



الوضع القانونى لحطام السفن التاريخية في ضوء

قواعد القانون الدولى للبحار

The legal status of historic shipwrecks in
perspective of the rules of international law
of the sea

إعداد الدكتور / سامي محمد عبد العال

استاذ القانون الدولى العام المساعد

كلية الحقوق - جامعة طنطا

بريد الكترونى : samy.elkhoudari@f-law.tanta.edu.eg

الملخص

تُعد السفينة الوسيلة الأساسية والمُثلى فى النقل البحرى، وقد تطورت صناعتها من أجل مجابهة مخاطر البحر. وعلى الرغم من اعتبار البحر مصدرًا للثروة الطبيعية، ووسيلة لتواصل الشعوب، إلا أنه يُعد مصدرًا للخطر المحيط بالسفينة كلما أبحرت، فدائمًا ما ترتبط السفينة بمخاطر البحر ارتباط الصفة بالموصوف.

وحطام السفينة يفقدها - من ناحية - طبيعتها، ومن ناحية أخرى يُعد انتصارًا للبحر على الإنسان، الأمر الذى يستدعى تدخل الإنسان إما بواسطة عملية الإنقاذ، وإما عن طريق مصالح خاصة بإزالة الخطر الذى يشكله الحطام، أو حتى التخفيف من حدته.

كما أن الاستيلاء على سفينة حربية أو إغراقها أثناء نزاع مسلح قد يغير من وضعها القانونى. إذا تم اعتبار حطام السفن "مقابر حرب"، فقد يستحق - أيضًا - الحماية الخاصة التى توفرها قوانين الحرب. وأخيرًا، فإن طابعها التاريخى قد يؤدي إلى تطبيق مفهوم التراث المشترك للبشرية.

الكلمات المفتاحية : حطام السفن ، القانون الدولى للبحار ، البيئة البحرية .

Abstract

The ship is the primary and ideal means of maritime transport, and its industry has developed in order to confront the dangers of the sea. Although the sea is considered a source of natural wealth and a means of communication between peoples, it is considered a source of danger surrounding the ship whenever it sails. The ship is always associated with the dangers of the sea, as the adjective is with the described.

On the one hand, a shipwreck loses its nature, and on the other hand, it is considered a victory for the sea over man, which requires human intervention either through a rescue operation, or through special interests to remove the danger posed by the wreck, or even mitigate its severity.

The capture or sinking of a warship during an armed conflict may also change its legal status. If shipwrecks are considered "war graves," they may also be entitled to special protection under the laws of war. Finally, its historical character may lead to the application of the concept of the common heritage of humanity.

Keywords: shipwrecks, international law of the sea, marine environment.

مقدمة

تُعد السفينة الوسيلة الأساسية والمُثلى فى النقل البحرى، وقد تطورت صناعتها من أجل مجابهة مخاطر البحر. وعلى الرغم من اعتبار البحر مصدرًا للثروة الطبيعية، ووسيلة لتواصل الشعوب، إلا أنه يُعد مصدرًا للخطر المحيط بالسفينة كلما أبحرت، فدائمًا ما ترتبط السفينة بمخاطر البحر ارتباط الصفة بالموصوف.

وحطام السفينة يفقدها - من ناحية - طبيعتها، ومن ناحية أخرى يُعد انتصارًا للبحر على الإنسان، الأمر الذى يستدعى تدخل الإنسان إما بواسطة عملية الإنقاذ، وإما عن طريق مصالح خاصة بإزالة الخطر الذى يشكله الحطام، أو حتى التخفيف من حدته.

- أهمية البحث:

إن التقدم التكنولوجي الهائل دفع العالم إلى تطوير السفن البحرية، ومن المفترض أن يستمر البحث والتطوير حتى تصبح السفينة غير المأهولة في النهاية حقيقة تجارية. إن مثل هذه السفن تمتلك إمكانات كبيرة لإبحار أكثر أمانًا وشحن أكثر كفاءة. إلا أن الطبيعة التدميرية لهذه التكنولوجيا المتقدمة ستجلب آثارًا واسعة النطاق على المجتمع، والاقتصاد، والبيئة، والقانون، والسياسة، لسنوات عديدة قادمة.

كما سنحاول البحث عن الوضع الحالي للقانون الدولي فيما يتعلق بحقوق الملكية لجميع أنواع حطام السفن المكتشفة في المياه الدولية. وسوف يظهر أن هناك حاجة إلى إتفاقية متعددة الأطراف لإنشاء إطار دولي لحقوق الملكية لحطام السفن ذات القيمة التاريخية والأثرية، فضلًا عن حطام السفن الحربية.

وفي سعينا إلى وضع قاعدة بشأن السفن الحربية الغارقة؛ باعتبارها حطامًا، بصرف النظر عن معاملتها الخاصة في إتفاقيات الإنقاذ، فقد تخضع السفن الحربية الغارقة للقواعد العامة للتراث الثقافي المغمور بالمياه، اعتمادًا على مكان تواجد الحطام (في المياه الداخلية أو الأرخيبيلية أو الإقليمية أو المنطقة المتأخمة أو الجرف القاري أو

منطقة قاع البحر الدولية)، وتختلف حقوق والتزامات دول العلم والدول الساحلية والدول الأخرى.

كما أن الاستيلاء على سفينة حربية أو إغراقها أثناء نزاع مسلح قد يغير من وضعها القانوني. إذا تم اعتبار حطام السفن "مقابر حرب"، فقد يستحق - أيضًا - الحماية الخاصة التي توفرها قوانين الحرب. وأخيرًا، فإن طابعها التاريخي قد يؤدي إلى تطبيق مفهوم التراث المشترك للبشرية.

- إشكالية البحث:

يؤدي حدوث الحطام إلى مخاطر ملاحية وبيئية داخل البيئة البحرية. فقد كانت عواقب إهمال إزالة حطام السفن من المجاري المائية لسنوات عديدة موضوعًا للمناقشة من منظور القانون الدولي. ومن الضروري أن يكون وجود وإنفاذ حقوق الطرف الثالث في الاستخدام الآمن للبيئة البحرية دون أي عائق ناجم عن حطام السفن هو سؤال يتطلب إجابة قانونية محددة وواضحة.

حيث بدأ الاهتمام الدولي بشأن التراث الثقافي، وخاصة التراث الثقافي المغمور بالمياه في التطور خلال القرن الماضي. ويقدر أن هناك حوالي ثلاثة ملايين من حطام السفن تحت الماء تحتوي على عملات ذهبية وأشياء أخرى ثمينة، تم إثبات ذلك من خلال اكتشاف حطام السفينة تيتانيك.

كما أدى غياب المبادئ القانونية والآليات الدولية التي تحكم حقوق الملكية لحطام السفن المكتشفة في قاع البحر إلى ظهور العديد من النزاعات بشأن إنقاذ حطامها. كما كشفت التطورات التكنولوجية التي سهلت اكتشاف السفن الغارقة عن أوجه القصور في الأطر القانونية الدولية التي تنظم عملية إنقاذ حطام السفن في المياه الدولية.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

- أسباب اختيار البحث:

توفير الحماية القانونية الدولية لحطام السفن في المياه الدولية، فضلاً عن توفير الحماية القانونية للآثار المغمورة بالمياه، ومنع النزاعات الناشئة عن إنقاذ السفن الحربية. فلقد تم التغاضي عن الوضع القانوني للأشياء الموجودة في قاع البحر في المياه الدولية من قبل فقه القانون الدولي، ويرجع ذلك في المقام الأول إلى أن انتشار حطام السفن من قاع البحر كان - حتى وقت قريب نسبياً - مستحيلاً من الناحية التكنولوجية.

ومع ذلك، فإن التطور التكنولوجي، جعل حطام السفن الموجودة في قاع البحار العميقة في متناول المنقذين. ومن المرجح أن تؤدي إمكانية الوصول هذه، إلى جانب عدم وجود إتفاقية دولية لتنظيم عملية إنقاذ حطام السفن الموجودة في قاع البحر، إلى صراعات دولية في المستقبل.

هنا يثور التساؤل حول من يملك بقايا ومحتويات حطام السفن التاريخية القديمة التي عثر عليها في أعالي البحار؟ من المكتشف؟ الدولة التي أبحرت السفينة الغارقة تحت علمها؟ الثقافة التي نشأت منها الحطام والتحف؟ مع اكتشاف سفينة تيتانيك في عام ١٩٨٥، نشأت موجة فقهية لمعالجة غموض القوانين البحرية المتعلقة بحطام السفن وعمليات الإنقاذ^(١).

وأحدث محاولة دولية لمعالجة هذا الغموض كانت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢، إلا أنها لم تقدم الكثير لحل الغموض الذي يحيط بملكية الحطام، ولا

(١) **Thomas J. Schoenbaum:** Admiralty and Maritime Law, no. 1, West Group, University of California, 1984, p. 844.

تزال عرضة للعديد من الدعاوى القضائية^(١)، لتحديد حقوق ملكية حطام السفن ومحتوياتها. فالتقاضي مكلف ويستغرق وقتاً طويلاً للعثور على حطام السفن واستعادتها^(٢). وبسبب هذا الغموض يجوز لأطراف متعددة تأكيد مطالبات الملكية، حيث يجوز للمكتشف الأول تأكيد المطالبات ضد المكتشفين اللاحقين؛ ويجوز للمالك السابق رفع دعوى ضد المكتشف؛ واعتماداً على الموقع والدولة المالكة للحطام، يجوز للحكومات الوطنية أو حكومات الدول تأكيد مطالبات الملكية^(٣).

كما يمكن أن يكون لحطام السفن قيمة غير نقدية في شكل قيمة ثقافية أو أثرية^(٤). ويختلف علماء الآثار والمنقذون حول الطرق المناسبة لاستخدامها في الإنقاذ من أجل

(^١) **Peter Del Bianco:** Underwater Recovery Operations in Offshore Waters: Vying for Rights to Treasure, Boston University International Law Journal, vol. 5, 1987, p. 153.

(^٢) **Roderick Mather:** Technology and the Search for Shipwrecks, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 30, 1999, p. 175.

حيث قرر:

«Deep-water survey instruments remain the province of high-powered research organizations and well-sponsored private companies».

(^٣) **Timothy T. Stevens:** The Abandoned Shipwreck Act of 1987: Finding the Proper Ballast for the States, Villanova Law Review, vol. 37, 1992, p. 573.

(^٤) **D. K. Abbass:** A Marine Archaeologist Looks at Treasure Salvage, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 30, 1999, p. 261.

حيث أكد:

«Shipwrecks can have non-monetary value in the form of cultural or archaeological worth».

٢- الوضع القانونى لحطام السفن التاريخية فى ضوء قواعد القانون الدولى للبحار

الحفاظ على القيمة الأثرية لحطام السفن، والاعتقاد بأن حطام السفن معرضة " لخطر بحري" ويجب إنقاذها من أجل حمايتها"^(١).

- منهج البحث:

يعتمد البحث على مجموعة متداخلة من مناهج البحث، حيث اعتمد البحث على استخدام المنهج الاستنباطى، والذى يعرف فى المجال القانونى بالمنهج التحليلى الذى يقوم على القواعد العامة الموجودة سلفاً، فنقطة الانطلاق فى هذا المنهج هى انتقال الباحث من العام إلى الخاص، أو من الكل إلى الجزء.

كما استخدم البحث المنهج الاستقرائى، والذى يعرف فى المجال القانونى بالمنهج التأسىلى، ويُقصد به المنهج الذى يعتمد فيه الباحث على عدد من الظواهر المتشابهة، بصدد موضوع معين، ويقوم بدراستها وتحليلها، ومعرفة أسباب التشابه بينها، ثم يصل إلى قاعدة عامة تحكم هذه الظاهرة أو تلك.

- خطة البحث:

لقد قمنا بتقسيم هذه الدراسة الى ثلاثة مباحث على النحو التالى:

المبحث الأول: ماهية حطام السفن التاريخية.

المبحث الثانى: الولاية القضائية على حطام السفن التاريخية.

(^١) **Ole Varmer:** The Case Against the "Salvage" of Cultural Heritage, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 30, 1999, p. 58.

المبحث الأول

ماهية حطام السفن التاريخية

نؤكد بدايةً إلى أن هناك غيابًا عامًا لقواعد القانون الدولي - بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢- بشأن النظام القانوني لحطام السفن التاريخية^(١). ونتيجة لذلك، تظل هذه المسألة تتسم في الكثير من الأحيان بالغموض وعدم الوضوح^(٢). وإزاء ذلك الغموض فإننا سوف نتناول مفهوم الحطام البحري، ثم مفهوم حطام السفن التاريخية، ثم نتناول بالتفصيل قانون الاكتشاف والإنقاذ، وذلك على النحو التالي:

أولاً: مفهوم الحطام البحري:

يجب التنويه بدايةً إلى أن التخلص من القمامة وتراكمها في البيئة البحرية يُعد أحد أسرع التهديدات تأثيرًا على وضع محيطات العالم^(٣)، وإزاء ذلك اختلف فقهاء القانون

^(١) **Bodislav Vukas:** Essays on the New Law of the Sea ,1985, p. 244.

^(٢) **Lawrence J.Kahn,Comment:** Sunken Treasures: Conflict Between Historical Preservation Law and the Maritime Law of Finds,Tulane Environmental Law Journal, vol. 7, p. 595.

^(٣) **Hiroshi Miyake et al:** Deep-sea litter study using deep-sea observation tools, Interdisciplinary Studies on Environmental Chemistry—Marine Environmental Modeling & Analysis, TERRAPUB, 2011, pp. 262-264.

حيث أكد على أن:

«Marine debris is present in all marine habitats, from densely populated regions to remote points far from human activities from beaches and shallow waters to the deep-ocean trenches. The density of marine debris varies greatly among locations, influenced by anthropogenic activities, hydrological and meteorological conditions, geomorphology, entry point, and the physical characteristics of debris items».

كما أكد على أن:

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

الدولى حول وضع تعريف جامع مانع لمصطلح الحطام البحرى. حيث ذهب جانب فقهى إلى تعريف الحطام البحرى بأنه " أي مادة صلبة مصنعة أو معالجة (خاملة عادة) تدخل بيئة المحيط من أي مصدر^(١).

كما عرفه البعض^(٢) بأنه " كل شيء يُعثَر عليه على شواطئ الدولة أو مياهها الداخلية أو الإقليمية من بقايا السفن وحمولتها". كما عرفه البعض الآخر بقوله أنه

«Whilst marine debris encompasses a very wide range of products, most items fall into a relatively small number of material types such as glass, metal, paper and plastic».

^(١) **James M. Coe:** Marine Debris, Sources, Impacts, and Solutions, Springer-Verlag New York, Inc, 1997, p. 432.

واستنادًا لذلك يؤكد البعض على ذلك بقوله:

«Debris is more than an unsightly Inconvenience for beach-bound vacationers or pleasure boaters; it's one of the world's most pervasive pollution problems affecting our oceans and Inland waterways. It affects the economies and Inhabitants of coastal and waterside communities worldwide, Cigarette filters and cigar tips, fishing line, rope and gear, baby diapers and napples, six-pack rings, beverage bottles and cans, disposable syringes, tires-the litany of litter is as varied as the products available in the global marketplace, but it all shares a common origin. At a critical decision point, someone, somewhere, mishandled it- either thoughtlessly or deliberately. Ocean dumping is not a new phenomenon. It has been a practice for centuries. While our habits haven't necessarily changed, the nature of marine debris has-dramatically. Over the past 30 to 40 years, organic materials (once the most common forms of debris) have yielded to synthetic elements, like plastics, as the most abundant material in solid waste. Durable and slow to degrade, Items like beverage bottles, packing straps, tarps, and synthetic fishing line can become debris with staying power. In addition, many of these items are highly buoyant, allowing them to travel in currents for thousands of miles, endangering marine ecosystems and wildlife along the way».

^(٢) **Galgani F.:** Marine Strategy Framework Directive, European Comission joint Research Centre, 2010, p.10.

حيث الحطام البحرى بأنه:

أي مادة صلبة ثابتة أو مصنعة أو معالجة يتم التخلص منها أو التخلي عنها في البيئة البحرية والساحلية^(١).

هذا وقد عرفت المادة الأولى من إتفاقية نيروبي لإزالة الحطام لعام ٢٠٠٧، الحطام البحري بقولها أن " الحطام": على أثر وقوع حادثة بحرية، يعني ما يلي^(٢):

- سفينة غارقة أو جانحة؛
- أو أي جزء من سفينة غارقة أو جانحة، بما في ذلك أي شيء موجود أو كان موجودًا على متن هذه السفينة؛

«Any persistent, manufactured or processed solid material discarded, disposed of, or abandoned in the marine and coastal environment. It consists of items that have been made or used by people, and deliberately discarded or unintentionally lost into the marine environment. This definition does not include semi-solid remains of, for example, mineral and vegetable oils, paraffin and chemicals».

كما أكد على أن:

«Whilst marine debris encompasses a very wide range of products, most items fall into a relatively small number of material types such as glass, metal, paper and plastic».

(١) **Juying Wang et al:** Marine Debris, United Nations, 2016. P. 1.

(٢) حيث نصت المادة الأولى من إتفاقية نيروبي لإزالة الحطام لعام ٢٠٠٧، على ذلك بقولها:

«Wreck, following upon a maritime casualty, means:

A- A sunken or stranded ship; or

B- Any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or

C- Any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or

D- A ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, adopted Nairobi, 18 May 2007, Article 1/4».

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

- أو أي شيء مفقود من سفينة في البحر يكون جانحًا أو غارقًا أو طافياً على سطح الماء؛
- أو سفينة على وشك أو يتوقع بصورة معقولة أن تغرق أو تجنح، ولم تتخذ أي تدابير فعلية لتقديم المساعدة للسفينة، أو لأي أملاك معرضة للخطر، أو كانت في طور الإلتخاذ.

وتجدر الإشارة الى أن الحطام البحري ينشأ من مجموعة واسعة ومتنوعة من المصادر، إذ يعتبر غالبية الحطام البحري -حوالي ٨٠ في المائة- التي تدخل البحار والمحيطات مصدرها مصادر برية، بما في ذلك معالجة مياه الصرف الصحي، وفيضان المجاري مجتمعة، والأشخاص الذين يستخدمون الساحل للترفيه أو الصيد على الشاطئ، والتخلص من النفايات الصلبة على الشاطئ، والإلقاء غير المناسب أو غير القانوني للقمامة المنزلية والصناعية، وما إلى ذلك^(١).

ومما لا شك فيه أن وجود الحطام في البيئة البحرية يشكل إثارة للجدل، فمن المعروف أنه ضار بالكائنات الحية، ويشكل خطرًا على الشحن البحري، وقد يكون لديه - أيضًا - القدرة على نقل الملوثات لمسافات طويلة^(٢). حيث تم تحديد الحطام البحري، وخاصة تراكم الحطام البلاستيكي، كمشكلة عالمية إلى جانب القضايا الرئيسية المعاصرة الأخرى، مثل تغير المناخ والتنوع البيولوجي^(٣).

^(١) **Allsopp et al:** Plastic Debris in the World's Oceans. Greenpeace. Netherlands, 2006. p. 5.

^(٢) **Stap:** Marine Debris as a Global Environmental Problem: Introducing a solution based framework focused on plastic. A STAP Information Document. Global Environment Facility, Washington, DC.2011.

^(٣) **CBD STAP-GEF:** Impacts of Marine Debris on Biodiversity: Current Status and Potential Solutions. Technical Series No. 67. Secretariat of the Convention on Biological Diversity (CBD) and the Scientific and Technical Advisory Panel (STAP) – GEF.2012.

حيث يحتوي البلاستيك على مجموعة واسعة من المواد الكيميائية، بما في ذلك الناتجة عن التصنيع وتلك التي تتراكم من البيئة البحرية. كما تحتوي المواد البلاستيكية على مجموعة واسعة من المواد الكيميائية السامة التي يتم دمجها أثناء التصنيع والتي يمكن إطلاقها في البيئة^(١). ولذا أثبتت الأبحاث أن المواد الكيميائية المستخدمة في بعض المواد البلاستيكية^(٢)، مثل الفثالات - وهي مواد كيميائية تستخدم لجعل البلاستيك مرناً - ومثبطات اللهب، يمكن أن يكون لها آثار سامة على الأسماك والثدييات والرخويات ويسبب عمومًا أضرارًا وراثية^(٣).

