخالفة السفينة الأم تكون كاملة فقط عندما تنجز السفينة التابعة لها خرق قوانين الدولة الساحلية أو أنظمتها حيث يمكن أن يتأخر بدء المطاردة الحثيثة في مثل هذه الأحوال يوماً أو أكثر⁽⁵⁾.

المطلب الثالث

صعوبات تطبيق مبدأ الوجود الحكمي

- 1- Robert C. Reuland, the Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention, Virginia Journal of International Law, Vol.33, 1993, p.581.
- 2- VasiliosTasikas, Unmanned Aerial Vehicles and the Doctrine of Hot Pursuit: A New Era of Coast Guard Maritime Law Enforcement Operations, Tulane Maritime Law Journal, Vol.29, No.1, 2004, p.78.
- 3- Craig H. Allen, op. cit., p.318.
- 4- Nicholas M. Poulantzas, op. cit., p.210.
- 5- Craig H. Allen, op. cit., p.318.

يثير تطبيق مبدأ الوجود الحكمي في الواقع العلمي صعوبات
جمة تنجم عن غموض بعض المصطلحات المتعلقة بهذا المبدأ،
بالإضافة إلى صعوبة إثبات الصلة بين السفن المخالفة.

الفرع الأول

غموض بعض المصطلحات المتعلقة بمبدأ الوجود الحكمي

يشترط نص المادة 4/111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون
البحار عام 1982 وجود "علاقة أمومة" و "علاقة فريق عمل" عند
استخدام السفينة الأم لزوارق غير مملوكة لها دون تحديد المقصود
بهذه المصطلحات، ولذلك يعد نص هذه المادة حول هذه النقطة غير
كامل يتسبب بمشاكل أكثر من حلها، فاستخدام هكذا مصطلحات
فضفاضة و غامضة يؤدي إلى إساءة استعمال مبدأ الوجود الحكمي في
غير مقاصده والتدخل ضد السفن القابعة في أعالي البحار بغير مبرر،
ويزداد الأمر صعوبة إذا علمنا أن القضاء الدولي لم يتصدى بعد
لوضع ضوابط تفيد بتوافر "علاقة أمومة" و "علاقة فريق عمل" في
القضايا المعروضة عليه على حد علم الباحث.

وعلى أي حال يثير استخدام تعبير "علاقة أمومة" و "علاقة
فريق عمل" تساؤلات عديدة تتعلق حول ما إذا كانت المخالفة
المرتكبة من قبل أية سفينتين إحداها ضمن المياه الخاضعة لسيادة
الدولة الساحلية أو لاختصاصها والأخرى في أعالي البحار تُعدُّ
مُبرِّرةً لممارسة الاختصاص ضد السفينة المتواجدة في أعالي البحار.
وبتقدير الباحث يجب أن يكون هناك صلة معينة بين السفينتين حتى
يمكن القول بوجود "علاقة أمومة" كأن يتلقى الزورق الذي يقوم
بإيصال بعض المهربات تعليماته وتوجيهاته من السفينة الأم القابعة
في أعالي البحار بحيث دورها يكون مثل دور الأم في الإشراف
والتوجيه والإرشاد. وأيضاً حتى يمكن القول بوجود علاقة "فريق
العمل" لا بد أن يتوافر قصد انتهاك قوانين الدولة الساحلية أو أنظمتها
لدى السفن المختلفة حتى تعد جزءاً من فريق العمل، بحيث لو قامت
السفينة المتواجدة في أعالي البحار بشكلٍ مستقلٍ على سبيل المثال
ببيع بعض البضائع لسفنٍ أخرى ثم قامت هذه الأخيرة بإدخالها إلى

شواطئ الدولة الساحلية بصورة غير مشروعة لتجنب دفع الرسوم الجمركية، فإن ذلك لا يشكل مُبرراً لممارسة الاختصاص تجاه السفينة التي باعت هذه البضائع طالما استقل عملها عن عمل تلك السفن التي قامت بإدخالها، حيث يُعدُّ عملُ هذه الأخيرة عملاً أصيلاً وليس عملاً تابعاً للسفينة الأم، وبالتالي لا يمكن أن توصف السفينة الأم بأنها جزء من "فريق العمل". ولذلك يرى الباحث أنه في قضايا الوجود الحكمي يجب أن يحال القرار بممارسة الاختصاص ضد السفينة الأم القابعة في أعالي البحار إلى أعلى السلطات في الدولة الساحلية حتى لا ينتهك مبدأ حرية أعالي البحار.