ثانيًا: مفهوم حطام السفن التاريخية:

من الجدير بالذكر أن الحديث عن الحطام البحري، يستلزم بالضرورة التطرق إلى السفن، على اعتبار أن السفينة هي الوسيلة الأساسية لاستخدام الإنسان للبحر، وهي الوسيلة المخصصة لنقل البضائع، ونظرًا لمواجهتها لمخاطر البحر أثناء ممارستها للملاحة، فمن الممكن أن تصبح حطامًا، نتيجة تعرضها لحادث بحري، لذا سنتحدث أولاً: عن تعريف حطام السفن، وثانيًا: عن شروطه، وأخيرًا نتناول الحديث عن العوامل المؤثرة في إزالة حطام السفن التاريخية، وذلك على النحو الآتي:

(¹) **Mariano J. Aznar-Gomez:** 'The 1996 Nuclear Advisory Opinion and Non Liqueur in International Law', International & Comparative Law Quarterly, vol. 48, 1999, p. 3.

(²) **Guido Carducci:** New Developments in the Law of The Sea: The UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage, AJIL, vol. 95, no.3, 2002, p. 419.

(³) **Teuten et al:** Transport and release of chemicals from plastics to the environment and to wildlife. Philosophical Transactions of the Royal Society of London Biology, 2009, pp. 2027-2045.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

١- تعريف حطام السفن التاريخية:

لقد خلفت الحروب في السنوات الماضية إرثاً يتمثل في آلاف السفن الغارقة عبر المحيطات. لذا فقد تناولت بعض الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالقانون البحري تعريف حطام السفن، إلا أنها تُستخدم هذا المصطلح بشكل عام، وبمعنى مختلف وأوسع مقارنة بالقانون الوطني^(١).

من أجل ذلك يعرف البعض^(٢) حطام السفينة بأنها " تعديل جوهرى للإتساق المادي للسفينة، أو الحالة الناتجة عن عدم القدرة على الإبحار، بسبب غياب المعدات، وعدم وجود تدابير الحراسة والمناورة".

وبالنسبة لحطام السفينة يجب أن نميز بين المعايير الموضوعية (الجنوح المادي أو الغرق أو تدمير السفينة)، والمعايير الذاتية (التخلي عن السفينة دون نية استرداد الحياة) من أجل تحديد سبب حطام السفينة من وجهة النظر القانونية.

فالاتفاقية الدولية للإنقاذ، المبرمة في لندن في ٢٨ أبريل ١٩٨٩ والتي دخلت حيز التنفيذ في ١٤ يوليو ١٩٩٦، لا تقدم تعريفاً محدداً لحطام السفينة. ومع ذلك، تنص

(^١) **Marco Gregori:** The Concept of Shipwreck among National and International Law, 2016. p.69. <https://www.researchgate.net/publication/324953602>.

حيث يؤكد على ذلك بقوله:

«As anticipated, it may be noticed that international conventions widen the concept of shipwreck: if in national law a shipwreck is qualified according to its physical definition (former ship which has lost its buoyancy) or according to the existence of a subjective element (abandonment of the ship by master and crew) or according both of them, in International Law the term "shipwreck" includes also structures which actually are still vessels. As a consequence, the concept of "vessel" and shipwreck" and not necessarily antinomic: the creation of a wreck does not always imply the death of the vessel, as a shipwreck paradoxically may still be a vessel».

(^٢) **Michal Chwedczuk:** 'Analysis of the Legal Status of Unmanned Commercial Vessels in US Admiralty and Maritime Law, Ournal of Maritime Law and Commerce, vol. 47, no. 2, 2016, p. 125.

الاتفاقية في المادة (١/ب/ج) على أن السفينة هي " أي مركب أو أية منشأة قابلة للملاحة". و"ممتلكات" تعني " أي أدوات غير متصلة بشكل دائم ومتعمد بالشاطئ وتتضمن الشحن المعرض للخطر".

وإذا كان من الواضح أن تعريف "السفينة" المذكور في الاتفاقية لا يشمل "حطام السفن"، فإن الأعمال التحضيرية توضح أن مفهوم "الممتلكات" يشمل كلا من السفن الغارقة والحطام، على الرغم من أن مسألة ما إذا كانت حطام السفن "ملكية" تخضع لأحكام الاتفاقية، باستثناء حقوق الدول في إبداء التحفظات، عندما تكون الممتلكات المعنية ملكية ثقافية بحرية ذات أهمية أثرية أو تاريخية وتقع في قاع البحر^(١).

أما فيما يتعلق باتفاقية نيروبي لإزالة الحطام، والتي اعتمدت في ١٨ مايو ٢٠٠٧ ودخلت حيز النفاذ في ١٤ أبريل ٢٠١٥، بينت الأساس القانوني والقواعد الموحدة للدول لإزالة حطام السفن الواقعة خارج البحر الإقليمي، والتي قد تؤثر سلبيًا على سلامة الأرواح والبضائع والممتلكات في البحر، وكذلك البيئة البحرية، حيث تنص المادة (٤/١) منها على أنه " لأغراض الاتفاقية: يعني مصطلح "الحطام" عقب وقوع حادث بحري: (أ) سفينة غارقة أو جانحة؛ أو (ب) أي جزء من سفينة غارقة أو جانحة، بما في ذلك أي جسم موجود أو موجود على متن هذه السفينة؛ أو (ج) أي شيء يُفقد في البحر من السفينة ويجنح أو غارقًا أو منجرًا في البحر؛ أو (د) سفينة على وشك الغرق أو الجنوح، أو من المتوقع بشكل معقول، أن تغرق، حيث لم يتم بالفعل إتخاذ تدابير فعالة لمساعدة السفينة أو أي ممتلكات معرضة للخطر.

ويتضح من ذلك أن إتفاقية نيروبي قد نصت على تعريف واسع للغاية لحطام السفينة، فإلى جانب النظر في الأشياء التي لم تكن في السابق سفينة، فإنه لا يشمل فقط السفن الغارقة والجانحة، دون الإشارة إلى أي تغيير في بنيتها المادية، ولكن أيضًا

(١) F. Berlingieri: Berlingieri on Arrest of Ships, 4th ed., London, 2006, p. 63.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

السفن العائمة التي لم تنجح أو غرقت بعد -على الرغم من أن من المتوقع حدوث ذلك -، وبالتالي، لا يمكن اعتبارها حطام سفينة بالمعنى الفني للمصطلح^(١).

أما بخصوص إتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، المعتمدة في ٢ نوفمبر ٢٠٠١، والتي دخلت حيز التنفيذ في ٢ يناير ٢٠٠٩، بهدف حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، فلم تذكر صراحةً حطام السفن؛ ولكن وفقاً لنص المادة الأولى منها تنص على أنه " لأغراض هذه الاتفاقية: يقصد بالتراث الثقافي المغمور بالمياه جميع آثار الوجود الإنساني التي لها طابع ثقافي أو تاريخي أو أثري، والتي ظلت مغمورة بالمياه جزئياً أو كلياً، بشكل دوري أو متواصل، لمدة مائة عام على الأقل مثل: السفن أو الطائرات أو المركبات الأخرى أو أي جزء منها، أو حمولتها أو محتوياتها الأخرى، إلى جانب سياقها الأثري والطبيعي"^(٢).

ويتضح من ذلك أن إتفاقية اليونسكو تُدرج - ضمناً - حطام السفن في تعريف السفينة، إذ من الواضح أن السفن التي ظلت تحت الماء لأكثر من مائة عام تستوفي الشرط الموضوعي لاعتبارها حطام سفن.

^(١) Marco Gregori: The Concept of Shipwreck among National and International Law, op.cit.p.68. <https://www.researchgate.net/publication/324953602>.

حيث ذكر:

«Given its peculiar scope of application, the Nairobi Convention provides a very broad definition of shipwreck: besides considering objects which have formerly never been a ship, it includes not only sunken and stranded ships, without reference to any changing in their physical structure, but also to floating ships which have not yet stranded or sunken (although they are «expected to») and, therefore, can not be considered shipwrecks in the ordinary sense of the term».

^(٢) UNESCO Convention Concerning the Protection of the Underwater Cultural Heritage, p. 19.

٢- الشروط الواجب توافرها في حطام السفينة:

حتى يمكن اعتبار السفينة حطامًا ينبغي توافر مجموعة من الشروط وهي:

- أن يتخلى الطاقم عن السفينة:

التخلي يعني: أن يكون الطاقم بأكمله قد غادر السفينة، ولم يبقى أحد على متنها. وبتعبير أدق "هروب لجميع الأفراد الذين يتكفلون بالتشغيل اليومي للسفينة"، ولكي نكون أكثر وضوحًا، فإن التخلي يعني "أن الطاقم ترك إلتزامه بالسفينة تمامًا، ولم يعد لديه أي اهتمام بها"^(١).

ومن الجدير بالذكر أن التخلي من الناحية القانونية لا يعني تنازل مالك السفينة عن حقه في الملكية، بل هو الخسارة اللحظية لإمكانية إثبات حيازة السفينة. ومن ثم فحتى لو تخلى الطاقم عن السفينة تمامًا، فإن هذا لا يعني أن مالك السفينة فقد ملكيتها^(٢).

- عدم قدرة السفينة على الملاحة:

شرط عدم قابلية السفينة أو عدم قدرتها على الملاحة البحرية معيار من معايير اعتبار السفينة آلية عائمة، وإذا انتفت عنها هذه الصفة فإنها تدخل في إطار "الحطام". وبالرجوع إلى تعريف السفينة وفقا لما سبق ذكره، والتي جاء فيه "تعتبر سفينة كل أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية"^(٣).

وعندما نتحدث عن عدم الصلاحية للإبحار، هذا يعني أننا ببساطة استبدلنا عبارة عدم الطفو بعبارة عدم الصلاحية للإبحار، وفي الواقع إن هذا المبدأ له خصوصية

(^١) **Bass G:** Archaeology underwater, Frederick A. Praeger, New York, 1966, p. 15-22.

(^٢) **René Rodière:** Droit maritime, le navire, Paris, Dalloz ; 1980, p. 273.

(^٣) **Frederik Lynge Vogensen:** Shipwreck and piracy. A tale of Danish State Formation, Foreign Policy, and "maritime incompetence", Revista Universitaria de Historia Militar, Vol. 10, no. 20, 2021, p. 41.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

معينة؛ فهو مخصص للسفينة بشكل خاص. ويفسر هذا المبدأ بحقيقة أنه حتى عندما يتم سحبها، فإنها لن تكون صالحة للقيادة بأمان إلى أي ميناء. كما يوضح لنا هذا المبدأ أن السفينة غير القادرة مؤقتًا على الطفو ليست حطامًا لأنها، مع بعض الإصلاحات، يمكن أن تستعيد قدرتها على الطفو. وباختصار، فإن مبدأ عدم الطفو يعني أن السفينة - في حالة عدم صلاحيتها للإبحار - لن تكون قادرة على مواجهة البحر حتى مع بعض الإصلاحات، وذلك لكي تصبح حطامًا^(١).

- أن يكون الحطام عبارة عن سفينة:

بمعنى أن الحطام - قبل أن يصبح كذلك - كان في بداية الأمر عبارة عن سفينة قابلة للملاحة قبل غرقها أو جنوحها^(٢). كما عرفت إتفاقية نيروبي بأنها " أي مركب - أيًا كان نوعه - يعمل في البيئة البحرية، مهما كانت طبيعتها، والتي تكون قادرة على ممارسة الملاحة في عرض البحر". ومعنى ذلك أن هذا الحطام كان قبل الحادث البحري - مهما كان نوعه غرق أو جنوح - عبارة عن سفينة بالمفهوم الذي سبق شرحه وفقا للمادة الأولى من إتفاقية نيروبي^(٣).

^(١) **Noely Martino:** Reflexion sur les problemes des epaves de navire Cas de fort dauphin, Mémoire de maîtrise en Droit privé, 2006, p.10.

^(٢) **Safiye Tecen:** Legal analysis of national law on wrecks and abandoned ships in, World Maritime University, 2019, p.12.

^(٣) **Bunker Alice Louise:** Protection of the Environment During Armed Conflict: One Gulf, Two Wars, Review of European Community and International Environmental Law 13, no. 2, 2003, p. 201.

حيث نكر:

«Usually the only parts made of wooden ships preserved after sinking are those that have been buried in silt or sand. In contrast, vessels made of steel or iron, depending on their quality, thickness, and manufacture might preserve the ship's structure for decades. Things like propellers, condensers, hinges and port holes which are often made from non-ferrous metals such as brass and phosphor bronze, remain for centuries after the vessel sink because these materials do not corrode easily».

٣- العوامل المؤثرة في إزالة حطام السفن التاريخية:

يُعد الطقس عاملاً مهماً للغاية في عملية إزالة الحطام، لأنه سيحدد متى أو حتى ما إذا كانت العملية ستبدأ أم لا. فاختيار الإطار الزمني المناسب للعملية، على سبيل المثال، قد يقلل من نفقاتها ومدتها الإجمالية. ولتحقيق هذا الهدف، تُعد الدقة المحسوبة للتنبؤات الجوية أداة قيمة للتنظيم السليم لعملية إزالة الحطام^(١).

كما تُعد قوة الرياح عاملاً بيئياً مهماً، لأنه عندما يتم رفع حطام السفينة فوق سطح البحر، تكون منطقة الرياح مكشوفة بشكل كبير. علاوة على ذلك فإن استقرار المعدات المستخدمة في هذا النوع من العمليات مثل أبراج الحفر والصنادل وسفن الدعم يمكن أن يتأثر بشكل كبير بالرياح^(٢). كما أن التسارع الناتج عن الرياح يزيد من مستوى الخطر على سلامة المعدات المستخدمة وسلامة المنقذين في العمل^(٣). والاحتياط الوحيد ضد الرياح هو معرفة الحدود التشغيلية للمعدات، ومتى يتم إيقاف التشغيل^(٤).

وعلى أية حال يمكن أن تؤثر البيئة المحيطة بحطام السفينة على عملية إزالة الحطام من خلال عوامل مختلفة^(٥)، أهمها:

^(١) **Cont J. Michel:** Potentially Polluting Wrecks in Marine Waters, International Oil Spill Conference, 2005.

^(٢) **W. I. Milwee:** Modern Marine Salvage, (Cornell Maritime Press, Maryland, 1996, p. 777.

^(٣) **Balmond L:** L'épave du navire in société français pour le droit international, le navire en droit international, Paris , Pedone, 1992, p. 9.

^(٤) **Cont M. J. Barrett:** Spatial tools and analysis of WWII shipwrecks, Master's Project, Nicholas School of the Environment, Duke University, 2011, p. 86.

^(٥) **H. Landquist:** Evaluating the needs of risk assessment methods of potentially polluting shipwrecks, Journal of Environmental Management, vol. 17, no. 3, 2013, p. 419.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

- الأمواج:

إن التسارع الذي تحدثه الأمواج لسفن الدعم العاملة على السطح يؤثر على حطام السفينة. ولذلك - اعتمادًا على حجم الأمواج - يمكن أن تكون العملية خطيرة للغاية أو حتى مستحيلة. ومع ذلك - في بعض الأحيان - يجب إجراء عمليات إزالة الحطام حتى في ظل الطقس القاسي^(١)، كما كان الحال مع الغواصة كورسك^(٢).

- التيارات

يعتمد تأثير التيارات على عملية إزالة الحطام على شدتها. حيث يمكن للتيارات البحرية القوية، القادرة على تغيير شكل قاع البحر، أن تغير موقع حطام السفينة، أو حتى تدفنها. علاوة على ذلك، تؤثر التيارات على قدرة وتثبيت المعدات المستخدمة في العملية، فضلاً عن القدرة على التحكم الفعال في الحطام أثناء مرحلة الرفع. ومع ذلك - وفي بعض الحالات - قد يكون التيار مفيدًا للعملية وإخراج حطام السفينة من قاع البحر^(٣).

- مقاومة المياه:

كل جسم يتحرك داخل البحر يواجه مقاومة، يعتمد حجم هذه القوة بشكل أساسي على العوامل التالية: أ- المساحة التي سقط فيها الجسم، ب- مربع السرعة للجسم. وعادة ما تكون المساحة المتوقعة لحطام السفينة عبارة عن رقم يصل حجمه إلى آلاف أو

(١) **H. Landquist:** Evaluating the needs of risk assessment methods of potentially polluting shipwrecks, Op, cit, o. 420.

(٢) والغواصة كي-١٤١ كورسك غواصة ذات دفع نووي روسية غرقت قرب القطب الشمالي في ١٢ أغسطس ٢٠٠٠ نتيجة حادث لم يتم كشف ملابساته إلا بعد وقت طويل. تنتمي كورسك إلى الغواصات من نوع أوسكار ٢ وتم تصنيعها سنة ١٩٩٠.

Peter Truscott: Kursk: Russia's Lost Pride, New York 2003, p. 5.

(٣) **David Curfman:** Thar Be Treasure Here: Rights to Ancient Shipwrecks in International Waters—A New Policy Regime, 86 Washington University Law Review, vol. 86, 2008, p. 182.

عشرات الآلاف من الأمتار المربعة. ومع ذلك، فإن العامل الرئيسي لقوة المقاومة هو سرعة الحطام أثناء الصعود إلى السطح. حيث تبلغ سرعة الرفع شائعة الاستخدام في عملية إزالة الحطام حوالي ٢-٣ م/ساعة. لكن في بعض الأحيان تفرض الظروف السائدة رفعًا أسرع، كما كان الحال مع الغواصة "كورسك" حيث كانت سرعة الرفع ١٠ م/ساعة، وهي سرعة تعتبر عالية^(١).

ثالثًا: قانون الاكتشاف والإنقاذ:

- قانون الإنقاذ

تم تعريف الإنقاذ على أنه "أي فعل أو نشاط يتم القيام به لمساعدة سفينة أو أي ممتلكات أخرى معرضة للخطر في المياه الصالحة للملاحة، أو في أي مياه أخرى"^(٢)، تم تنقيح مبادئ الإنقاذ وتطويرها باستمرار من قبل قضاة المحكمة الأيرلندية في إنجلترا. ولكن لم يتم توحيد هذه المبادئ إلا منذ عام ١٩١٠ من خلال إتفاقية الإنقاذ الأولى لتطبيقها دوليًا. وينشأ حق المنقذ في الحصول على تعويض مقابل المنفعة التي قدمها وإنقاذه للممتلكات، بل إنه يوفر - أيضًا - حافزًا للبحارة لتحمل المخاطر بغرض مساعدة الآخرين المعرضين للخطر^(٣).

وتتلخص النظرية الأساسية لقانون الإنقاذ في إعطاء المتطوع الذي حافظ على ملكية شخص آخر حق التعويض من المالك، على الرغم من تقديم الخدمات دون علم المالك^(٤).

^(١) Peter Truscott: Kursk: Russia's Lost Pride, Op, Cit, p. 9.

^(٢) Durand Martin Cupido: Maritime Salvage Operations and Environmental Protection, New York, 2023, p. 56.

^(٣) Durand Martin Cupido: Insurability of the Salvage Remuneration, Universiteit Antwerpen, 2016, p. 31.

^(٤) Durand Martin Cupido: Insurability of the Salvage Remuneration, Universiteit Antwerpen, Op, Cit, p. 31.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

وحدد قانون الإنقاذ ثلاثة عناصر لتأكيد المطالبة بالإنقاذ: أولاً: يجب أن تكون الممتلكات التي تم إنقاذها معرضة للخطر. ثانياً: يجب أن تكون خدمة الإنقاذ طوعية؛ أى لا يكون لدى المنقذ واجب موجود مسبقاً لتقديم المساعدة للممتلكات. وأخيراً: الإنقاذ يجب أن يكون ناجحاً كلياً أو جزئياً. وبمجرد توافر هذه العناصر الثلاثة، ينشئ القانون البحري امتيازاً للإنقاذ في الممتلكات المستردة لصالح المنقذ^(١).

وحق المنقذ في امتياز الإنقاذ يتمثل في حقيقة أن المنقذ قد منع الخسارة الكاملة أو على الأقل الضرر الذي يلحق بالممتلكات والذي كان من المؤكد حدوثه إذا لم يتم إنقاذ الممتلكات، وبالتالي يحق للمنقذ رفع دعوى عينية ضد الممتلكات أمام محكمة أميرالية، يحتفظ من خلالها بحق حيازة الممتلكات حتى يتم الفصل في مطالبته بالتعويض، ولا يحصل المنقذ على حق الملكية بمجرد العثور على الممتلكات واستعادتها. وبالمثل، فإن مالك العقار لا يفقد حقه في ملكية العقار لمجرد فقدانه، بل يحتفظ بحق الملكية والحق في العقار رغم انتشاله بواسطة المنقذ، وبناء على ذلك فإن حق المنقذ هو حق حيازة فقط وليس ملكية^(٢).

إزاء ذلك ذهب رأى فقهي - وبحق - الى أن مبررات الإنقاذ مستمدة من الأساس البحري العادل. وهذا الأساس ذو شقين: الأول: أنه كمسألة تتعلق بالسياسة العامة، ينبغي تشجيع الإنقاذ من خلال المكافأة مقابل الخدمات المقدمة. ثانياً: تنص مبادئ العدالة على أنه يجب مكافأة المنقذ عندما يتم منح منفعة لشخص آخر بسبب جهوده،

(١) ARTICLE 8: Duties of the salvor and of the owner and master: 1- The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger: (a) to carry out the salvage operations with due care; (b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; (c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors".

(٢) Mary S. Timpany: Ownership Rights in the Titanic, op.cit, p 87.

والنتيجة الطبيعية لذلك هي؛ أن عدم الدفع سيؤدي إلى إثراء بلا سبب للطرف المالك^(١).

ويتضح من ذلك أن المكافأة هي جوهر قانون الإنقاذ. فهو يجسد مبدأ أن الخدمات المحفوفة بالمخاطر المقدمة طوعاً، يجب أن تتم مكافأتها، كما أنه بمثابة حافز لإنقاذ الأرواح والممتلكات في ظل الظروف الخطرة. ويتم تحديد مبلغ الجائزة من قبل المحكمة، وينبغي ألا تتجاوز القيمة الفعلية للممتلكات التي تم إنقاذها^(٢).

- قانون الاكتشافات

قانون الاكتشافات هو "مجموعة بديلة من القواعد للتعامل مع حقوق حطام السفينة التاريخية. وبتطبيق قانون الاكتشافات، يصبح المكتشف مالكا للحطام فوراً بشرط أن يملك الحياة الفعلية أو الحكيمة".

وبالتالي إذا اختارت المحكمة تطبيق قانون الاكتشافات بدلاً من قانون الإنقاذ، فإن النتيجة هي أن تؤول ملكية الحطام إلى الشخص الأول الذي يمتلك حياتها الفعلية^(٣).

(¹) "the justifications for salvage derived from Maritime's equitable basis. The prevailing rationale is twofold. The first is that as a matter of public policy, salvage should be encouraged via reward for services rendered. Secondly, principles of natural justice hold that a salvor should be rewarded where a benefit is conferred on another by reason of their efforts, and its corollary, that non-payment would result in unjust enrichment of the salvaged party" **Lennox-King, Olivia:** "Laying the mark to port and starboard: salvage under duress and economic duress at contract law." Austl. & NZ Mar. LJ 21 ,2007, p. 38.

(²) **Mary S. Timpany:** Ownership Rights in the Titanic, Op, Cit, p 87.

(³) **Christian Zygmunt Triay:** Who is entitled to a shipwreck located in international waters?Acontest for the spoils between salvors, the original owners, leegitimate heirs, Op, Cit, p. 23.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

إذن يكمن جوهر الملكية في ما إذا كان المالك قد تخلى عن السفينة وحطامها أم لا. ويمكن أن يكون هجر المالك صريحًا أو ضمنيًا. فالعوامل التي ستأخذها المحكمة في الاعتبار تشمل حالة السفينة عند هجرها، ومقدار الوقت الذي انقضى، والخطوات التي اتخذها المالك لاستعادتها، فإذا وجدت المحكمة أن المالك قد تخلى عن كل أمل في استردادها، فسيتم اعتبار السفينة مهجورة، فملكية الحطام المهجور تعتمد على حيازة من وجده^(١).

ففي قضية Eads v. Brazelton، ذكرت المحكمة " أن حيازة الممتلكات المفقودة أو المهجورة أو بدون مالك، يجب أن يعتمد على الاستيلاء الفعلي على الممتلكات وتحويلها إلى حيازة فعلية"^(٢).

رابعًا: حطام السفن التاريخية كتراث ثقافي أو أثرى:

لقد ساهمت الرغبة في العثور على القطع الأثرية ذات الأهمية التاريخية والمالية والاستفادة منها، في تعريض موارد التراث الثقافي المغمور بالمياه للخطر^(٣).

حيث يتكون التراث العالمي من " المواد التي يتم العثور عليها تحت الماء، والتي تكون بشكل عام ملقاة في قاع البحر أو مدمجة فيه، والتي لديها القدرة على تقديم معلومات حول الوجود البشري في الماضي".

وحطام السفن - نظرًا لطبيعة موقعها - توفر على وجه الخصوص مزايا تعليمية وإعلامية فريدة لعلماء الآثار وعلماء الأنثروبولوجيا والمؤرخين والبحارة؛ حيثما تكون البقايا ملقاة على قاع البحر أو فيه، وهناك قيمة إضافية لحطام السفن تتمثل في أنها

^(١) Mary S. Timpany: Ownership Rights in the Titanic, Op, Cit, p 89.

^(٢) Barlow F. Burke: A Reprise of the Case of Eads v, Brazleton, Arkansas Law Review, Vol. 44, 1991, p. 435.

^(٣) Meike Rachmana: The Conception of Historic Shipwrecks Ownership in Accordance with International Law, Indonesian Journal of International Law, vol. 12, no. 3, April 2015, p. 359.

قد تشكل "وديعة مغلقة"، أي موقع يحتوي على مواد كلها قيد الاستخدام في نفس الوقت^(١).

ولقد بدأ الاهتمام الدولي بشأن التراث الثقافي، وخاصة التراث الثقافي المغمور بالمياه، في التطور خلال القرن الماضي. حيث تشير الدراسات إلى وجود حوالي ثلاثة ملايين حطام سفينة تحت الماء، تحتوي على عملات ذهبية وأشياء ثمينة أخرى، إذ تم إثبات ذلك من خلال العثور على حطام السفينة "تيتانيك"^(٢).

وتتطبق مبادئ الإنقاذ في القانون الدولي على جميع حطام السفن. ويخضع حطام السفن ذات القيمة التاريخية أو الأثرية - أيضًا - لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢. ومع ذلك، لا توفر كل من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وقانون الإنقاذ معايير دولية كافية لتسوية تنازع القوانين والنزاعات القضائية بين الدول والأطراف الخاصة لجميع حطام السفن^(٣).

ويُعد التعاون الدولي في شأن حطام السفن التاريخية ضرورة حيوية. لأنه عندما نناقش حطام السفن التاريخية، لا يتعلق الأمر فقط بالقيمة الاقتصادية التي تحتوي عليها، ولكن - أيضًا - بالروابط التاريخية، والجانب الأثري الذي له أهمية كبيرة في وجود تاريخ بلد ما أو الوجود العالمي بشكل عام.

وعلى المستوى الدولي، كان هناك الكثير من الأنظمة التي تستوعب حطام السفن التاريخية بشكل عام، مثل قانون الإنقاذ، وإتفاقية الأمم المتحدة بشأن الوسائل التي

^(١) **George Abi-Saab:** "Cours general de droit international public", RCADI, tome. 207, 1987/VII, p. 9.

^(٢) **Constance Johnson:** For Keeping or for Keeps? An Australian Perspective on Challenges Facing the Development of a Regime for the Protection of Underwater Cultural Heritage, Melbourne Journal of International Law, 2000, p.3.

^(٣) **Kenny Hrusoff:** " The Ownership of the Treasures of the Sea", William and Mary Law Review , Vol . 9 , 1967, p. 383.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

تستخدم لحظر ومنع استيراد وتصدير ونقل ملكية الممتلكات الثقافية بطريقة غير مشروعة سنة ١٩٧٠، والاتفاقية المتعلقة بحماية التراث العالمي الثقافي والطبيعي سنة ١٩٧٢، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة ١٩٨٢، وأيضًا إتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه سنة ٢٠٠١^(١).

إن الجدل حول ما إذا كان من المناسب للمنقذ إنقاذ حطام السفن التاريخية يعتمد بشكل أساسي على ما إذا كان قانون الاكتشافات وقانون الإنقاذ، لا يزال من المناسب تطبيقه على حطام السفن التاريخية^(٢).

ووفقًا لقانون الاكتشافات، يُمنح الحق في بعض الممتلكات المفقودة والمتروكة إلى الشخص الأول الذي وجدها. ومن ناحية أخرى، فإن قانون الإنقاذ لم يتضمن أي تنازل عن حق المالك في حطام السفن، فالمالك لا يزال يمتلك السفينة بغض النظر عن المدة التي تم فيها التخلي عن السفينة. وبصفة عامة، تم تصميم قانون الإنقاذ لتشجيع الأفراد على المخاطرة وسيتم منح المكتشف أو المنقذ مكافأة مثل: نسبة مئوية من قيمة حطام السفن التي يتم إنقاذها، وفي هذه الحالة لم يترك المالك السفينة، لذلك لن يحصل المنقذ على أي أجر عن الشيء أو الجزء الذي تم إنقاذه من السفينة^(٣).

ولكن يثور التساؤل حول كيفية نقل حطام السفن التاريخية، وهل يتم وفقًا للقانون الدولي العام أم وفقًا للقانون الداخلي؟ وبالرجوع إلى الاتفاقات الدولية في شأن هذه المسألة نلاحظ:

^(١) O'keeffe P. J: Shipwrecked Heritage: a commentary on the UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage. Great Britain: Institute of Art and Law, 2002, p. 32.

^(٢) Christopher R. Bryant: The Archaeological Duty of Care: The Legal, Professional, and Cultural struggle over Salvaging Historic Shipwrecks, Albany law review, vol. 65, no. 93, 2001, p. 6.

^(٣) Murphy Russel G: The Abandoned Shipwreck Act of 1987 in the Millennium: Incentives to High Tech Piracy?, Ocean Coastal Law Journal, vol. 8, 2003, p. 167.

أولاً: وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة بشأن الوسائل التي تستخدم لحظر ومنع استيراد وتصدير ونقل ملكية الممتلكات الثقافية بطريقة غير مشروعة لعام ١٩٧٠ فإن ملكية التراث الثقافي تختص بها التشريعات الوطنية وتخضع لها. كما أن ملكية حطام السفن التاريخية تخضع للتشريعات الوطنية، وهذا ما نصت عليه المادة (١٣) منها، بقولها:

"تتعهد الدول الأطراف في هذه الاتفاقية، بما يتوافق مع قوانين كل دولة:

(أ) أن تمنع، بجميع الوسائل المناسبة، عمليات نقل ملكية الممتلكات الثقافية التي من شأنها أن تشجع استيراد هذه الممتلكات أو تصديرها بطريقة غير مشروعة؛

(ب) ضمان تعاون أجهزتها المختصة في تيسير إمكانية إعادة الممتلكات الثقافية المصدرة بطريقة غير مشروعة إلى مالكيها الشرعي؛

(ج) قبول دعاوى استرداد الممتلكات الثقافية المفقودة أو المسروقة التي يرفعها أصحابها الشرعيون أو نيابة عنهم؛

(د) الاعتراف بالحق غير القابل للتصرف لكل دولة طرف في هذا الحق في تصنيف وإعلان بعض الممتلكات الثقافية غير قابلة للتصرف، وبالتالي لا ينبغي بحكم الواقع تصديرها، وتيسير استرداد هذه الممتلكات من قبل الدولة المعنية في الحالات التي تم فيها تصديرها".

وسيم تطبيق هذه الاتفاقية بأثر رجعي، مما يمنح حقاً للمشتري بحسن نية ويعطي بعض المتطلبات التي يجب الوفاء بها من أجل الحصول على حق الملكية. والحقيقة أن هذه الاتفاقية لن تكون ذات صلة إلا عندما يكون التراث الثقافي المغمور بالمياه، مثل حطام السفن التاريخية خاضعاً لولاية الدولة التي يقع فيها^(١).

(١) Patrick J. O'Keefe: Shipwrecked Heritage: A Commentary on the UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage, Institute of Art, Paris, 2002, p. 38.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

ثانيًا: تنظم إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ - فيما يتعلق بحطام السفن التاريخية - بموجب مادتين: هما (المادة ١٤٩ والمادة ٣٠٣). حيث نصت المادة (١٤٩) على أن " تحفظ جميع الأشياء ذات الطابع الأثري أو التاريخي التي يعثر عليها في المنطقة أو يجرى التصرف بها لصالح الإنسانية جمعاء، مع إيلاء اعتبار خاص للحقوق التفضيلية لدولة أو بلد المنشأ أو لدولة المنشأ الثقافي أو لدولة المنشأ التاريخي والأثري".

كما نصت المادة (٣٠٣) على "١- الدول الساحلية حماية الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي التي يعثر عليها في البحر، وعليها أن تتعاون تحقيقًا لهذه الغاية. ٢- بغية السيطرة على الاتجار بهذه الأشياء يجوز للدولة الساحلية -بموجب المادة ٣٣ - أن تفترض أن من شأن انتشار هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المشار إليها في تلك المادة دون موافقتها أن يسفر عن خرق للقوانين والأنظمة المشار إليها في تلك المادة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي. ٣- ليس في هذه المادة ما يمس حقوق المالكين الذين يمكن معرفتهم، أو قانون الإنقاذ، أو غير ذلك من قواعد القانون البحري، أو القوانين والممارسات المتعلقة بالمبادلات الثقافية. ٤- لاتخل هذه المادة بالاتفاقات الدولية الأخرى ولا بقواعد القانون الدولي فيما يتعلق بحماية الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي".

ومن الصعب للغاية الحصول على تفسير موحد فيما يتعلق بهذه المواد، فعلى سبيل المثال، لم تقدم هذه الاتفاقية أي تفسير بشأن كيفية الحفاظ على الآثار والأشياء التاريخية وكيفية التمويل^(١)، وما إذا كان الحفظ المقصود بموجب هذه المادة هو

(^١) **Eke Boesten:** Archaeological And/Or Historical Shipwrecks In International Waters: Public International Law and What It Offers the Hague, 2002, p. 34.

الحفظ في الموقع أو في المتحف. وفي ما يتعلق بالملكية، هناك غموض بشأن الطرف الذي يجب أن يتمتع بحقوق الأفضلية^(١).

ثالثاً: إتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه لعام ٢٠٠١، تعمل هذه الاتفاقية على تعزيز مبدأ الحماية والاستغلال غير التجاري للتراث الثقافي المغمور بالمياه مثل حطام السفن التاريخية من خلال النص على أنه ينبغي حماية حطام السفن التاريخية لصالح البشرية، وتتص الاتفاقية على أربع مبادئ رئيسية لحماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، والتي تتمثل في:

(١) المسؤولية الدولية للدولة العضو عن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه.

(٢) مبدأ الحفظ في الموقع.

(٣) مبدأ الاستغلال غير التجاري.

(٤) التدريب وتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء.

وفي الحقيقة تركز هذه الاتفاقية على حماية القيمة الثقافية والتاريخية للتراث الثقافي المغمور بالمياه، ولم تتص صراحة على حقوق الأفضلية المتعلقة بملكية التراث الثقافي المغمور بالمياه. حيث تتص المادة (٤) من الاتفاقية على أنه "لايخضع أي نشاط يتعلق التراث الثقافي المغمور بالمياه، وتنطبق عليه أحكام هذه الاتفاقية، لقانون الإنقاذ، أو قانون الاكتشافات إلا في الأحوال الآتية:

(أ) إذا كان ذلك مرخصاً به من قبل السلطات المختصة؛

(ب) إذا كان ذلك متفقاً تماماً مع هذه الاتفاقية؛

(ج) إذا كان ذلك النشاط يكفل توفير الحماية القصوى للتراث الثقافي المغمور بالمياه في كل عملية من عمليات الانتشال".

(^١) **Janet Blake:** "The Protection of the Underwater Cultural Heritage", International & Comparative Law Quarterly, vol. 45, 1996, p. 819.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

ويؤكد البعض^(١) على " أن اتفاقية اليونسكو تستهدف تحقيق غرض محدد ألا وهو؛ التراث الثقافي المغمور بالمياه، بينما تظل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ هي القانون العام الأساسي لقانون البحار".

ومع ذلك ظل قانون حطام السفن التاريخية غير متطور إلى حد كبير حتى السنوات الأخيرة، عندما تطورت التكنولوجيا إلى درجة أنه أصبح من الممكن للشركات إجراء عمليات البحث والإنقاذ^(٢). فمنذ عام ١٩٨٥، وضعت قضية السفينة تايبتك الأساس لفهم القانون الموضوعي والولاية القضائية في عمليات الإنقاذ التاريخية للسفن الغارقة^(٣).

خامساً: تمتع حطام السفن الحربية التاريخية بالحصانة:

تجدر الإشارة بداية إلى أن تمتع السفن الحربية بالحصانة تم قبولها تاريخياً من قبل المحاكم الدولية. وتمنح إتفاقية بروكسل لعام ١٩٢٦ قواعد موحدته معينة تتعلق بحصانة السفن المملوكة للدولة ملكية عامة من المصادرة. وتعترف المواد (٣٢) و (٩٥) و (٢٣٦) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بوضوح بأن السفن الحربية تتمتع بالحصانة.

كما تستبعد الإتفاقية الأوروبية بشأن حصانة الدول لعام ١٩٧٢ المطالبات المتعلقة بتشغيل السفن البحرية التي تملكها أو تشغلها دولة متعاقدة من مبدأ الحصانة المنصوص عليها في المادة (٣٠). كما تؤكد المادة (١٦) من مشروع المواد الصادرة

(^١) **Guido Carducci:** New Developments in the Law of The Sea: The UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage, AJIL, vol. 95, no.3, 2002, p. 443.

(^٢) **Manfred Lachs:** Thoughts on Science, Technology and World Law, American Journal of International Law, vol. 86, no. 4, 1992, p. 673-698.

(^٣) **Brooke Wright, Keepers, Weepers, or no finders at all:** the effect of international trends on the exercise of U.S. Jurisdiction and Substantive law in the salvage of historic wrecks, Tulane Maritime Law Journal, vol. 33, 2008, p. 2.

عن لجنة القانون الدولي بشأن الحصانات القضائية للدول وممتلكاتها لعام ١٩٩١، أن السفن الحربية التي تملكها أو تشغيلها دولة ما، وتستخدم حصريًا في خدمة حكومية غير تجارية تتمتع بالحصانة. وهذا يعني - بصفة عامة - أن السفن الحربية تتمتع بالحصانة فيما يتعلق بأي دعوى مرفوعة ضدها أمام المحاكم الداخلية للدول الأخرى^(١).

وعند التعامل مع السفن الحربية الغارقة - من حيث المبدأ - لا يوجد في النصوص القانونية ما يشير إلى أنها تفقد حصانتها بمجرد غرقها، حتى ولو أصبحت السفينة الحربية حطامًا منذ وقت طويل^(٢). عادةً ما يتم توجيه الإجراءات القانونية أمام المحاكم الداخلية إلى قانون الإنقاذ أو قانون الاكتشافات. ومع ذلك، لم يتم انتقاد هذا فقط من خلال الفقه ولكن تم رفضه من قبل ممارسات الدول - سواء داخليًا أو دوليًا -^(٣). وهذا هو الحال في التشريعات الداخلية للولايات المتحدة الأمريكية، فإن قانون الإنقاذ وقانون الاكتشافات لا ينطبقان بشكل عام على حطام السفن الحربية، فلا يحكمها قانون حطام السفن المهجورة^(٤).

ويرجع ذلك أساسًا إلى أن "مبادئ الأميرالية ليست مناسبة تمامًا للحفاظ على حطام السفن التاريخية وغيرها من حطام السفن التي ينطبق عليها هذا القانون. ولا تعتبر

^(١) **John Bassett Moore:** Digest of International Law, vol. II, University of California, 1906, p. 571.

^(٢) **Patrick J. O'Keefe:** International legal protection of the underwater cultural heritage', Revue Belge de Droit International, Op, Cit, p. 85.

^(٣) **Ricardo J. Elia:** US Protection of Underwater Cultural Heritage Beyond the Territorial Sea: Problems and Prospects, International Journal of Nautical Archaeology, vol. 29, 2000, p. 43.

^(٤) **David J. Bederman:** 'Historic Salvage and the Law of the Sea', 30 University of Miami Inter-American Law Review, vol. 30, 1998, p. 99.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

حطام السفن المهجورة التي يغطيها هذا القانون معرضة لخطر بحري، مما يستلزم استعادتها بواسطة شركات الإنقاذ^(١).

وبالبحث عن قاعدة راسخة في الممارسة الدولية، يمكن القول أيضًا أن السفن الحربية تُعفى تقليديًا من تطبيق الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالإنقاذ في البحر. حيث تنص المادة (١٤) من اتفاقية عام ١٩١٠ لتوحيد قواعد معينة فيما يتعلق بالمساعدة والإنقاذ في البحار على أن "هذه الاتفاقية لا تنطبق على السفن الحربية أو السفن الحكومية المخصصة حصريًا لخدمة عامة"^(٢). ومع ذلك، عند تعديله بموجب بروتوكول تم إبرامه في بروكسل في ٢٧ مايو ١٩٦٧، بما في ذلك إمكانية تطبيقه على "خدمات المساعدة أو الإنقاذ المقدمة من أو إلى سفينة حربية أو أي سفينة أخرى تملكها أو تشغيلها أو تستأجرها دولة أو هيئة عامة"^(٣).