الفرع الثاني

صعوبة إثبات الصلة بين السفن المخالفة

إن القضايا التي تشتمل على مبدأ الوجود الحكمي تكون معقدة، وإذا كان من السهولة نوعاً ما تطبيق مبدأ الوجود الحكمي بمفهومه البسيط بحسبان أن الزوارق المخالفة تكون مملوكة للسفينة الأم القابعة في أعالي البحار وبالتالي يكون من اليسير التحقق من وجود الصلة بين السفينة الأم وزوارقها من خلال رفع العلم نفسه وأوراق التسجيل ونوع العمل. ولكن يزداد الأمر صعوبة في القضايا التي تشتمل على مبدأ الوجود الحكمي بمفهومه الواسع حيث تكون الزوارق المستعملة في انتهاك القوانين والأنظمة غير مملوكة للسفينة الأم القابعة في أعالي البحار وخاصة أن علم هذه الزوارق يكون مختلفاً عن علم السفينة الأم، إذ يسهل في مثل هذه الأحوال على السفينة الأم أن تزعم بأن تلك الزوارق ليست تابعة لها وأنها تقوم بعمل مستقل عن العمل الذي تقوم به هذه الزوارق. وعلى الرغم من ذلك يمكن الاستناد إلى بعض الضوابط للقول بوجود الصلة بين السفن المخالفة في حالة الوجود الحكمي الواسع مثل أن تكون السفينة الأم تحمل المهربات نفسها الموجودة على الزوارق المستعملة للتهريب، استجواب أفراد طاقم الزورق. ولا بد من الإشارة إلى أنه في قضية R.v. Millis and Others التي تعد مثلاً على مبدأ الوجود الحكمي الواسع تم إحباط عملية نقل المهربات إلى المملكة المتحدة بسبب أن

القارب Delvan كان يحمل من بين طاقمه أفراد من الجمارك والشرطة بشكل سري وربما لولا ذلك لما تم اكتشاف الصلة بين السفينة MVposeidon والقارب Delvan⁽¹⁾.
الخاتمة

على هدى الأساس الذي اخترناه لموضوع "مبدأ الوجود الحكمي في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 بين النظرية والتطبيق"، فقد تم بحث مبدأ الوجود الحكمي ودراسته من كافة جوانبه وذلك في عرض استغرق ثلاثة مطالب.

حيث اشتمل المطلب الأول من الدراسة وعنوانه "ماهية مبدأ الوجود الحكمي" على فرعين رئيسيين، إذ تناول الفرع الأول المقصود بمبدأ الوجود الحكمي، ولاحظنا أن مبدأ الوجود الحكمي من الممكن أن يمتد تطبيقه بالنسبة للطائرات المتصلة بالسفينة الأم أو للطائرة الأم نفسها عندما تستخدم زوارق متصلة بها، أما الفرع الثاني فقد تناول أنواع الوجود الحكمي، وتم من خلاله بحث المفهوم البسيط والواسع لمبدأ الوجود الحكمي.

بينما تناول المطلب الثاني من هذه الدراسة "الطبيعة القانونية لمبدأ الوجود الحكمي"، وتناولت من خلاله مبدأ الوجود الحكمي كاستثناء على حرية أعالي البحار في فرع أول، وبحثت فيه مبدأ حرية أعالي البحار وأهم النتائج المترتبة عليه والمتمثلة في حرية الملاحة والاختصاص الحصري لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار ثم وضحت ضرورة مبدأ الوجود الحكمي، بينما تناولت علاقة مبدأ الوجود الحكمي بحق المطاردة الحثيثة في فرع ثانٍ ومدى التداخل بين مبدأ الوجود الحكمي وحق المطاردة الحثيثة.