إذن يمكن القول: إنه توجد قاعدة عرفية في القانون الدولي تستبعد تطبيق قانون الإنقاذ على السفن الحربية، ما لم تقرر دولة العلم خلاف ذلك صراحة، وذلك تطبيقًا لنص المادة (٤) من اتفاقية الإنقاذ لعام ١٩٨٩ - التي تستثني السفن الحربية، سواء كانت غارقة أم لا^(٤).

^(١) **Ricardo J. Elia:** US Protection of Underwater Cultural Heritage Beyond the Territorial Sea: Problems and Prospects, International Journal of Nautical Archaeology, Op, Cit, p. 43.

^(٢) **Nicholas Gaskell:** "Who has a right to historic wrecks and wreckage", International Journal of Cultural Property, vol. 2, 1993, p. 217.

^(٣) **Mariano J. Aznar-Gómez:** Legal Status of Sunken Warships "Revisited", Spanish Yearbook of International Law, vol. IX, 2003, p. 71.

^(٤) **Carla J. Shapreau:** 'Extension of Express Abandonment Standard for Sovereign Shipwrecks in Sea Hunt, Inc. et al., Raises Troublesome Issues Regarding Protection of Underwater Cultural Property', International Journal of Cultural Property, vol. 10, 2001, p. 276.

حتى لو افترضنا أن السفن الحربية الغارقة لم تعد سُفنًا، فهذا لا يعني أن حطام السفن لم تعد ملكية عامة لدولة العلم، حيث يؤكد البعض^(١) على أنه "فيما يتعلق بالسفن الحربية الغارقة المملوكة للدولة، يجب قبول أنها تحتفظ بوضعها كملكيات عامة للدولة بحيث يتطلب استردادها موافقة دولة العلم".

من ناحية أخرى، حتى بدون تلك الصفة العسكرية أو إذا تم استبدالها بطابع تاريخي أو أثري، فإنها تستحق معاملة قانونية مختلفة، لا تعيق بالضرورة تطبيق حصانة الدولة، لأن الدول لا تزال مالكة لهذه المصنوعات اليدوية، مما يحول دون عودة الملكية إلى المكتشف لأن المالك الشرعي موجود دائمًا، ما لم يتم إثبات فعل التخلي الصريح عنها^(٢).

وبموجب قانون الأميرالية في الولايات المتحدة، تنص قاعدة قديمة على أنه "عند فقد المواد في البحر، يظل عنوان المالك عليها"^(٣). وهذا ما أكدت عليه السوابق القضائية في الولايات المتحدة الأمريكية، كما تم التعبير عنه في قضية كولومبوس الأمريكية^(٤). حيث أكدت المحكمة على أنه "إذا مُثل المالك أمام المحكمة، ولم يكن هناك دليل على التخلي الصريح، تظل ملكية حطام السفينة له"^(٥).

^(١) **Jean-Pierre Queneudec:** "Chronique du droit de la Mer", Annuaire Française de Droit International, vol. 36, 1990, p. 751.

^(٢) **Nicholas Gaskell:** "Who has a right to historic wrecks and wreckage", International Journal of Cultural Property, Op, Cit, p. 218.

^(٣) **William D. Phillips, Carla Rahn Phillips:** The Worlds of Christopher Columbus, Cambridge University Press, 1992, p. 10.

حيث أكد على أن:

«Articles are lost at sea the title of the owner in them remains»

^(٤) كريستوفر كولومبوس رحالة إيطالي، ينسب إليه اكتشاف العالم الجديد (أمريكا). ولد في مدينة جنوة في إيطاليا ودرس الرياضيات والعلوم الطبيعية (وربما الفلك أيضًا) في جامعة بافيا. عبّر المحيط الأطلسي ووصل إلى جزر البحر الكاريبي في ١٢ أكتوبر ١٤٩٢م لكن اكتشافه لأرض القارة الأمريكية الشمالية كان في رحلته الثانية عام ١٤٩٨م. راجع:

المبحث الثاني

الولاية القضائية على حطام السفن التاريخية

من الملاحظ أنه لا يُعد الصراع على ملكية حطام السفن التاريخية ظاهرة جديدة. حيث يُعد الصراع على الملكية التاريخية مشكلة معقدة إلى حد ما، بسبب تضارب المصالح بين مكتشف السفينة، ودولة العلم، والمالك الفعلي للسفينة^(١).

والملكية في مفهومها العام هي " الحيازة والسيطرة على الشيء المعني، إلى جانب نية إدارة هذه الحيازة والسيطرة " ^(٢).

فالمشكلة الأولى التي سيواجهها مكتشف الحطام أو المنقذ عند محاولته تأكيد حقوقه على حطام السفينة هي مسألة الاختصاص القضائي. وتكون مسألة الولاية القضائية أكثر تعقيدًا إذا كان حطام السفينة موجودًا في المياه الدولية، لأن الحطام لن يخضع - بحكم موقعه - للولاية القضائية لأي دولة بعينها^(٣).

Janet Benge, Geoff Benge: Christopher Columbus: Across the Ocean Sea, United States of America, 2005, p. 15.

^(١) **William D. Phillips, Carla Rahn Phillips:** The Worlds of Christopher Columbus, Op, Cit, p. 12.

حيث أكد على أن:

«Should an owner appear in court and there be no evidence of an express abandonment," title to the shipwreck remains with the owner»

^(٢) **Cathryn Henn:** The Trouble with Treasure Historic Shipwrecks Discovered In International Waters, University of Miami International Law and Comparative Law review, vol. 19, 2012, p. 144.

^(٣) **Jeffrey Cohn:** A Legal Perspective on the Protection of Underwater Cultural Heritage Resources in the United States: Is the Abandoned Shipwreck Act Lost at Sea, or Is It Worthy of Salvage? DePaul J. Art, Tech. & Intell. Prop, vol. 27, Iss. 1, 2019, p. 1.

^(٤) **Gys Hofmeyr:** Admiralty Jurisdiction: Law and Practice in South Africa, 2 Edition, Juta, 2006, p. 20.

والتساؤل الذي يطرح نفسه في هذا المضمار هو؛ من يملك بقايا ومحتويات حطام السفن التاريخية التي عُثِرَ عليها؟ هل المكتشف؟ أم الدولة التي أبحرت السفينة الغارقة تحت علمها؟ أم الثقافة التي نشأت منها الحطام والتحف؟

المطلب الأول

حطام السفن التاريخية غير الحربية

«تيتانيك نموذجاً»

تجدر الإشارة بداية إلى أن التمييز بين الحيازة الفعلية والحيازة الحكومية، أصبح موضوعاً في غاية الأهمية لتحديد حق مكتشف حطام السفن التاريخية. وتحقق الحيازة الفعلية عندما يستغل الشخص الشيء المعني أو يتحكم فيه فعلياً. في حين أن الملكية في ظل الحيازة الحكومية، ليست ملكية حقيقية، ولكن صممها القانون لتحقيق نتيجة معينة. وفي حالة القانون البحري، يمكن تطوير الحقوق استناداً إلى الحيازة الفعلية، حيث لا تكون الحيازة الحكومية كافية لإثبات حق قانوني. ويتم تطبيق المفهوم الأوسع من حيث ملكية حطام السفن التاريخية من خلال مبدأ قانون الإنقاذ وقانون الاكتشافات^(١).

ويرجع الفضل حول إرساء مبدأ حرية أعالي البحار إلى عام ١٨١٧ من قبل قاضي البحرية الإنجليزي الذي أعلن أنه "في الأماكن التي لا توجد فيها سلطة محلية، حيث يكون رعايا جميع الدول على قدم المساواة الكاملة والاستقلال، ولا يحق لأي دولة، أو أي من رعاياها، تولي أو ممارسة السلطة على رعايا دولة أخرى. كما لا يمكن لأي دولة أن تمارس حق البحث في الأجزاء المشتركة وغير المملوكة من البحر إلا في حالة المطالبة بالحرب.

^(١) Rene-Jean Dupuy & Daniel Vignes: A Handbook on the New Law of the Sea, 1991, p. 561.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

ويحدد القانون الدولي الولاية القضائية، وبالتالي السيطرة التي يمكن للدولة أن تمارسها على الممتلكات الموجودة في المياه الدولية^(١). ويجد هذا الاختصاص مصدره في القوانين والاتفاقيات الدولية، وقواعد المحاكم والمبادئ القضائية^(٢)، والاتفاقية الدولية الرئيسية التي تحكم الولاية القضائية على البحار هي إتفاقية الأمم المتحدة لقوانين البحار لعام ١٩٨٢. فحرية الملاحة في أعالي البحار ليست مطلقة بموجب قواعد القانون الدولي^(٣)، حيث تنص المادة (٨٩) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه "لا يجوز لأية دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها"^(٤).

^(١) **Kieran Hosty:** Historic shipwreck legislation and the Australian diver. Past, present and future, Bulletin Australian Institute For Maritime Archaeology, Vol. 11, no. 1, 1979, p. 22.

^(٢) **Aleka Mandaraka-Sheppard:** Modern Maritime Law and Risk Management, Second Edition, Informa, London, 2009, p. 8.

^(٣) **Alexandra Mandaraka-Sheppard:** Modern Maritime Law and Risk Management, Routledge-Cavendish, 2007, p. 87.

^(٤) **Ivan Shearer:** Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against Delinquent Vessels' International and Comparative Law Quarterly, vol. 35, 1986, p. 9.

يتم تحقيق الاختصاص البحري بطرق مختلفة في ولايات قضائية مختلفة. في إنجلترا، على سبيل المثال، القانون الحالي الذي يتعامل مع الاختصاص القضائي هو قانون المحكمة العليا لعام ١٩٨١ (SCA) وقواعد المحكمة الخاصة بالإجراءات البحرية في الجزء ٦١ من قواعد الإجراءات المدنية لعام ١٩٩٨ (CPR)، بصيغتها المعدلة، وتوجيهات الممارسة الجديدة. في جنوب أفريقيا، يخضع الاختصاص البحري للمحكمة العليا لقانون تنظيم الاختصاص الأميرالي رقم ١٠٥ لعام ١٩٨٣ (AJRA). في المادة الثالثة للولايات المتحدة، يمنح القسم ٢ من دستور الولايات المتحدة الولاية القضائية الأصلية للمحاكم الفيدرالية الأمريكية فيما يتعلق بالمسائل البحرية.

وإذا كانت السفن الموجودة في أعالي البحار لا تخضع للولاية القضائية لأي دولة، إلا أن هناك آليات قانونية تتيح للمحاكم الحصول على الولاية القضائية للفصل في المطالبات المتعلقة بها. إحدى هذه الآليات التي تم تطويرها تسمى "الولاية القضائية بالنيابة"^(١).

وبمجرد إنشاء الاختصاص القضائي في محكمة معينة، فمن المحتمل أن يتم التنازع على الحقوق القانونية بين مختلف الأطراف التي تدعي أن لها مصلحة في غرق السفينة، فهناك وجهات نظر عديدة حول القاعدة المناسبة التي يجب تطبيقها على حطام السفن، والتي تتمثل في ثلاثة خيارات رئيسية:

"١- قاعدة الإنقاذ التي تنص على أن المنقذ لا يخلق أي حقوق ملكية في الممتلكات المحفوظة. ٢- قاعدة المكتشفين في حالة الممتلكات المهجورة؛ أو ٣- مبدأ القانون الدولي المتعلق بوجود الحفاظ على الممتلكات ذات الأهمية التاريخية والأثرية لصالح البشرية جمعاء"^(٢).

أولاً: الوضع القانوني للسفينة تيتانيك:

من الجدير بالذكر أن النزاع حول الملكية يجعل موقف مكتشف حطام السفن التاريخية في موقف صعب، عندما يواجه مطالبات من جانب الدول بملكيته^(٣). علاوة على ذلك، فإن ظهور الإتجاه الذي يدعو إلى أن حطام السفن التاريخية وحمولتها تعتبر تراثاً مشتركاً للإنسانية، جعل المشكلة أكثر صعوبة. ويثبت التاريخ أن مسألة تنظيم القانون البحري مليئة دائماً بالصراع حول الوصول إلى الموارد البحرية والسيطرة

^(١) **Thomas J. Schoenbaum:** Admiralty and Maritime Law, no. 1, West Group, University of California, 1984, p. 846.

^(٢) **Thomas J. Schoenbaum:** Admiralty and Maritime Law, no. 1, West Group, Op, Cit, p. 847.

^(٣) **David Curfman, Thar Be Treasure Here:** Rights to Ancient Shipwrecks in International Waters - A New Policy Regime, Washington University Law Review, vol. 86, 2008, p. 181.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

عليها. كما يعتقد البعض^(١) إن اعتماد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد حسم بالفعل صراع المصالح الذي دام خمسون عامًا بين الدولة الساحلية والدولة التي تمتلك القوة البحرية. إلا أن الصعوبة تثور في حالة نشوء نزاع متعلق بملكية حطام السفن التاريخية^(٢).

١- الخلفية التاريخية للسفينة تيتانيك:

كانت تيتانيك سفينة بخارية مملوكة لبريطانيا، بدأت رحلتها المأساوية في ١٠ أبريل ١٩١٢، وغرقت في المياه الدولية للمحيط الأطلسي. اكتشفتها بعثة أمريكية وفرنسية مشتركة في عام ١٩٨٥، ومن المعروف الآن أنها تقع في المياه الدولية على بعد حوالي ٤٠٠ ميل قبالة ساحل كندا، وعلى عمق حوالي ١٢٥٠٠ قدم^(٣).

وتشير الدلائل إلى أن الجرف القاري لكندا يشمل المنطقة التي تقع فيها تيتانيك^(٤). ويؤكد البعض^(٥) على أنه يمكن التعامل مع السفينة تيتانيك على أنها إما في الجرف القاري القانوني لكندا، أو في قاع البحر خارج نطاق الولاية الوطنية المحددة، وهو ما يطلق عليه إسم "المنطقة".

^(١) **David J. Bederman:** Historic Salvage and the Law Of The Sea, University of Miami Inter-American Law Review, vol. 30, 1998, p. 2.

^(٢) **David J. Bederman:** Historic Salvage and the Law Of The Sea, Op, Cit, p. 2.

^(٣) **Kate Messner:** History Smashers: The Titanic, First Edition, New York, 2021, p. 91.

^(٤) **Britannica A:** The Editors of Encyclopaedia and Riley, Patrick. "Timeline and Facts About the Titanic". Encyclopedia Britannica, 13 Apr. 2023,

^(٥) **Mariano J. Ariano, Ole Varmer:** The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to its Legal International Protection, Ocean Development & International Law, vol. 44, no.1, 2013, p. 98.

وفي هذه الحالة لا يمكن أن تتعدد الولاية القضائية لأي محكمة على حطام السفينة، لأنها لا تقع ضمن أراضي أي دولة. ومن ثم لكي تتمكن المحكمة من ممارسة اختصاصها القضائي على سفينة تيتانيك، كان عليها أن تبحث عن الحياة الفعلية.

وفي عام ١٩٩٣، طلبت شركة "RMST" آنذاك، من المنطقة الشرقية لفيرجينيا ممارسة الولاية القضائية العينية على تيتانيك. حيث أحضرت "RMST" دورق نبيذ مع أشياء أخرى من حطام السفينة داخل إقليم فرجينيا، لمساعدة المحكمة في الحصول على الاختصاص القضائي^(١).

وبناءً على ذلك، وجدت محكمة الاستئناف بالدائرة الرابعة في الولايات المتحدة الأمريكية أن لها ولاية قضائية عينية على الحطام، عندما يكون أي جزء من السفينة تيتانيك ضمن نطاق اختصاصها، وكان المنقذ قادر على مواصلة عمليات الإنقاذ.

وبعد عدة محاولات إنقاذ من الشؤون القضائية أمام المحاكم الأميركية - جنباً إلى جنب مع القرارات المحلية في فرنسا والمملكة المتحدة -، كانت هناك حاجة إلى تشريعات أفضل لحماية تيتانيك من الإنقاذ غير المصرح به أو غير المشروع. وينبغي أن يرتكز هذا التشريع على ثلاثة مبادئ رئيسية:

- إن سفينة تيتانيك هي حطام يستحق حماية أثرية وقانونية خاصة بسبب قيمته التاريخية والاجتماعية.

- إن سفينة تيتانيك تستحق معاملة خاصة باعتبارها المثلوى الأخير لأكثر من ١٥٠٠ شخص.

(١) Hourly History, Titanic: The Story Of The Unsinkable Ship, 2016, p. 11.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

- إن الحطام والقطع الأثرية التي تم انتشارها بالفعل، والقطع الأثرية التي لا تزال في موقع الحطام يجب حمايتها لصالح الأجيال الحالية والمستقبلية وعدم إخضاعها للتجارة التجارية^(١).

ومع ذلك، أكدت محكمة الاستئناف بالدائرة الرابعة في الولايات المتحدة أنه "بموجب قانون الأيرالية، عندما يتقدم المالك لتأكيد الملكية في حطام سفينة، يجب إثبات التخلي عنها صراحة، فلا يتصور أن يكون التخلي عنها ضمناً"، وأن "المحاكم لا يمكنها تسليم حطام السفن ذات السيادة التابعة لدول أخرى إلى المنقذين التجاريين، حيث لا تظهر المعاهدات المتفاوض عليها أي علامة على التخلي، وحيث تتفق جميع الدول المعنية على أن ملكية حطام السفن تظل للمالك الأصلي^(٢).

واكتشاف السفينة تيتانيك في الأول من سبتمبر عام ١٩٨٥ كان من قبل مركزين بحثيين هما - معهد "وودز هول" لعلوم المحيطات (WHOI) في وودز هول، "ماساتشوستس" بالولايات المتحدة الأمريكية، والمعهد الوطني الفرنسي لعلوم المحيطات (IFREMER)، واستعانوا في عملية الاكتشاف بأحدث المركبات تحت الماء وأكثرها تطوراً في ذلك الوقت من طراز، SAR وArgo.

- المرحلة الأولى من الاكتشاف:

تم ترتيب مهمة مشتركة بين المركزين (WHOI وIFREMER)، بتمويل من مكتب التكنولوجيا البحرية الأمريكي، لاختبار قدرات أنظمة التصوير تحت الماء المطورة حديثاً لتحديد موقع العناصر الموجودة في قاع البحر.

^(١) **Varner Elizabeth:** "RMS Titanic: Underwater Cultural Heritage's Sacrifice." Journal of Business Law, June 2012, p 4-5.

^(٢) **Mariano J. Aznar-Gómez:** Legal Status of Sunken Warships "Revisited", Spanish Yearbook of International Law, vol. IX, 2003, p. 62.

حيث قاما قائدا الفريق الدكتور "روبرت بالارد" من معهد "وودز هول" لعلوم المحيطات، "وجان لويس ميشيل" من المعهد الوطني الفرنسي لعلوم المحيطات، بالبحث في تاريخ كارثة تيتانيك، وكان لديهما معرفة شاملة بالسفينة والجهود السابقة للعثور على تيتانيك. حيث قاما بتضييق مجال البحث إلى ١٠٠ ميل مربع وخططا لاستراتيجية من مرحلتين:

بدأت المرحلة الأولى في ١ يوليو ١٩٨٥، حيث قام الفريق الفرنسي على متن السفينة "Le Suroit" بالبحث باستخدام نظام السونار، (SAR: System Acoustique Remorque)، وهو عبارة عن سفينة سونار توضح رسوم بيانية ظليلة بالأبيض والأسود لقاع البحر. لكن خلال الرحلة البحرية التي استمرت ٣١ يوماً، واجهت السفينة (Le Suroit) طقساً قاسياً، أنهى الفترة المحددة للاكتشاف، الأمر الذي ترتب عليه عدم تمكنهم من تحديد موقع الحطام، لكنهم في الواقع نجحوا بمسح أكثر من ٧٥٪ من منطقة البحث^(١).

- المرحلة الثانية من الاكتشاف:

انضم ثلاثة علماء من معهد "IFREMER" إلى الرحلة البحرية الأمريكية على متن السفينة (R/V Knorr)، والتي انطلقت في ١٥ أغسطس ١٩٨٥ من "بونتا ديلجادا في جزر الأزور"، في رحلة عبر المحيط الأطلسي. حيث قام فريق (WHOI) باستخدام نهج جذري لمسح مجال البحث المتبقي، بدلاً من البحث عن جسم واحد كبير - جسم تيتانيك الضخم - استخدموا أدوات التصوير بنظام، (ANGUS)، المسح الجيولوجي تحت الماء الصوتي، ونظام السونار العميق وكاميرا الفيديو المطور

^(١) Robert Serling: Something's Alive on the Titanic و CreateSpace Independent Publishing Platform, 2013, p. 87.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

حديثاً (Argo)، لمسح قاع البحر بحثاً عن الحطام المتناثر من تيتانيك. وبالفعل تم التعرف على إحدى غلايات تيتانيك، مما يؤكد العثور على الحطام^(١).