أما المطلب الثالث وعنوانه "صعوبات تطبيق مبدأ الوجود الحكمي" فقد اشتمل على فرعين، حيث تناول الفرع الأول غموض بعض المصطلحات المتعلقة بمبدأ الوجود الحكمي، حيث لم تحدد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مدلول علاقة الأمومة وعلاقة فريق العمل

1- William C. Gilmore, Hot Pursuit: the Case of R. v. Mills and Others, op.cit., p.950.

بين السفن التي ينسب إليها انتهاك قوانين الدولة الساحلية أو أنظمتها، ولقد لاحظت من الصعوبة وضع تعريف محدد لهذه الملاحظات، أما الفرع الثاني فقد عالج صعوبة إثبات الصلة بين السفن المشتركة في انتهاك قوانين الدولة الساحلية أو أنظمتها. وختاماً نورد أهم النتائج والتوصيات المتعلقة بمبدأ الوجود الحكمي:

النتائج:

- إن مبدأ الوجود الحكمي نظام قانوني مقصود به حماية المصالح الجوهرية للدول الساحلية عند حصول انتهاك لقوانينها أو أنظمتها، وليس مقصود به حماية المصالح الجوهرية للمجتمع الدولي ككل في البحار، أي ليس مقصود به مكافحة جريمة القرصنة البحرية والاتجار بالرقيق وإنما ينحصر بدوره بالدرجة الأولى في منع انتهاك قوانين الدولة الساحلية وأنظمتها.
- يعد مبدأ الوجود الحكمي استثناء على مبدأ حرية أعالي البحار، كونه يسمح بالتدخل ضد السفن الأم القابعة هناك.
- يشكل مبدأ الوجود الحكمي امتداداً قانونياً من جانب واحد لاختصاص الدولة الساحلية في أعالي البحار تجاه السفينة الأم القابعة هناك، وبالتالي يمنع أن يتخذ التدخل تجاهها شكل انتهاك لحرية أعالي البحار.
- تملّي اعتبارات العدالة وجود مبدأ الوجود الحكمي، فبدون هذا المبدأ لن تستطيع الدولة الساحلية ممارسة اختصاصها على السفينة الأم التي تكون العقل المدبر بينما تتحمل المسؤولية الزوارق الصغيرة التي يكون المسئولين على ظهر السفينة الأم على استعداد للتفريط بها.
- يفعل مبدأ الوجود الحكمي الحق في العقاب ويمنع من الإفلات منه عن طريق استخدام زوارق صغيرة وبذلك يفوت على السفينة الأم فرصة التحايل على القانون ويرد عليها قصدها.

التوصيات:

- نظراً لعدم وضوح وكفاية النصوص الموجودة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار يقترح الباحث اللجوء إلى عمل تشريعي دولي يوضح المقصود بشكل دقيق بمبدأ الوجود الحكمي أو أن يتم ذلك من خلال القضاء الدولي ولا سيما فيما يتعلق بتحديد مدلول تعبير "علاقة الأمومة" و "علاقة فريق العمل" بين السفينة الأم ومراكبها الأخرى حتى لا يستفاد من غموض هذه التعابير والتدخل ضد السفن الأجنبية في أعالي البحار بغير طائل وبالتالي إساءة استخدام مبدأ الوجود الحكمي والاعتداء على مبدأ حرية أعالي البحار.
- يقترح الباحث تعديل نص المادة 3/111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بحيث تذكر إمكانية استئناف المطاردة بعد خروج السفينة الأم أو السفينة هدف المطاردة من المياه الإقليمية لدولة ثالثة حتى لا تصبح السفينة الهاربة وكأنها تغتسل من ذنوبها بمجرد دخولها هذه المياه التابعة لدولتها أو لدولة ثالثة، كما يمكن أن يضاف لذلك حجة أخرى وهي أن حق المرور البريء الذي تتمتع به السفن في المياه الإقليمية التابعة لدول أخرى لم يوجد كما يدل عليه اسمه من أجل توفير ملاذ للسفن الهاربة من الاحتجاز وإنما من أجل المرور من منطقة إلى أخرى من أجل الأعمال السلمية.