وبعد عامين من الاكتشاف، وفي ٢٤ يونيو ١٩٨٧، أبرمت الشركة الأمريكية (Titanic Ventures Limited Partnership) اتفاقية ميثاق مع المعهد الفرنسي للبحث من أجل استغلال البحر (IFREMER offsite)، للقيام بعملية الإنقاذ لحطام السفينة تيتانيك^(٢). وقد أنقذت بعثة عام ١٩٨٧ ما يقرب من ١٨٠٠ قطعة أثرية.

وعلى أثر هذا الاتفاق تم تبادل الخطابات بين الشركة الأمريكية ومكتب الشؤون البحرية في فرنسا بشأن وضع نظام يحكم إنقاذ حطام السفينة، ومن خلال خطابها بتاريخ ١٩٩٣/٩/٢٢ والمرسل من قبل الشركة الأمريكية - بصفتها منقذاً - إلى مكتب الشؤون البحرية الفرنسي التابع لوزارة التجهيز والنقل والسياحة أبدت الشركة الأمريكية رغبتها في الاحتفاظ بملكية الأشياء والقطع الأثرية التي لم يتم التعرف على أصحابها أو وريثتها، كما تعهدت الشركة في خطابها بأنها تعترم الاستعادة من الأشياء المستخرجة من حطام تيتانيك لغرض ثقافي يخلد ذكرى السفينة وأصحابها الأوائل. بالإضافة إلى عدم إجراء أية معاملة تجارية أو بيع أو تفريق الأشياء المنقذة؛ إلا إذا كان لغرض العرض، فضلاً عن إخلاء مسؤولية الدولة الفرنسية تجاه أي طرف ثالث قد تتضرر مصالحه بسبب تسليم القطع المستخرجة من حطام السفينة^(٣).

^(١) **Michael Burgan:** Finding the Titanic: How Images from the Ocean Depths Fueled interest the doomed ship, University of Wisconsin, Marathon County, 2018, p. 8.

^(٢) **Constance Johnson:** For Keeping or for Keeps? An Australian Perspective on Challenges Facing the Development of a Regime for the Protection of Underwater Cultural Heritage, Melbourne Journal of International Law, vol. 1, no. 1, 2000, p. 3.

^(٣) Letter from Titanic Ventures Limited Partnership to Office of Maritime Affairs for France (Ministry of Equipment, Transportation and Tourism) September 22, 1993.

من جانبه رد مكتب الشئون البحرية الفرنسي بخطاب إلى الشركة الأمريكية، يوضح من خلاله بأن البحث عن ملاك وورثة الأشياء التي تم استخراجها من الحطام لازال جارياً، وأن الأشياء التي لم يتم المطالبة بها، أو التي رفض المطالبة باستردادها تؤول ملكيتها إلى الشركة الأمريكية بصفتها منقذاً لحطام السفينة، وذلك وفقاً لأحكام المادة (١٣) من المرسوم رقم (١٦-١٥٤٧) الصادر بتاريخ ٢٦ ديسمبر ١٩٦١ بشأن وضع النظام الذي يحكم حطام السفن^(١).

* قضية الإنقاذ أمام المحكمة الفيدرالية للولايات المتحدة الأمريكية في المنطقة الشرقية من فرجينيا:

في ٧ أغسطس ١٩٩٢، قدمت شركة ماركس "Marex" دعوى إلى المحكمة تطلب فيها الحصول على ملكية وحقوق الإنقاذ للسفينة تيتانيك، والحطام المهجور. وبتاريخ ١٢ أغسطس ١٩٩٢، أصدر القاضي " Payne " أمراً بتوقيف عمليات الكشف والإنقاذ بالإضافة إلى إصدار أمر خاص إلى المارشال الأمريكي باستلام أي عناصر تم إنقاذها من تيتانيك والسيطرة عليها حتى تتخذ المحكمة قراراً آخر بشأن الملكية. وينص الأمر أيضاً على أنه إذا لم يتم إصدار حكم بشأن هذا الأمر في غضون عشرة أيام من تنفيذ الولاية القضائية العينية، فيجب على شركة "Marex" نشر إعلان بطلانها فيما يتعلق بحقوق الإنقاذ المتعلقة بحطام السفينة، مع السماح لذوى المصلحة في الدعوى فرصة لتقديم طلبات التدخل في غضون ثلاثين يوماً^(٢).

(^١) Letter from Ministry of Equipment, Transportation and Tourism to Titanic Ventures Limited Partnership October 12, 1993.

(^٢) US District Court for the Eastern District of Virginia, Marex Titanic v. Wrecked and Abandoned Vessel, 805 F. Supp. 375 (E.D. Va. 1992).

وأكدت المحكمة على أن:

"The Order further provided that if the vessel was not released within ten days of execution of in rem jurisdiction, Marex was to publish notice of the order and arrest announcing that Marex had filed a claim with respect to the

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

وفي ٢٨ سبتمبر، قدمت شركة "Titanic Ventures" طلبًا انضماميًا تطلب فيه من المحكمة منع شركة "Marex" أو وكلائها من إجراء عمليات الإنقاذ في موقع غرق السفينة. وفي نهاية اليوم الأول من جلسة الاستماع، التي ضمت اثنين من شهود "Titanic Ventures"، ومع بقاء العديد من الشهود، أصدرت هذه المحكمة أمرًا مؤقتًا يمنع شركة "Marex" من المشاركة في عمليات الإنقاذ للحفاظ على الوضع الراهن خلال الفترة المتبقية من الجلسة. وفي ٣٠ سبتمبر، تم الاستماع إلى ثلاثة شهود آخرين، وتم تقديم العديد من المذكرات إلى المحكمة، مع نظر وضع شركة "Titanic Ventures" كمنقذ^(١).

ورغم زعم شركة "Marex" بعدم وجود "العناية الواجبة" من قبل "TVLP" في إنقاذهم للحطام، قررت المحكمة في النهاية أن "TVLP" كان المنقذ الأول والحصري لسفينة تيتانيك، وحكمت بمنع "Marex" من اتخاذ أي إجراء تجاه إنقاذ أي عناصر من حطام تيتانيك^(٢).

Titanic and allowing any persons claiming any interest in the in rem defendant an opportunity to file their claim within thirty days."

(¹) US District Court for the Eastern District of Virginia, Marex Titanic v. Wrecked and Abandoned Vessel, Op, Cit.

حيث أكدت المحكمة على أن:

"This Court entered a Temporary Restraining Order prohibiting Marex from engaging in salvage operations to preserve the status quo during the remainder of the hearing. On September 30, three more witnesses were heard, yielding a total record of 425 pages of transcript. Throughout the hearing, numerous bench memos were submitted to the Court regarding bond requirements, Titanic Ventures' status as Salvor in Possession and Supplemental Admiralty Rule".

(²) US District Court for the Eastern District of Virginia, Marex Titanic v. Wrecked and Abandoned Vessel, Op, Cit.

حيث أكدت المحكمة على أن:

من جانبه رفعت شركة "RMS Titanic"، التي خلفت شركة "TLVP"، دعوى جديدة أمام المحكمة الجزئية في المنطقة الشرقية من فيرجينيا، سعياً للحصول على حقوق الإنقاذ الحصرية، بما في ذلك الملكية لأي عناصر تم إنقاذها من حطام سفينة تيتانيك. حيث أبرمت "RMST" اتفاقية تسوية مع المنقذ المنافس الوحيد الذي ظهر، وهي (جمعية ليفربول ولندن لحماية وتعويض السفن البخارية)، والذي ترتب عليه بعد ذلك رفض المحكمة مطالبة جمعية ليفربول ولندن في ٧ يونيو ١٩٩٤^(١).

حيث أكدت "RMST" للمحكمة عزمها على الاحتفاظ بالقطع الأثرية معاً، وعدم بيع القطع الأثرية الفردية، واستناداً إلى هذه الضمانات، منحت المحكمة الجزئية الأمريكية للمنطقة الشرقية من فرجينيا شركة "RMST" حالة المنقذ في الحيازة والحقوق الحصرية لأي عناصر تم إنقاذها من تيتانيك إلى "RMST" في ٤ يونيو ١٩٩٤^(٢).

"By vacating its previous warrant and declaring Titanic Ventures as the first and exclusive salvors of the Titanic. The Court entered a permanent injunction against Marex, its agents, its joint venturer's employees, successors or any others connected with them, from taking any action towards salvaging any items from the Titanic".

(¹) U.S. District Court for the Eastern District of Virginia, RMS TITANIC v. Wrecked and Abandoned Vessel, 924 F. Supp. 714 (E.D. Va. 1996). para 716.

(²) U.S. District Court for the Eastern District of Virginia, RMS TITANIC v. Wrecked and Abandoned Vessel, 1996 op.cit, para 724

حيث أكدت المحكمة على أن:

"After RMST reached a settlement agreement with Liverpool & London, the court dismissed Liverpool & London's claim on June 7, 1994. By separate order that same day, the court awarded RMST exclusive rights to salvage the Titanic wreck as salvor-in possession".

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

ومن جانبه استحوذت شركة "RMST" على شركة "TLVP" بشكل كامل في عام ٢٠٠٠، وأخطرت "RMST" المحكمة لتغيير خطة الانقاذ^(١)، فأصدرت المحكمة الجزئية الأمريكية للمنطقة الشرقية من فرجينيا أمراً يوليو ٢٠٠٠، يؤكد من جديد إلزام "RMST" بحظر بيع أي قطع أثرية أو أي شيء تم انتشاله من موقع حطام تيتانيك أو التخلص منه بأي شكل آخر. كما منعت المحكمة صراحةً "RMST" من قطع الحطام أو فصل أي جزء من الحطام^(٢).

وعلى الرغم من ذلك فإن شركة "RMST" أخطرت المحكمة بأنها تخطط لبيع جميع القطع الأثرية إلى شركة (The Titanic Foundation) التي تم إنشاؤها حديثاً. وأكدت "RMST" بأنها تمتلك موقع حطام تيتانيك والتحف المرتبطة به، بموجب قانون الاكتشافات. إلا أن المحكمة رفضت حجج "RMST"، معتبرة أن "RMST" محظورة

(^١) District Court for the Eastern District of Virginia, RMS TITANIC v. Wrecked and Abandoned Vessel, CIVIL ACTION NO. 2:93cv902, 2000, para 338.

حيث قررت المحكمة على أن:

" On July 28, 2000, this court entered an Order stating that RMST is forbidden to in any way cut into the wreck or detach any part of the wreck "

(^٢) U.S. District Court for the Eastern District of Virginia, RMS TITANIC v. Wrecked and Abandoned Vessel, CIVIL ACTION NO. 2:93cv902, 2000, para 338.

حيث قررت المحكمة على أن:

" On July 28, 2000, this court entered an Order stating that RMST is "forbidden to in any way cut into the wreck or detach any part of the wreck "

من بيع القطع الأثرية إلى مؤسسة تيتانيك، وأن أوامر المحكمة السابقة كانت مناسبة وضرورية عند إدخالها كمنقذ فقط، وليس كمالك^(١).

ثانيًا: التعاون الدولي لحماية حطام السفينة تيتانيك:

* قانون تيتانيك التذكاري البحري لعام ١٩٨٦:

أصدر الكونجرس الأمريكي قانون تيتانيك التذكاري البحري لعام ١٩٨٦ لإعتبار سفينة تيتانيك موقع حطام^(٢)، واعتباره نصبًا تذكاريًا بحريًا دوليًا. كما اعترف القانون باهتمام الولايات المتحدة بالموقع، وأهميته الثقافية والتاريخية والتعليمية. كما وجه الكونجرس وزارة الخارجية الأمريكية بالتفاوض على إتفاقية دولية مع المملكة المتحدة وكندا وفرنسا لتنفيذ غرض وأهداف قانون ١٩٨٦. بالإضافة إلى ذلك، دعا قانون سنة ١٩٨٦ الإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي (NOAA) إلى تطوير مبادئ توجيهية دولية (إرشادات الإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي) مع نفس الدول لاستكشاف الموقع والبحث فيه وأي عملية إنقاذ مناسبة، وصدر القانون رسميًا في ٢١ أكتوبر ١٩٨٦^(٣).

^(١) United States Court of Appeals, Fourth Circuit, R.M.S. Titanic v. Wrecked and Abandoned Vessel, 286 F.3d 194 (4th Cir. 2002), para 203,204,205.

^(٢) **Sherry Hutt:** Cultural Property Law, United Nations Of America, 2004, p. 128.

^(٣) R.M.S. Titanic Maritime Memorial Act of 1986.

وقد علق الرئيس الأمريكي (رونالد ريجان) حينذاك على القانون في بيان له قائلا:
"I have approved S. 2048, the R.M.S. Titanic Maritime Memorial Act of 1986, the purpose of which is to encourage international negotiations to: (1) designate the R.M.S. Titanic as an international maritime memorial and (2) develop and implement guidelines for conducting research on, exploration of, and if appropriate, salvage of the R.M.S. Titanic. Such agreements and guidelines would serve to enhance public knowledge of the Titanic's

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

* الاتفاقية الدولية لحماية السفينة تيتانيك^(١).

scientific, cultural, and historical significance. The R.M.S. Titanic is the premier symbol in modern times of both the perils of the sea and the need for high standards of ship safety. The significance of the R.M.S. Titanic stems not only from the durable imprint of the disaster upon the consciousness of succeeding generations but also from the enormous strides made by the international community in promoting safety of life at sea, the study and observation of ice conditions, the maintenance of ice patrols in the North Atlantic Ocean, and the development and improvement of standards for the design and construction of vessels. Although I support the purpose of this act, I must register my objections to two of its provisions. Section 5(a) directs the Administrator of the National Oceanic and Atmospheric Administration to enter consultations with foreign nations; section 6(a) directs the Secretary of State to enter into negotiations with foreign nations. If interpreted literally, these requirements would contravene my constitutional authority to conduct foreign relations. To avoid this constitutional difficulty, these provisions must be viewed as discretionary. Entry into negotiations with the appropriate nations concerning the R.M.S Titanic is, of course, dependent on the willingness of those nations to support the development of the international agreement and guidelines encouraged by this act. I invite interested nations to join us in this endeavor".

Ronald Reagan, Statement on Signing the R.M.S. Titanic Maritime Memorial Act of 1986 Online by Gerhard Peters and John T. Woolley, The American Presidency Project
ويمكن الاطلاع على البيان من خلال <https://www.presidency.ucsb.edu/node/254170>
الموقع التالي:

(١) وذهب رأى فقهي الى القول: على الرغم من أن التفاوض بين أربع دول، إلا أن الاتفاقية مفتوحة لتوقيع أي دولة أخرى. وبهذا المعنى، كما تم التعبير عنه في الدقيقة الأخيرة من المفاوضات للتوصل إلى اتفاق بشأن السفينة الغارقة آر إم إس تيتانيك، اتفقت الدول الأربع المتفاوضة على بذل جهد مشترك لتشجيع الحكومات الأخرى على اتخاذ الخطوات اللازمة لتصبح أطرافاً في الاتفاقية. ومن الممكن أيضاً بذل جهد خاص بين الدول الأطراف في اتفاقية اليونسكو لعام ٢٠٠١، حيث أنها تشترك في نفس القناعات حول حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه، كما أنها ملزمة قانوناً بقواعد مماثلة لتلك المرفقة باتفاقية تيتانيك. ومع ذلك،

على أثر القانون الصادر من الكونجرس، أجرت وفود حكومات كندا وجمهورية فرنسا والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية والولايات المتحدة الأمريكية مفاوضات بين عامي ١٩٩٧ و ٢٠٠٠ في لندن، وذلك عن طريق التواصل لوضع نص إتفاق دولي بشأن السفينة الغارقة تيتانيك. وجرت المناقشات في ٢٩ سبتمبر والأول من ديسمبر ١٩٩٧؛ ١٢ فبراير ١٩٩٨؛ ١٢ يناير، ١٨ يونيو، و ٢ ديسمبر ١٩٩٩؛ و ٥ يناير عام ٢٠٠٠ من أجل التوصل إلى اتفاق دولي لحماية السفينة تيتانيك. وانتهت هذه المناقشات إلى اعتراف الوفود بالسفينة تيتانيك كنصب تذكاري لأولئك الذين لقوا حتفهم، وأهميتها التاريخية الفريدة، وقيمتها الرمزية، ومدى الاهتمام الدولي بها^(١).

واختتمت وفود الدول المفاوضات بوضع نصوص الإتفاقية الدولية لحماية السفينة الغارقة تيتانيك في عام 2003. ومن أهم ما اعترفت به الإتفاقية:

- تُعد السفينة تيتانيك نصب تذكاري لهؤلاء الرجال والنساء والأطفال الذين لقوا حتفهم^(٢).

فمن غير المرجح أن تحظى اتفاقية تيتانيك لعام ٢٠٠٣ بالتصديق العالمي، ليس بسبب محتواها والغرض منها ولكن لأسباب جغرافية أو فنية أو سياسية. راجع حول ذلك بالتفصيل:

Aznar Mariano J., and Ole Varmer: "The Titanic as underwater cultural heritage: challenges to its legal international protection." *Ocean Development & International Law*, vol. 44, no.1, 2013, p 105.

^(١) Article 2 " RMS Titanic shall be recognized as: (a) "a memorial to those men, women and children who perished and whose remains should be given appropriate respect, in accordance with this Agreement".

^(٢) Article 2 " Each Party shall take all reasonable measures to ensure that all artifacts recovered from RMS Titanic after entry into force of this Agreement, that are under its jurisdiction, are conserved and curated consistent with the relevant Rules and are kept together and intact as project collections".

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

- إن الحطام التاريخي المغمور بالمياه يتمتع بأهمية دولية استثنائية، وله قيمة أثرية فريدة^(١).
- يجب على كل طرف من الأطراف المعنية ضرورة إتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان حفظ جميع القطع الأثرية للسفينة تيتانيك، بعد دخول هذه الإتفاقية حيز التنفيذ، ويتم الاحتفاظ بها معًا وسليمة^(٢).
- لا يجوز لأي طرف أن يأذن أو يمنح حقوق الإنقاذ الحصرية لشركة RMS Titanic والتحف الموجودة في المنطقة المجاورة لها^(٣).
- الحطام والقطع الأثرية التي تم انتشارها بالفعل، والقطع الأثرية التي لا تزال في موقع الحطام، يجب أن تكون محمية لصالح الأجيال الحالية والمستقبلية، وألا تكون سلعة تجارية^(٤).

^(١) Article 2 " RMS Titanic shall be recognized as: (b) an underwater historical wreck of exceptional international importance having a unique symbolic value".

^(٢) Article 3 " Each Party shall take all reasonable measures to ensure that all artifacts recovered from RMS Titanic after entry into force of this Agreement, that are under its jurisdiction, are conserved and curated consistent with the relevant Rules and are kept together and intact as project collections".

^(٣) Article 4 " No Party shall authorize, award or grant exclusive salvage rights to RMS Titanic and the artifacts in its vicinity that would preclude non-intrusive public access consistent with this Agreement".

^(٤) Article 4 " Seeking to ensure the protection of RMS Titanic and its artifacts for the benefit of present and future generations; and Recognizing that in situ preservation is the most effective way to ensure such protection, unless otherwise justified by educational, scientific or cultural interests, including the need to protect the integrity of RMS Titanic and/or its artifacts from a significant threat".

* المبادئ التوجيهية للإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي (NOAA):

بعد خمسة عشر عامًا من إقرار القانون، وأربعة عشر عامًا من بدء إنقاذ السفينة تيتانيك، أنشأت الإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي (NOAA) المبادئ التوجيهية للبحث والاستكشاف وإنقاذ RMS Titanic. وتمت الموافقة على المبادئ التوجيهية في ١٢ أبريل ٢٠٠١، ولكن - على عكس القانون - فهي استشارية وغير ملزمة قانونًا^(١).

والحقيقة أن المبادئ التوجيهية للإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي (NOAA)، وقواعد السفينة تيتانيك المرفقة بالاتفاقية الدولية هي في الأساس نفس القواعد المرفقة باتفاقية اليونسكو بشأن حماية التراث الثقافي المغمور بالمياه عام ٢٠٠١. حيث تعتبر الولايات المتحدة القواعد المرفقة لاتفاقية اليونسكو الخاصة بالتنقيب عن الآثار البحرية بمثابة تجسيد للمعايير الدولية للبحث الأثري البحري.