مراجع البحث

أولاً: المراجع باللغة العربية:

- د. إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار: المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
- د. إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، المطبعة التجارية الحديثة، 1990.

د. أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.

أحمد بن عبد الله سمباوة، إجراءات الضبط والتحقيق في جرائم تهريب المخدرات وفق نظام أمن الحدود والقانون البحري، محاضرة مقدمة في الدورة التدريبية (التحقيق المتقدم في قضايا المخدرات)، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2007.

د. جيرهارد فان غلان، القانون بين الأمم: مدخل إلى القانون الدولي العام، الجزء الثاني، ترجمة: وفيق زهدي، دار الآفاق الجديدة، بيروت، 1970.

د. حازم محمد عتلم، أصول القانون الدولي (القسم الثاني): أشخاص القانون الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2001.

د. حسين حنفي عمر، احتجاز وتفتيش سفن القرصنة والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البريء: حق الملاحة الدولية بين النظرية والتطبيق، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الأولى، 2009.

سمير جرجس بطرس، حق المطاردة الحارة في القانون الدولي، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1977.

د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النهضة، القاهرة، 1983.

د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار: البحر العالي، دار الأديب، بغداد، 2000.

د. محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام: القانون الدولي العام أو قانون الأمم زمن السلم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1993.

ثانياً: المراجع باللغة الإنكليزية:

Books:

- C. John Colombos, the International Law of the Sea, Longmans Green, London, Sixth Edition, 1967.
- D P O'Connell, the International Law of the Sea, Oxford University Press, Oxford, Vol.2, 1984.
- Myres Smith McDougal, William T. Burke, the Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea, New Haven Press, New Haven, 1985.
- Nicholas M. Poulantzas, the Right of Hot Pursuit in International Law, Martinus Nijhoff Publishers, Hague, Second Edition, 2002.
- Yoshifumi Tanaka, the International Law of the Sea, Cambridge University Press, UK, 2012

Articles:

- Craig H. Allen, Doctrine of Hot Pursuit: A Functional Interpretation Adaptable to Emerging Maritime Law Enforcement Technologies and Practices, Ocean Development and International Law, Vol.20, 1989.
- Erik Jaap Molenaar, Multilateral Hot Pursuit and Illegal Fishing in the Southern Ocean: the Pursuits of the Viarsa 1 and the South Tomi, the International Journal of Marine and Coastal Law, Vol.19, No.1, 2004.
- Robert C. Reuland, the Customary Right of Hot Pursuit Onto the High Seas: Annotations to Article 111 of the Law of the Sea Convention, Virginia Journal of International Law, Vol.33, 1993.
- Vasilios Tasikas, Unmanned Aerial Vehicles and the Doctrine of Hot Pursuit: A New Era of Coast Guard Maritime Law Enforcement Operations, Tulane Maritime Law Journal, Vol.29, No.1, 2004.
- William C. Gilmore, Hot Pursuit and Constructive Presence in Canadian Law Enforcement: A Case Note, Marine Policy, Vol.12, No.2, 1988.
- William C. Gilmore, Hot Pursuit: the Case of R. v. Mills and Others, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 44, No.4, 1995.

Documents:

- A/CONF.13/C.2/L.4.
- Yearbook of the International Law Commission, Vol. I, 1951.
- Yearbook of the International Law Commission, Vol. II, 1956.

- United Nations Conference on the Law of the Sea, Official Records, Vol. IV, 1958.

المواقع الإلكترونية:

http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm

http://www.bbc.co.uk/arabic/multimedia/2012/10/121003_abortion_dutch_ship.shtml