وتتطلب المبادئ التوجيهية وإرشادات "NOAA" ضرورة أن تتخذ التدابير المناسبة لضمان استعادة أي قطع أثرية من السفينة تيتانيك لحفظها وتنظيمها، بالإضافة إلى ضرورة الاحتفاظ بها كوحدة واحدة. ويجب على كل طرف في الاتفاقية أن يتخذ التدابير اللازمة - فيما يتعلق بمواطنيه والسفن التي ترفع علمها - لتنظيم الدخول إلى مناطق هيكل السفينة تيتانيك، حتى لا يتم التأثير على موقع الحطام والقطع الأثرية الأخرى وأي بقايا بشرية^(٢).

^(١) Guidelines for Research: Exploration and Salvage of RMS Titanic, Federal Register, Vol. 66, No. 71, Thursday, April 12, 2001.

^(٢) Elizabeth Varner: R.M.S. Titanic: Underwater Cultural Heritage's Sacrifice', Op, Cit, p. 17.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

* التشريعات الداخلية:

- التشريع الأمريكي المقترح من قبل وزارة الخارجية:

في ٩ يونيو ٢٠٠٦، قامت وزارة الخارجية الأمريكية تماشياً مع قانون ١٦ لعام ١٩٨٦ والاتفاقية الدولية، بوضع التشريع التنفيذي المقترح واحالته الى الكونجرس من أجل تكريس مزيد من الحماية لحطام السفينة تيتانيك. ونص مشروع القانون المقترح على ضرورة إنشاء نظام تصاريح تديره الإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي (NOAA) لإدارة أي أنشطة بحث أو استكشاف أو استرداد أو إنقاذ موجهة إلى RMS Titanic من قبل مواطني الولايات المتحدة وغيرهم ممن يخضعون للولاية القضائية الأمريكية. ويحظر المشروع المقترح الانخراط في أي نشاط يؤثر أو يزيل أو يصيب أو يحاول إزالة أو إصابة الحطام أو القطع الأثرية في الموقع؛ أو الانخراط في نشاط من شأنه أن يشكل تهديداً كبيراً للسلامة العامة لموقع الحطام؛ أو بيع أو شراء أو استيراد أو تصدير التحف^(١).

ومما لا شك فيه أن وضع هذه القيود تبيين جلياً الأهمية التاريخية والثقافية للسفينة تيتانيك، وتعكس سياسة الحفاظ وكيفية إدارة موقع الحطام. وهي تتفق مع قواعد القانون الدولي، بما في ذلك إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. كما أنها تتفق مع الأوامر القضائية حيث حظرت المحكمة - كما سبق القول - على الشركة الأمريكية التي لها حقوق الإنقاذ في RMS Titanic دخول أجزاء هيكل الحطام وبيع القطع

(^١) Administration of U.S Department of State Transmits Proposed Legislation to Implement Agreement to Protect RMS Titanic Wreck Site, Office of the Spokesman, Washington, June 9, 2006.

للاطلاع على الموقع الرسمي لوزارة الخارجية الامريكية :

<https://2001-2009.state.gov/r/pa/prs/ps/2006/67769.htm>

الأثرية الفردية، بالإضافة إلى الأوامر التي تتطلب من الشركة الاحتفاظ بالقطع الأثرية المستردة معًا كمجموعة سليمة واحدة^(١).

كما يتطلب المشروع المقترح من السفن الخاضعة للولاية القضائية الأمريكية تقديم إخطار مسبق إلى الإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي (NOAA) إذا كانت تنوي التوقف داخل منطقة بحرية محددة فوق موقع الحطام. وينطوي الغرض من الإخطار على أمران: الأول: التأكد من أن الإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي (NOAA) لديها معرفة مسبقة بتوقيت وغرض وجود سفينة في هذه المنطقة حتى تتمكن الوكالة من تحديد ما إذا كان التصريح ممكنًا. والغرض الثاني: تسهيل الوفاء ببعض متطلبات التنسيق مع الأطراف الأخرى في الاتفاقية الدولية^(٢).

ومن الجدير بالذكر أن شرط الإخطار سيساعد الولايات المتحدة على حماية موقع الحطام وإدارة الأنشطة الموجهة إلى السفينة تيتانيك. وفي حال عدم الامتثال لتلك القيود، نص التشريع المقترح على فرض عقوبات تتناسب مع أي ضرر قد يسببه

^(١) U.S. District Court for the Eastern District of Virginia, RMS TITANIC v. Wrecked and Abandoned Vessel, 1996 op.cit, para 724.

حيث أكدت المحكمة على أن:

"The Court again emphasizes the fact that this is a highly speculative business and, because the artifacts are being conserved and preserved for the public welfare rather than sold to the highest bidder, it is more difficult to raise the large sums of money necessary for the expeditions to the wreck site".

^(٢) R.M.S. Titanic Maritime Memorial Preservation Act of 2012, As ordered reported by the Senate Committee on Commerce, Science, and Transportation on July 31, 2012.

حيث تؤكد اللجنة على:

"Additionally, the bill would require vessels to notify NOAA before stopping within the designated zone surrounding the R.M.S".

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

الانتهاك لموقع الحطام. وتتنوع العقوبات بين عقوبات إدارية مدنية، وغرامات جنائية وسجن، فضلاً عن المصادرة^(١).

- التشريع القانوني للمملكة المتحدة رقم ٢٤٩٦ لسنة ٢٠٠٣^(٢):

صدر التشريع الإنجليزي بتاريخ ٢٩ سبتمبر ٢٠٠٣ لحماية حطام السفينة تيتانيك، وعلى غرار سابقه وضعت القواعد المانعة والتنظيمية لأجل الحفاظ على منطقة الحطام، وعدم تأثرها بأي أنشطة من شأنها الإضرار بموقع الحطام أو محتوياته.

وقد حظر القانون على أي شخص القيام بأنشطة الغوص في منطقة الحطام، أو القيام بعمليات الإنقاذ دون الحصول على ترخيص من وزير الخارجية الإنجليزي، على أن تكون تلك الأنشطة لغرض تحقيق المصالح التعليمية أو العلمية أو الثقافية، وذلك بما لا يتعارض مع سلامة جسم السفينة وحطامها^(٣).

وحال ارتكاب مخالفة القانون من قبل أي شخص ينتهك عن عمد أي شرط أو قيد للترخيص الممنوح بموجب المادة (٥)، والذي يتعلق بحفظ القطع الأثرية أو تنظيمها

^(١) U.S. District Court for the Eastern District of Virginia, RMS

TITANIC v. Wrecked and Abandoned Vessel, 1996 op.cit, para 724.

حيث ذكرت المحكمة:

"The Court again emphasizes the fact that this is a highly speculative business and, because the artifacts are being conserved and preserved for the public welfare rather than sold to the highest bidder, it is more difficult to raise the large sums of money necessary for the expeditions to the wreck site".

^(٢) The Protection of Wrecks (RMS Titanic) Order 2003, STATUTORY INSTRUMENTS, 2003 No. 2496.

^(٣) **Anne-Marie Carstens Elizabeth Varner:** Intersections in International Cultural Heritage Law, Oxford University Press, 2020, p. 299.

أو الاحتفاظ بها معاً، أو فيما يتعلق بتوفير الوصول العام إلى القطع الأثرية، يكون مرتكباً لجريمة ومستحقاً للعقاب^(١).

ثالثاً: ملكية حطام السفينة تيتانيك:

يقع موقع حطام السفينة تيتانيك في المياه الدولية الواقعة خارج نطاق الولاية الوطنية لأي دولة، وبالتالي فهو يخضع لقواعد القانون الدولي العام، وليس لقانون دولة معينة، هذا من ناحية.

ومن ناحية ثانية، ومن خلال العرض السابق للقوانين واللوائح السابقة التي تحكم موقع حطام تيتانيك يتبين أن الغرض منها هو الحفاظ على موقع الحطام وحمايته للأغراض التعليمية والعلمية والثقافية الحالية والمستقبلية التي تخدم المصلحة العامة. وبناء على ذلك فإن الزيارة العامة إلى موقع الحطام وتوثيقه غير محظورة بموجب مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار، أو الاتفاقيات الدولية، أو قانون تيتانيك التذكاري.

وهذا ما أكدت عليه محكمة الاستئناف للدائرة الرابعة بالولايات المتحدة عام ١٩٩٩ بأن "الزيارات إلى حطام السفينة تيتانيك مفتوح. كما حظرت "RMST" من منع الأطراف الأخرى من زيارة موقع الحطام وتصويره، طالما أن هذه الأنشطة لا تشكل جهود إنقاذ أو تتعارض مع حقوق الإنقاذ الخاصة بـ RMST^(٢).

(^١) **Jay Ludowyke:** Carpathia: The extraordinary story of the ship that rescued the survivors of the Titanic, 2018, p. 34.

(^٢) United States Court of Appeals, Fourth Circuit, R.M.S. Titanic, Inc. v. Haver, Mar 24, 1999.para 970

حيث قررت المحكمة:

"For these reasons, we conclude that the district court erred in extending the law of salvage to vest in RMST exclusive rights to visit, view, and photograph the wreck and wreck site of the Titanic at its location in international waters. The district court's August 1996 injunction also prohibited anyone from entering within a 10-mile radius of the wreck site to search, survey, or obtain any image of the wreck or wreck site, and the

المطلب الثاني

حطام السفن التاريخية الحربية

« السفينتين الإسبانيتين La Galga and Juno »

نموذجاً

تجدر الإشارة بداية إلى أن من القواعد المستقرة في القانون الدولي هو تمتع السفن الحربية الغارقة بحصانة دولة العلم، فضلاً عن ملكيتها لها. ولكن الصعوبة تنثور عندما يصعب تحديد دولة العلم التي ترفعها حطام السفن القديمة، والتي يمكن اعتبار الكثير منها سفناً حربية غارقة. وهذه الحالات - من وجهة نظرنا - يجب أن تخضع للمبدأ العام الذي يعطي الأولوية لحماية التراث الثقافي المغمور بالمياه^(١).

أولاً: الوضع القانوني للسفن الإسبانية "La Galga and Juno":

١- الخلفية التاريخية لغرق السفينتين:

خلال ذروة الإمبراطورية الإسبانية، من القرن السادس عشر إلى القرن الثامن عشر، غرقت آلاف السفن البحرية الإسبانية مع حمولتها في جميع أنحاء العالم. وعلى إثره

court's June 1998 order prohibited anyone from entering, for a similar purpose, a rectangular area around the wreck site computed to be 168-square miles. Neither prohibition is justified by the law of salvage or allowed by the law of free navigation on the high seas. For the same reasons that we gave in denying exclusive viewing and photographing rights — that to do so would alarmingly expand salvage law and interfere with the right of free navigation — we also reverse these aspects of the district court's orders. This does not mean, however, that a court may not enforce salvage rights by prohibiting a party over whom it has personal jurisdiction from conducting salvage operations or interfering with the first salvor's exclusive possession of the wreck for purposes of salving it".

^(١) **Mariano J. Aznar-Gómez:** Legal Status of Sunken Warships "Revisited", Spanish Yearbook of International Law, Op, Cit, p. 100.

فُقد الذهب والفضة والزمرد والماس والخزف وغيرها من القطع الأثرية القيمة. وقد مكنت التطورات الأخيرة في التكنولوجيا البحرية الباحثين عن الكنوز وعلماء الآثار البحرية من استعادة هذه الثروات^(١). إلا أنها سعت في عام ١٩٩٧ إلى منع شركة الإنقاذ البحري – "Sea Hunt, Incorporated" – من إجراء عمليات الإنقاذ واستعادة القطع الأثرية من سفينتين حربيتين إسبانيتين هما: La Galga^(٢) و"Juno". حيث غرقت السفينتان في عامي ١٧٥٠ و ١٨٠٢ على التوالي قبالة سواحل فرجينيا^(٣).

(^١) "Ownership of Sunken Spanish Warships" The American Journal of International Law, vol. 94, no. 4, 2000. pp. 678-682.p 678

(^٢) كانت "لاجالجا" فرقاطة حربية ذات خمسين مدفعًا دخلت الخدمة في البحرية الإسبانية في عام ١٧٣٢، وفي ١٨ أغسطس ١٧٥٠ تعرضت القافلة لإعصار بالقرب من برمودا، وفي ٢٥ أغسطس ١٧٥٠ غرقت الفرقاطة قبالة الساحل الشرقي بالقرب من حدود ماريلاند ونيوجينيا في ولاية فيرجينيا، حيث تمكن معظم أفراد الطاقم والركاب من الوصول إلى البر بسلام. راجع حول ذلك بالتفصيل:

Sea Hunt v. Unidentified, Shipwrecked Vessel, 47 F. Supp. 2d 678 (E.D. Va. 1999) para 681.

(^٣) ففي عام ١٩٧٠ دخلت الفرقاطة الحربية "جونو" البحرية الإسبانية، وهي فرقاطة ذات أربعة وثلاثين مدفعًا. وفي ١٥ يناير ١٨٠٢، أبحرت "جونو" من فيراكروز متجهة إلى إسبانيا، وكان على متنها جنود الكتيبة الثالثة. حيث تعرضت السفينة "جونو" لعاصفة شديدة وبدأت تتسرب إليها المياه. ومع استمرار التسريب امتلأ الجزء السفلي من السفينة بالمياه، وبالتالي أمر القبطان ركابه وطاقمه بالبدء في الانتقال إلى السفينة الأمريكية "لافافوريتا" التي أتت للمساعدة. لكن سبعة أشخاص فقط تمكنوا من الانتقال قبل أن تشتد العاصفة وتضيق "جونو" وسط ضباب كثيف. وغرقت "جونو" في الأعماق تاركة ورائها ما لا يقل عن ٤١٣ بحارًا وجنديًا ومدنيًا لقوا حتفهم. وعلى أثره أمرت السلطات الإسبانية بإجراء تحقيق في غرق السفينة، ولكن لم يتم اكتشاف موقع الحطام آنذاك. راجع حول ذلك بالتفصيل:

Sea Hunt v. Unidentified, Shipwrecked Vessel, 47 F. Supp. 2d 678 (E.D. Va. 1999) para 681.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

وفي عام ١٩٩٧، مُنحت شركة "Sea Hunt" تصاريح من كومنولث فرجينيا لاستكشاف حطام السفن في منطقة تبلغ مساحتها ستة أميال مربعة مجاورة لجزيرة "Assateague". ولم تحدد التصاريح حطام سفينة بعينها، لكن "Sea Hunt" كانت تبحث عن La Galga و Juno. فقد كانت فرجينيا ملزمة بموجب قوانين الولاية والقوانين الفيدرالية بجرد جميع المواقع الأثرية الموجودة داخل أراضيها ومياهها الإقليمية^(١).

٢- المطالبات القانونية بملكية السفينتين "La Galga and Juno":

ثار النزاع القانوني حول وضع السفينتين الإسبانيتين "جونو ولاجالجا"، اللتين فقدتا قبالة شواطئ فرجينيا في عامي ١٧٥٠ و ١٨٠٢ على التوالي^(٢). وعملاً بقانون السفن الغارقة المهجورة لعام ١٩٨٧- وهو قانون محلي للولايات المتحدة الأمريكية - أكد كومنولث فرجينيا مطالبتة بملكية سفينتي "لاجالجا وجونو"^(٣).

من جانبها بدأت شركة "Sea Hunt" في التنقيب عن حطام السفن ضمن المناطق المسموح بها، وتُعد "Sea Hunt" شركة إنقاذ بحري خاصة مقرها الساحل الشرقي لفرجينيا، حيث منحت لجنة الموارد البحرية بفرجينيا، وهي وكالة تابعة لكومنولث فرجينيا^(٤)، تصاريح لشركة "Sea Hunt" لاستكشاف حطام السفن قبالة ساحل

(١) **John Amrhein:** The Sea Hunt Case: Your Government Saving Our Maritime Heritage, The Transylvania, Issue 20, 2010, p. 64.

(٢) **John Amrhein:** The Sea Hunt Case: Your Government Saving Our Maritime Heritage, The Transylvania, Op, Cit, p. 66.

(٣) تم التوقيع على قانون حطام السفن المهجورة ليصبح قانوناً في ٢٨ أبريل ١٩٨٨. ويهدف قانون حطام السفن المهجورة حماية حطام السفن التاريخية في مياه الولايات المتحدة من صائدي الكنوز والمنقذين غير المصرح لهم.

(٤) تأسست لجنة فيرجينيا للموارد البحرية في عام ١٨٧٥ باسم لجنة فيرجينيا للأسماك، وهي واحدة من أقدم الوكالات في حكومة ولاية فرجينيا (VMRC).

الموقع الرسمي للوكالة <https://mrc.virginia.gov/mrcoverview.shtm>

فرجينيا وإجراء عمليات الإنقاذ، بما في ذلك استعادة القطع الأثرية من حطام السفن. وأنفقت الشركة حوالي مليون دولار في إجراء عمليات الاستشعار عن بعد والمسح وتحديد المواقع والتعرف على هوية الحطام الغارق. وزعمت شركة "Sea Hunt" أن جهودها أدت إلى العثور على بقايا حطام سفينتي La Galga و Juno^(١).

وبدأت شركة "Sea Hunt" إجراءً عينياً أميرالياً ضد الحطامين في ١١ مارس ١٩٩٨، وسعت إلى إصدار حكم تفسيري يفيد بأن السفن الغارقة لم تكن خاضعة مطلقاً لسيادة مملكة إسبانيا، بل كانوا خاضعين لقوانين الأميركيين الأمريكية وقانون الاكتشافات؛ الأمر الذي يترتب عليه التسليم بملكية حطام السفينتين لوكالة فرجينيا. بالإضافة إلى الاحتفاظ لشركة "Sea hunt" بحق التحكم في توزيع الثروات المستخرجة من الحطام وفقاً للتصريح، إلا أن الشركة سعت إلى الحصول على مكافأة جراء الجهود المبذولة في عملية الإنقاذ. وفي ١٢ مارس ١٩٩٨، أصدرت المحكمة الجزئية للولايات المتحدة للمنطقة الشرقية من فرجينيا أمراً باكتشاف السفن الغارقة ومنح "Sea Hunt" حقوقاً خاصة بالإنقاذ. كما وجهت المحكمة الشركة - أيضاً - بنشر إعلان عام وإرساله بالتحديد إلى كل من الولايات المتحدة الأمريكية وإسبانيا^(٢).

(١) يمنح التصريح الشركة، حصة عادلة من القطع المستردة، أو القيمة النقدية لحصتها العادلة، وفقاً لتقدير مكتب الحفاظ على التاريخ في ولاية فيرجينيا. يتم تعريف الحصة العادلة على أنها ٧٥ بالمائة، مع احتفاظ كومولث فرجينيا بحق الملكية بنسبة ٢٥ بالمائة.

The Secretary of the Interior's Report to Congress on Federal Archeological Activities, 1997 Chesapeake and Allegheny Clusters National Park Service, Philadelphia Support Office National Park Service, p 7.

(٢) United States District Court, E.D. Virginia, Norfolk Division: Sea Hunt, Inc. v. Unidentified, Shipwrecked Vessel, 22 F. Supp. 2d 521 (E.D. Va. 1998).

حيث تؤكد اللجنة على:

"By Order of March 12, 1998, this Court issued a warrant for the arrest of the defendant vessel(s) ، granted Plaintiff the exclusive right to salvage

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

وردًا على تنفيذ هذا الأمر القضائي، قدمت حكومة الولايات المتحدة في ١٨ مايو ١٩٩٨ طلبًا للتدخل والمطالبة نيابة عن إسبانيا بملكية حطام السفن. إلا أنه في ٢١ أغسطس ١٩٩٨، قدمت شركة "Sea Hunt" طلبًا برفض طلب الولايات المتحدة بالتدخل، وطلبًا آخر لمعارضة طلب الولايات المتحدة بالتدخل نيابة عن إسبانيا^(١).

وفي ٢٣ سبتمبر ١٩٩٨، وافقت المحكمة على طلب شركة "Sea Hunt" بإلغاء ورفض طلب الولايات المتحدة بالتدخل لصالحها. وبعد ذلك بيومين، وبالتحديد في ٢٥ سبتمبر ١٩٩٨، رفضت المحكمة - أيضًا - طلب التدخل الذي قدمته الولايات المتحدة نيابة عن إسبانيا. وفي أمرها المؤرخ ٢٥ سبتمبر ١٩٩٨، رأت المحكمة أن الولايات المتحدة لا تملك سلطة العمل كمستشار لتمثيل مصالح إسبانيا في هذه المسألة. ومنحت المحكمة إسبانيا (٩٠ يومًا) للحصول على محامٍ والمثول أمام المحكمة بالنيابة عنها، وأبلغت الولايات المتحدة بأنها إذا كانت ترغب في تأكيد مصالحها في هذا الإجراء، فيتعين عليها أن تفعل ذلك من خلال مذكرة تقدمها إلى المحكمة^(٢).

the vessels, allowed sixty (60) days within which potential claimants could file claims to the vessels, and allowed twenty (20) days thereafter for parties to file answers".

(١) سعت الولايات المتحدة إلى تمثيل مصالح إسبانيا في حطام السفن بموجب المادة العاشرة

من معاهدة الصداقة والعلاقات العامة بين الولايات المتحدة وإسبانيا، الموقعة في ٣ يوليو ١٩٠٢.

وتنص المادة على:

«Article X. In cases of shipwreck, damages at sea, or forced putting in, each party shall afford to the vessels of the other, whether belonging to the State or to individuals, the same assistance and protection and the same immunities which would have been granted to its own vessels in similar cases».

(٢) حيث أكدت المحكمة على أن:

ومن جانب آخر ردت إسبانيا من خلال محامٍ خاص في ٢٣ ديسمبر ١٩٩٨، بطلب التدخل^(١). حيث أكد على أن مملكة إسبانيا كانت ولا تزال المالك الحقيقي للسفينتين Juno و La Galga، ولم يتم التخلي مطلقاً عن حق الملكية للسفن المذكورة. ودعمت إسبانيا موقفها بتقديم وثائق ومستندات توضح أنه في وقت غرق السفينتين كانتا بمثابة سفن تابعة للبحرية الإسبانية، وأن كلتا السفينتين مسجلتان حالياً في سجل البحرية الإسبانية، وكونهما ملكية سيادية لإسبانيا، وأن نقل السفن أو التخلي عنها سيتطلب الحصول على إذن رسمي من حكومة إسبانيا، وهو ما لم يحدث^(٢).

«The Court GRANTS the Kingdom of Spain ninety (90) days to obtain other counsel or make an appearance on its own behalf in order to properly assert its claims in this case».

(١) وفي نفس التاريخ قدمت الولايات المتحدة طلباً للحصول على إذن بتقديم بيان للمحكمة. وفي ٢٤ فبراير ١٩٩٩ أصدرت المحكمة أمراً سمح لإسبانيا بتقديم أي مذكرات متبقية حتى ١٥ مارس ١٩٩٩. ونتيجة لاتفاق بين وزارة الخارجية الإسبانية ووزارة التعليم والثقافة الإسبانية (ولا سيما وزير الدولة للثقافة)، تقرر أن تظهر إسبانيا في هذه الإجراءات. وبناء على ذلك، تعاقبت سفارة إسبانيا في واشنطن العاصمة مع شركة Convington & Burling، باعتبارها المستشار الخاص لإسبانيا في هذه الإجراءات القانونية، والتي سيدفع لها وزير الدولة لشؤون الثقافة بوزارة التعليم والثقافة الإسبانية مقابل خدماتها. وقد تلقت شركة المحامين المساعدة من الدائرة القانونية التابعة لوزارة الخارجية الإسبانية ومستشار الشؤون القضائية في سفارة إسبانيا في واشنطن العاصمة.

Bou Franch, Valentín, and Mariano Aznar Gómez: Spanish practice on ancient sunken warships and other state vessels, 2004, p. 224.

(٢) ومن المثير للاهتمام ملاحظة أن السلطة في السوابق القضائية في الولايات المتحدة فيما يتعلق بالعواقب القانونية لإثارة مسألة الاختصاص القضائي المتعلقة بالحصانة السيادية على سفينة عامة في المحاكمة، ممثلة في الحكم الصادر في ٣١ يوليو ١٩٣٨ عن المحكمة العليا للولايات المتحدة، في قضية Compañía Española de Navegación Marítima، ضد The Navemar S.A.، في تلك القضية، قدم السفير الإسباني اعتراضاً على اختصاص محكمة الولايات المتحدة على أساس أن السفينة Navemar كانت سفينة عامة

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

ومن ناحية أخرى قدمت الولايات المتحدة مذكرة للمحكمة لدعم إسبانيا وأرقت بها البيانات الهامة الصادرة عن وزارتي الدفاع والخارجية الأمريكية. حيث يوضح بيان وزارة الدفاع المصلحة العسكرية للولايات المتحدة في احترام المبدأ القائل بأن "السفن البحرية الغارقة التابعة لدولة ما هي إلا ملكية سيادية، لا يجوز المساس بها دون إذن صريح، وذلك احتراماً لمبدأ المجاملة الدولية والقانون الدولي العرفي"^(١). وفي الواقع، خلصت وزارة الخارجية إلى أنه، فيما يتعلق بهذه القضية، من مصلحة السياسة الخارجية للولايات المتحدة احترام طلب حكومة إسبانيا^(٢).

تابعة لجمهورية إسبانيا، ولا تخضع للإجراءات القضائية للمحكمة، وطالب بتسليم السفينة إلى القائم بأعمال القنصل العام الإسباني. في نيويورك. وكما أقرت المحكمة العليا في الولايات المتحدة: "على أن من المسلم به أن أي سفينة تابعة لحكومة صديقة تكون في حوزتها وتخدمها هي سفينة عامة، حتى وإن كانت تعمل في نقل البضائع للإيجار، وبالتالي فهي محصنة من رفع دعوى أمام المحاكم الأميركية في الولايات المتحدة. وبالتالي يحق للحكومة الأجنبية بناءً على عرض مناسب، الحضور في دعوى منظورة هناك لتأكيد مطالبتها بالسفينة وإثارة مسألة الاختصاص باسمها أو باسم ممثلها المعتمد والمعترف به. وفي قضية جونو ولا جالجا، زعمت إسبانيا أيضاً أن حطامها، باعتبارها سفن حربية، تتمتع أيضاً بالحصانة السيادية. ومع ذلك، بينما تحتفظ إسبانيا وتؤكد صراحةً حصانتها السيادية، تدخلت في الدعوى المرفوعة أمام المحكمة المحلية لأنها اعترفت بأن المحكمة لديها السلطة القضائية للفصل في مطالبات إسبانيا بملكية السفن لأنها ليست في حوزة إسبانيا فعلياً.

Bou Franch, Valentín, and Mariano Aznar Gómez: op.cit. p. 225-226.

^(١) Issued by Rear Admiral John D. Hutson, Judge Advocate General of the Navy and Defense Department Representative for Ocean Policy Affairs

^(٢) حيث أعلنت وزارة الخارجية كذلك أن سياسة وزارة الخارجية الأمريكية هي الاعتراف بمطالبات الحكومات الأجنبية - كما هو الحال في هذه الحالة من قبل حكومة إسبانيا فيما يتعلق بالسفينتين الحربيتين جونو ولاجالجا - لملكية السفن الحربية الغارقة في مياه الولايات المتحدة.

Bou Franch, Valentín, and Mariano Aznar Gómez: op.cit. p. 226.

وتجدر الإشارة إلى أن شركة "Sea Hunt" قدمت في ١٥ مارس ١٩٩٩ إلى المحكمة ما يؤكد أن "Juno و La Galga" لم تكنا سفينتين حربيتين وقت غرق كل منها، وبالتالي لا يحق لهم الحصول على الوضع الخاص والحماية التي يوفرها القانون للسفن الحربية، إلا أن المحكمة أكدت على أنه "ليس من الضروري البت في هذه المسألة لتقرير ما إذا كان "La Galga و Juno" بالفعل سفن حربية أم لا وقت غرقها"^(١). واستند هذا التأكيد إلى قاعدة التخلي الصريح، والتي تم العمل بها في الولايات المتحدة، واعتبرت سابقة قضائية، لا سيما في قضية Columbus-America Discovery Group v. Atlantic Mut^(٢).

وعلى الرغم من أن المحكمة تسمح بالاستدلال على التخلي عن حطام السفن التي فُقدت ولم يتم اكتشافها لبعض الوقت، إلا أنه في حالة حضور المالك الأصلي، لا يجوز الاستدلال على الهجر، بل يجب إثباته، بغض النظر عن المدة التي مرت بها السفن المفقودة، وبغض النظر عن طبيعة السفينة. ولا تفرق قضية كولومبوس-أمريكا - التي اتخذتها المحكمة كسابقة - بين السفن الخاصة والسفن العامة أو السفن الحربية. نظرًا للتأكيد على قاعدة عالمية للتخلي الصريح، فليس من المهم في هذه الحالة لغرض تحديد التخلي ما إذا كانت "LA GALGA و JUNO" سفينتين حربيتين في خدمة إسبانيا وقت غرقهما. وبناء على ذلك لم تعتمد محكمة مقاطعة "نورفولك"

(١) أكدت المحكمة في هذا الشأن على:

«Although there is a factual dispute between the parties as to whether the JUNO and LA GALGA are warships, that question is immaterial and does not prevent the Court from ruling on the current motions at this time». Sea Hunt v. Unidentified, Shipwrecked Vessel, 47 F. Supp. 2d 678 (E.D. Va. 1999), para 680.

(٢) Columbus-America Discovery Group v. Atlantic Mut. Ins. Co., 974 F. 2d 450 - Court of Appeals, 4th Circuit 1992.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

في تعليها على الطابع الخاص لحطام السفن، باعتبارها سفن حربية تتمتع بالحصانة بموجب القانون الدولي، ولكن على "القاعدة العالمية للتخلي الصريح"^(١). وبالنظر إلى "قاعدة التخلي الصريح" التي يتم تطبيقها، رفضت محكمة مقاطعة "نورفولك" محاولة شركة "Sea Hunt" للمطالبة بملكية "Juno و La Galga" بموجب نظرية التخلي الضمني، حيث أن جوهر هذه القضية هو مسألة التخلي الصريح. فليس هناك شك في أن سفينتي "LA GALGA و JUNO" مملوكتان لإسبانيا، وبالتالي تعتمد الملكية الحالية لحطام السفن على ما إذا كانت إسبانيا قد تخلت عن مطالبتها بالملكية أم لا؟ حيث تركز مطالبة فرجينيا، وبالتالي شركة "Sea Hunt"، على قانون حطام السفن المهجورة لعام ١٩٨٧، فبموجب هذا القانون، تؤكد الولايات المتحدة الأمريكية حق ملكية أي حطام سفينة مهجورة وفقاً للآتي: ١- إذا كانت في الأراضي المغمورة بالمياه التابعة لولاية ما؛ ٢- إذا كانت في التكوينات المرجانية التي تحميها دولة ما على الأراضي المغمورة بالمياه التابعة لدولة ما؛ أو ٣- إذا كانت على الأراضي المغمورة بالمياه في ولاية ما، وتم إدراجها في السجل الوطني، أو تحديد أنها مؤهلة للإدراج فيها^(٢).

^(١) According to the Norfolk District Court: "The statement of the law of abandonment by the Court in the Columbus-America could not be clearer. Although the Court clearly allows for an inference of abandonment for shipwrecks which have been lost and undiscovered for some time, in a case where the original owner appears, abandonment may not be inferred, but must be proven, regardless of how long the ships have been lost, and regardless of the character of the vessel. The Columbus-America case makes no distinction between private vessels and public vessels such as warships. Because of the assertion of a universal rule of express abandonment, it is irrelevant in this case for the purpose of determining abandonment whether Juno and La Galga were warships in the service of Spain at the time of their sinking" - Sea Hunt v. Unidentified, Shipwrecked Vessel, op.cit, para 688.

^(٢) Rights of ownership (a) United States title The United States asserts title to any abandoned shipwreck that is— (1) embedded in submerged lands

وبناء على ذلك يجب على شركة "Sea Hunt"، في سعيها إلى المطالبة بحيازة السفينتين، أن تثبت من خلال أدلة قوية ومقنعة أن إسبانيا قد تخلت صراحة عن حطام السفن بموجب قانون الاكتشافات. فإذا لم تتمكن شركة "Sea Hunt" من القيام بذلك، يجب على المحكمة أن تطبق قانون الإنقاذ، الذي يعمل بموجب فرضية مفادها أن المالكين الأصليين ما زالوا يحتفظون بحصص ملكيتهم في هذه الممتلكات^(١).

ومن ثم، واصلت محكمة مقاطعة "نورفولك" تحليل مطالبة شركة Sea Hunt للسفن المحطمة بناءً على ثلاثة أسباب قانونية مختلفة:

السبب الأول: معاهدة السلام النهائية بين فرنسا وبريطانيا العظمى وإسبانيا المبرمة بباريس في ١٠ فبراير ١٧٦٣، وهي معاهدة أنهت حرب السبع سنوات ونقلت أجزاء من أراضي إسبانيا إلى بريطانيا العظمى. حيث تنص (المادة ٢٠) من الإتفاقية على ما يلي: تنازل صاحب الجلالة الكاثوليكية (ملك إسبانيا) ويضمن - بحق - لصاحب الجلالة البريطاني - فلوريدا - مع حصن سانت أوجستين، وخليج بينساكولا، بالإضافة إلى ما تمتلكه إسبانيا في قارة أمريكا الشمالية. علاوة على ذلك، يُشترط أن يكون لجلالته الكاثوليكية سلطة سحب جميع الآثار التي قد تخصه، سواء كانت مدفعية أو أشياء أخرى^(٢).

of a State; (2) embedded in coralline formations protected by a State on submerged lands of a State; or (3) on submerged lands of a State and is included in or determined eligible for inclusion in the National Register .

-Abandoned Shipwreck Act of 1987

وللاطلاع على القانون من خلال الرابط الآتي:

<https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2020-title43/pdf/USCODE-2020-title43-chap39.pdf>

^(١) Bou Franch, Valentín, and Mariano Aznar Gómez: op.cit. p 228.

^(٢) "The original Spanish text provides that: "Su Majestad Católica cede [...] toda propiedad a Su Majestad Británica, • la Florida con el fuerte de San Agustín y la Bahía de Panzacola, como también todo lo que la España posee en el continente de la América setentrional al este ó al sudeste del río

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

حيث خلصت المحكمة - بعد تفسير هذه المادة ٢٠ من قبلها - أن سماح بريطانيا العظمى بالاحتفاظ بمطالبة الملكية على حطام السفينة "LA GALGA" قبالة سواحل فرجينيا، جعل الاستنتاج القانوني للمحكمة هو أن (المادة ٢٠) من معاهدة ١٧٦٣ تشكل "دليلاً قوياً ومقنعاً" بموجب معيار محكمة كولومبوس- أمريكا على تخلي إسبانيا الصريح عن حقها في LA GALGA. كما نصت الجملة الأخيرة من (المادة 20) لملك إسبانيا الحق في التنازل عن جميع الآثار التي قد تخصه، سواء كانت مدفعية أو أشياء أخرى". ويتضح من ذلك أن إسبانيا تنازلت عن حقها في الاحتفاظ بملكيته على LA GALGA مع بقية ممتلكات إسبانيا إلى بريطانيا العظمى. وبالتالي، فإن LA GALGA هي حطام سفينة مهجورة، وينتمي إلى فرجينيا بموجب شروط قانون حطام السفن المهجورة. إلا أن المحكمة خلصت إلى أن المعاهدة لا تشير إلى "La Galga" بالاسم، كما لا تشير إلى حطام السفن الغارقة، وبالتالي لا تؤثر على حقوق الملكية الموجودة بإتجاه البحر من الشاطئ^(١).

Misisipi; y generalmente de todo lo que depende de los dichos Países y Tierras con la soberanía, propiedad, posesion y todos los derechos adquiridos por tratados ó de otra manera, que el reí católico y la corona de España han tenido hasta ahora á los dichos Países, Tierras, Lugares y sus habitantes, así como el reí católico cede y transfiere el todo al dicho reí y á la corona de la Gran Bretaña; y esto de la manera y la forma más amplia [. ..] que Su Majestad Católica tendra la facultad de hacer transportar todos los efectos que puedan pertenecerle, -ya sea artillería ó ya otros".

للاطلاع على الاتفاقية من خلال الرابط الاتي:

<https://www.oas.org/sap/peacefund/belizeandguatemala/historicdocs/treaty%20of%20paris%201763.pdf>

(١) أكدت المحكمة في هذا الشأن على:

«The last sentence of Article XX reserves for the King of Spain the right to "cause all the effects that may belong to him, to be brought away, whether it be artillery or other things." As has been discussed above, Spain knew the location of LA GALGA. Yet Spain made no attempt to "bring away" any of the remains of LA GALGA after the Treaty was signed. Thus, Spain waived the right to maintain its ownership over LA GALGA by failing to carry it away, and it was ceded with the 690 rest of

السبب الثاني: بشأن "Juno" كان الأساس القانوني الثاني الذي قدمته شركة Sea Hunt لإثبات أن إسبانيا قد تخلت صراحةً عن Juno، هو معاهدة الصداقة والتسوية والحدود بين الولايات المتحدة الأمريكية وصاحب الجلالة الكاثوليكية (مملكة إسبانيا)، تم التوقيع عليها في ٢٢ فبراير ١٨١٩، وهي معاهدة أنهت الصراع بين إسبانيا والولايات المتحدة الناجم عن حرب ١٨١٢. وكان الغرض من معاهدة ١٨١٩ هو تحديد حدود الأراضي المتاخمة لكل منهما بدقة في أمريكا الشمالية. ويُعد الشرط الرئيسي لمعاهدة ١٨١٩، هو المادة (٢) التي تنص على "نقل الأراضي من إسبانيا إلى الولايات المتحدة بأن يتنازل صاحب الجلالة الكاثوليكية للولايات المتحدة، بكامل ملكيتها وسيادتها، على الأراضي التي تتبعه، والتي تقع شرق المسيسيبي، والمعروفة باسم شرق وغرب فلوريدا، والجزر المجاورة التابعة للمقاطعات المذكورة، بما في ذلك الأراضي والساحات العامة والأراضي الشاغرة والمباني العامة والتحصينات والثكنات والمباني الأخرى، والتي ليست ملكية خاصة"^(١).

Spain's possessions to Great Britain Article XX of the 1763 Treaty constitutes "strong and convincing evidence" under the Columbus-America standard of an express abandonment by Spain of its title to LA GALGA. LA GALGA is consequently an abandoned shipwreck, and belongs to Virginia under the terms of the Abandoned Shipwreck Act». - Sea Hunt v. Unidentified, Shipwrecked Vessel, op.cit, para 690.

^(١) ARTICLE II "His Catholic Majesty cedes to the United States, in full property and sovereignty, all the territories which belong to him, situated to the eastward of the Mississippi, known by the name of East and West Florida. The adjacent islands dependent on said provinces, all public lots and squares, vacant lands, public edifices, fortifications, barracks, and other buildings, which are not private property, archives and documents, which relate directly to the property and sovereignty of said provinces, are included in this article. The said archives and documents shall be left in possession of the commissaries or officers of the United States, duly authorized to receive them. Treaty of Amity, Settlement, and Limits Between the United States of America and His Catholic Majesty. 1819.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

إزاء ذلك اعتبرت المحكمة أن حكم المادة الثانية أضيق بكثير من (المادة ٢٠) من معاهدة ١٧٦٣، كما أنه لا يوجد في المادة (٢) ما يشير إلى أن إسبانيا قد تنازلت عن أي شيء آخر غير الأراضي والهياكل المقامة على تلك الأراضي «شرق المسيسيبي» وهو «المعروف باسم شرق وغرب فلوريدا». وبالتالي فإن الاستنتاج القانوني للمحكمة هو أن إسبانيا لم تتخلى صراحة عن السفينة "JUNO و LA" GALGA من خلال معاهدة ١٨١٩^(١).

السبب الثالث: جادلت شركة "Sea Hunt" بأن إعلان الحرب بين إسبانيا والولايات المتحدة في عام ١٨٩٨ يُعد تخلي صريح عن ممتلكات إسبانيا في الولايات المتحدة، لأن وجود حالة حرب مع إسبانيا أعطى الولايات المتحدة الحق في مصادرة السفن الإسبانية في مياه الولايات المتحدة. إلا المحكمة خلصت - أيضًا - إلى أن هذه المصادرات ليست تلقائية، وأنه يجب بالفعل الاستيلاء على سفينة معادية حتى تتم مصادرتها^(٢)، هذا من ناحية.

(١) أكدت المحكمة في هذا الشأن على:

«Treaty, Article 2. This provision is much narrower than Article XX of the 1763 Treaty. In the 1819 Treaty provision, Spain specifically ceded only "territories," namely Florida, and not "all that Spain possesses" as in the 1763 Treaty. Nothing in Article 2 implies that Spain has ceded anything other than territory and the structures erected on that territory. Also, even though the 1819 Treaty again uses the description of territory "Eastward of the Mississippi," similar to the 1763 Treaty, it goes on to clarify that the territory being described is only that which is "known by the name of East and West Florida." As JUNO is located in Virginia and not Florida it is not affected by this Treaty. Thus, Spain did not expressly abandon JUNO through the 1819 Treaty». Sea Hunt v. Unidentified, Shipwrecked Vessel, 47 F. Supp. 2d 678 (E.D. Va. 1999), para 680.

(٢) ومما يجب الإشارة إليه أن المحكمة استندت في هذا التأكيد إلى سوابق قضائية في الولايات المتحدة فلقد كان قانون الولايات المتحدة منذ زمن طويل ينص على أن إعلان الحرب وحده لا ينجح في الاستيلاء على ممتلكات العدو. وفي قضية براون ضد الولايات المتحدة، أوضح القاضي "Chitty"، بعد أن ذكر حق الاستيلاء العام، يقول: "لكن، في ظل العدالة

من ناحية ثانية لم يكن هناك أي ادعاء من شركة "Sea Hunt" بأن الولايات المتحدة كانت لها سيطرة فعلية على حطام السفن أثناء الأعمال العدائية في عام ١٨٩٨، أو بعد ذلك، وكان الاستنتاج القانوني للمحكمة هو أنه بدون هذه الحياة الفعلية من قبل في الولايات المتحدة، لم تتخلى إسبانيا عن السفينة "JUNO" خلال الحرب الإسبانية الأمريكية عام ١٨٩٨، ولم يكن هناك دليل على التخلي عن JUNO. لذلك تحتفظ إسبانيا بحق ملكية حطام السفينة "JUNO"، ولا تملك فيرجينيا أي سلطة على السفينة "JUNO" بموجب اتفاقية السفن المهجورة. ولا يجوز لشركة "Sea Hunt" - دون إذن إسبانيا - مواصلة عمليات الإنقاذ على بقايا السفينة "JUNO". وهكذا، احتفظت إسبانيا بملكية "JUNO" (١).

الصارمة، لا يمكن لهذا الحق أن يسري مفعوله إلا على ممتلكات الطرف المتحارب التي وصلت" إلى يد خصمه بعد إعلان، الأعمال العدائية. "يبدو إذن أن القاعدة الحديثة هي أن الممتلكات المملوكة للعدو والتي تم العثور عليها عند بداية الحرب، لا ينبغي مصادرتها على الفور؛ وفي كل معاهدة تجارية تقريباً يتم إدراج مادة تنص على الحق في سحب هذه الممتلكات. ويبدو أن هذه القاعدة تتعارض تماماً مع الفكرة التي مفادها أن الحرب في حد ذاتها تمنح الملكية للحكومة المتحاربة. ويمكن اعتبار رأي جميع من كتبوا عن مبدأ "حق بيبي" أن الحرب تعطي الحق في المصادرة، لكنها لا تصدر في حد ذاتها ممتلكات العدو؛ وقواعدهم تذهب إلى ممارسة هذا الحق. علاوة على ذلك: "يُعتقد أن الافتراض القائل بأن إعلان الحرب لا يعني في حد ذاته مصادرة ممتلكات العدو داخل أراضي الطرف المتحارب أن يكون خاليًا تمامًا من الشك «.

U.S. Supreme Court, *Brown v. United States*, 12 U.S. 8 Cranch 110 110 (1814), *Brown v. United States*, 12 U.S. (8 Cranch) 110, pp 125-127.

(١) حيث خلصت المحكمة في هذا الشأن على:

«Whether JUNO was a warship or merchant ship is irrelevant in deciding this issue. There is no allegation by Sea Hunt that the United States had actual control over the wrecks at any time during the hostilities of 1898, or thereafter. Without such actual possession by the United States, JUNO was not abandoned by Spain during the Spanish-American War of 1898.

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

ويبقى السؤال حول ما إذا كانت شركة "Sea Hunt" تستحق الحصول على جائزة أو مكافأة الإنقاذ بعيدًا عن السفينة "JUNO" بموجب القانون التقليدي للإنقاذ؟

على الرغم من أن الحكم الصادر عن محكمة مقاطعة "نورفولك" قد أحاط علمًا صراحةً بأن إسبانيا أشارت على وجه التحديد إلى رغبتها في التعامل مع السفينة "JUNO" باعتبارها مقبرة بحرية ولا تريد إنقاذ الحطام، فإن النتيجة القانونية للمحكمة تمثلت في أن الأطراف لم تناقش هذه المسألة بشكل كامل، فإن مسألة ما إذا كانت شركة "Sea Hunt" يحق لها الحصول على تعويض بموجب قانون الإنقاذ مقابل أعمال الإنقاذ المنجزة على السفينة "JUNO" هي مسألة محجوزة للإحاطة التكميلية من قبل الأطراف. فكل طرف في القضية ملزم بتقديم ملخص تكميلي حول مسألة ما إذا كانت شركة "Sea Hunt" مؤهلة للحصول على مكافأة إنقاذ السفينة "JUNO" في غضون ٣٠ يومًا من تاريخ إدخال هذا الأمر^(١).

وبناءً على ذلك، قدمت كل من إسبانيا والولايات المتحدة والشركة "Sea Hunt" مذكراتها التكميلية، وفي ٢٥ يونيو ١٩٩٩ أمرت المحكمة برفض منح إنقاذ السفينة "Juno" إلى شركة "Sea Hunt"، كما لاحظت المحكمة، فإن إسبانيا أشارت على وجه التحديد إلى رغبتها في التعامل مع السفينة "Juno" باعتبارها مقبرة بحرية. وقد تم إبلاغ شركة "Sea Hunt" على الفور بنية إسبانيا في رفض عملية الإنقاذ^(٢).

Thus, Spain retains ownership over JUNO». Sea Hunt v. Unidentified, Shipwrecked Vessel, op.cit, para 691.

(^١) Sea Hunt v. Unidentified, Shipwrecked Vessel, op.cit, para 692.

(^٢) حيث قررت المحكمة في هذا الشأن على:

«It is ORDERED, as to Spain's Motion for Summary Judgement that Spain retains title to and ownership of JUNO, and that its claim of ownership and title to LA GALGA is DENIED and DISMISSED. It is further ORDERED that Sea Hunt's Motion for Partial Judgement on the Pleadings is GRANTED to the extent that the Commonwealth of Virginia owns and has title to LA GALGA and was acting in accord with existing authority in issuing a salvage permit to Sea Hunt for LA

ونحن من جانبنا نتفق مع ذكرته المحكمة من أنه لا يمكن التخلي عن السفن الإسبانية، إلا من خلال التنازل الصريح؛ كما أن هذه السفن - La Galga و Juno - تتمتعان بالحصانة بموجب معاهدة الصداقة والعلاقات العامة لعام ١٩٠٢^(١).

وهذا ما أكدت عليه محكمة الاستئناف الأمريكية الدائرة الرابعة في ٢١ يوليو ٢٠٠٠ باعتبارهما سفن ذات سيادة تابعة لإسبانيا، مشمولتان بمعاهدة الصداقة والعلاقات العامة لعام ١٩٠٢ بين الولايات المتحدة وإسبانيا. وأن الحصانات المتبادلة التي أنشأتها هذه المعاهدة ضرورية لحماية حطام السفن الحربية التابعة^(٢).

GALGA». Sea Hunt v. Unidentified, Shipwrecked Vessel, op.cit, para 692.

(١) حيث قررت المحكمة في هذا الشأن على:

«The Government, which holds its interests here as elsewhere in trust for all the people, is not to be deprived of those interests by the ordinary court rules designed particularly for private disputes over individually owned pieces of property; and officers who have no authority at all to dispose of Government property cannot by their conduct cause the Government to lose its valuable rights by their acquiescence, laches, or failure to act». United States Court of Appeals, Third Circuit, UNITED STATES OF AMERICA v. RICHARD STEINMETZ, APPELLANT, Aug 21, 1992. Para 222.

(٢) US 4th C. Court of Appeals. This Decision (Sea Hunt, Inc. v. Unidentified Shipwrecked Vessel or Vessels, 221, F.3d 634).

٢- الوضع القانوني لحطام السفن التاريخية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار

الخاتمة

بعد أن انتهينا من بحث موضوع الوضع القانوني للسفن التاريخية، وتناولنا ماهية السفن التاريخية في مبحث أول، والولاية القضائية في مبحث ثان، فقد خلصنا إلى مجموعة من النتائج والتوصيات، وذلك على النحو التالي:

أولاً: النتائج:

- ١- تتلخص النظرية الأساسية لقانون الإنقاذ في إعطاء المتطوع الذي حافظ على ملكية شخص آخر حق التعويض من المالك، على الرغم من تقديم الخدمات دون علم المالك.
- ٢- يُعد الطقس عاملاً مهماً للغاية في عملية إزالة الحطام، لأنه سيحدد متى ستبدأ عملية الإنقاذ من عدمه.
- ٣- يُعد التعاون الدولي في شأن حطام السفن التاريخية ضرورة حيوية، لأنه لا يتعلق الأمر فقط بالقيمة الاقتصادية التي تحتوي عليها، ولكن أيضاً بالروابط التاريخية، والجانب الأثري الذي له أهمية كبيرة في وجود تاريخ بلد ما أو الوجود العالمي بشكل عام.

ثانياً: التوصيات:

- ٤- ضرورة ضمان دخول اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة الحطام لعام ٢٠٠٧ وغيرها من إتفاقيات المسؤولية والتعويض، وهي الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة، حيز التنفيذ المواد عن طريق البحر.
- ٥- ضرورة وضع معايير موضوعية للتمييز بين السفن التاريخية الحربية وغير الحربية.

- ٦- ضرورة التمييز بين المعايير الموضوعية (الجنوح المادي أو الغرق أو الغمر أو تدمير السفينة) والمعايير الذاتية (التخلي عن السفينة دون نية العودة واسترداد الحياة) من أجل تحديد سبب حطام السفينة من وجهة النظر القانونية.
- ٧- ضرورة وضع آلية قانونية لكيفية نقل حطام السفن التاريخية، وما إذا كان يتم ذلك وفقاً للقانون الدولي أم وفقاً للقانون الداخلي.

قائمة المراجع

المراجع الأجنبية:

- **Aleka Mandaraka-Sheppard:** Modern Maritime Law and Risk Management, Second Edition, Informe, London, 2009.
- **Alexandra Mandaraka-Sheppard:** Modern Maritime Law and Risk Management, Routledge-Cavendish, 2007.
- **Allsopp et al:** Plastic Debris in the World's Oceans. Greenpeace. Netherlands, 2006.
- **Anne-Marie Carstens Elizabeth Varner:** Intersections in International Cultural Heritage Law, Oxford University Press, 2020.
- **Aznar, Mariano J., and Ole Varmer:** "The Titanic as underwater cultural heritage: challenges to its legal international protection." Ocean Development & International Law, vol. 44, no.1, 2013.
- **Balmond L:** L'épave du navire in société français pour le droit international, le navire en droit international, Paris , Pedone, 1992.

- **Barlow F. Burke:** A Reprise of the Case of Eads v. Brazleton, Arkansa Law Review, Vol. 44,1991.
- **Bass G:** Archaeology underwater, Frederick A. Praeger, New York, 1966.
- **Bodislav Vukas:** Essays on the New Law of the Sea ,1985.
- **Bou Franch, Valentín, and Mariano Aznar Gómez:** Spanish practice on ancient sunken warships and other state vessels, 2004.
- **Brooke Wright, Keepers, Weepers, or no finders at all:** the effect of international trends on the exercise of U.S. Jurisdiction and Substantive law in the salvage of historic wrecks, Tulane Maritime Law Journal, vol. 33, 2008.
- **Bunker Alice Louise:** Protection of the Environment During Armed Conflict: One Gulf, Two Wars, Review of European Community and International Environmental Law, vol. 13, no. 2, 2003.
- **Cathryn Henn:** The Trouble with Treasure Historic Shipwrecks Discovered In International Waters,

University of Miami International Law and Comparative Law review, vol. 19, 2012.

- **Carla J. Shapreau:** 'Extension of Express Abandonment Standard for Sovereign Shipwrecks in Sea Hunt, Inc. et al., Raises Troublesome Issues Regarding Protection of Underwater Cultural Property', International Journal of Cultural Property, vol. 10, 2001.
- **Christopher R. Bryant:** The Archaeological Duty of Care: The Legal, Professional, and Cultural struggle over Salvaging Historic Shipwrecks, Albany law review, vol. 65, no. 93, 2001.
- **Constance Johnson:** For Keeping or for Keeps? An Australian Perspective on Challenges Facing the Development of a Regime for the Protection of Underwater Cultural Heritage, Melbourne Journal of International Law, vol. 1, no. 1, 2000.
- **Cont J. Michel:** Potentially Polluting Wrecks in Marine Waters, International Oil Spill Conference, 2005.

- **Cont M. J. Barrett:** Spatial tools and analysis of WWII shipwrecks, Master's Project, Nicholas School of the Environment, Duke University, 2011.
- **D. K. Abbass:** A Marine Archaeologist Looks at Treasure Salvage, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 30, 1999.
- **David Curfman, Thar Be Treasure Here:** Rights to Ancient Shipwrecks in International Waters - A New Policy Regime, Washington University Law Review, vol. 86, 2008.
- **David J. Bederma:** Historic Salvage and the Law Of The Sea, University of Miami Inter-American Law Review, vol. 30, 1998.
- **Durand Martin Cupido:** Maritime Salvage Operations and Environmental Protection, New York, 2023.
- **Eke Boesten:** Archaeological And/Or Historical Shipwrecks In International Waters: Public International Law and What It Offers the Hague, 2002.
- **Elizabeth Varner:** R.M.S. Titanic: Underwater Cultural Heritage's Sacrifice', Journal of Business Law, June, 2012.

- **F. Berlingieri:** Berlingieri on Arrest of Ships, 4th ed., London, 2006.
- **Frederik Lynge Vognsen:** Shipwreck and piracy. A tale of Danish State Formation, Foreign Policy, and “maritime incompetence”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 10, no. 20, 2021.
- **Galgani F.:** Marine Strategy Framework Directive, European Commission joint Research Centre, 2010.
- **George Abi-Saab:** "Cours general de droit international public", *RCADI*, tome. 207, 1987/VII.
- **Guido Carducci:** New Developments in the Law of The Sea: The UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage, *AJIL*, vol. 95, no.3, 2002.
- **Gys Hofmeyr:** Admiralty Jurisdiction: Law and Practice in South Africa, 2 Edition, Juta, 2006.
- **H. Landquist:** Evaluating the needs of risk assessment methods of potentially polluting shipwrecks, *Journal of Environmental Management*, vol. 17, no. 3, 2013.
- **Hiroshi Miyake et al:** Deep-sea litter study using deep-sea observation tools, *Interdisciplinary Studies on*

Environmental Chemistry—Marine Environmental Modeling & Analysis, TERRAPUB, 2011.

- **Ivan Shearer:** Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against Delinquent Vessels' International and Comparative Law Quarterly, vol. 35, 1986.
- **Janet Benge, Geoff Benge:** Christopher Columbus: Across the Ocean Sea, United States of America, 2005.
- **Jay Ludowyke:** Carpathia: The extraordinary story of the ship that rescued the survivors of the Titanic, 2018.
- **Janet Blake:** "The Protection of the Underwater Cultural Heritage", International & Comparative Law Quarterly, vol. 45, 1996.
- **James M. Coe:** Marine Debris, Sources, Impacts, and Solutions, Springer-Verlag, New York, Inc, 1997.
- **Jean-Pierre Queneudec:** "Chronique du droit de la Mer", Annuaire Française de Droit International, vol. 36, 1990.
- **Jeffrey Cohn:** A Legal Perspective on the Protection of Underwater Cultural Heritage Resources in the United States: Is the Abandoned Shipwreck Act Lost at Sea, or

Is It Worthy of Salvage? DePaul J. Art, Tech. & Intell. Prop, vol. 27, Iss. 1, 2019.

- **John Amrhein:** The Sea Hunt Case: Your Government Saving Our Maritime Heritage, The Transylvania, Issue 20,2010.
- **John Bassett Moore:** Digest of International Law, vol. II, University of California, 1906.
- **Juying Wang et al:** Marine Debris, United Nations, 2016.
- **Kenny Hrusoff:** " The Ownership of the Treasures of the Sea ", William and Mary Law Review , Vol . 9 , 1967.
- **Kate Messner:** History Smashers: The Titanic, First Edition, New York, 2021.
- **Kieran Hosty:** Historic shipwreck legislation and the Australian diver. Past, present and future, Bulletin Australian Institute For Maritime Archaeology, Vol. 11, no. 1, 1979.
- **Lawrence J.Kahn,Comment:** Sunken Treasures: Conflict Between Historical Preservation Law and the

Maritime Law of Finds, Tulane Environmental Law Journal, 1999, vol. 7.

- **Manfred Lachs:** Thoughts on Science, Technology and World Law, American Journal of International Law, vol. 86, no. 4, 1992.
- **Mariano J. Aznar-Gomez:** 'The 1996 Nuclear Advisory Opinion and Non Liquefied in International Law', International & Comparative Law Quarterly, vol. 48, 1999.
- **Mariano J. Aznar-Gómez:** Legal Status of Sunken Warships “Revisited”, Spanish Yearbook of International Law, vol. IX, 2003.
- **Mariano J. Ariano, Ole Varmer:** The Titanic as Underwater Cultural Heritage: Challenges to its Legal International Protection, Ocean Development & International Law, vol. 44, no.1, 2013.
- **Meike Rachmana:** The Conception of Historic Shipwrecks Ownership in Accordance with International Law, Indonesian Journal of International Law, vol. 12, no. 3, April 2015.

- **Michael Burgan:** Finding the Titanic: How Images from the Ocean Depths Fueled interest the doomed ship, University of Wisconsin, Marathon County, 2018.
- **Michal Chwedczuk:** ‘Analysis of the Legal Status of Unmanned Commercial Vessels in US Admiralty and Maritime Law, urnal of Maritime Law and Commerce, vol. 47, no. 2, 2016.
- **Murphy Russel G:** The Abandoned Shipwreck Act of 1987 in the Millennium: Incentives to High Tech Piracy?, Ocean Coastal Law Journal, vol. 8, 2003.
- **Nicholas Gaskell:** "Who has a right to historic wrecks and wreckage", International Journal of Cultural Property, vol. 2, 1993.
- **Noely Martino:** Reflexion sur les problemes des epaves de navire Cas de fort dauphin, Mémoire de maîtrise en Droit privé, 2006.
- **Ole Varmer:** The Case Against the “Salvage” of Cultural Heritage, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 30, 1999.

- **O'keefee P. J:** Shipwrecked Heritage: a commentary on the UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage. Great Britain: Institute of Art and Law, 2002.
- **Patrick J. O'Keefe:** Shipwrecked Heritage: A Commentary on the UNESCO Convention on Underwater Cultural Heritage, Institute of Art, Paris, 2002.
- **Patrick J. O'Keefe:** International legal protection of the underwater cultural heritage', Revue Belge de Droit International, 1978-9, vol. 1.
- **Peter Del Bianco:** Underwater Recovery Operations in Offshore Waters: Vying for Rights to Treasure, Boston University International Law Journal, vol. 5, 1987.
- **Peter Truscott: Kursk:** Russia's Lost Pride, New York 2003.
- **Rene-Jean Dupuy & Daniel Vignes:** A Handbook on the New Law of the Sea, 1991.
- **René Rodière:** Droit maritime, le navire, Paris, Dalloz ; 1980.
- **Ricardo J. Elia:** US Protection of Underwater Cultural Heritage Beyond the Territorial Sea: Problems and

Prospects, International Journal of Nautical Archaeology, vol. 29, 2000.

- **Robert Serling:** Something's Alive on the Titanic, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2013.
- **Roderick Mather:** Technology and the Search for Shipwrecks, Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 30, 1999.
- **Safiye Tecen:** Legal analysis of national law on wrecks and abandoned ships in, World Maritime University, 2019.
- **Sherry Hutt:** Cultural Property Law, United Nations Of America, 2004.
- **STAP-GEF:** Impacts of Marine Debris on Biodiversity: Current Status and Potential Solutions. Technical Series No. 67. Secretariat of the Convention on Biological Diversity (CBD) and the Scientific and Technical Advisory Panel (STAP) – GEF.2012.
- **Timothy T. Stevens:** The Abandoned Shipwreck Act of 1987: Finding the Proper Ballast for the States, Villanova Law Review, vol. 37, 1992.

- **Thomas J. Schoenbaum:** Admiralty and Maritime Law, no. 1, West Group, University of California, 1984.
- **Teuten et al:** Transport and release of chemicals from plastics to the environment and to wildlife. Philosophical Transactions of the Royal Society of London Biology. 2009.
- **W. I. Milwee:** Modern Marine Salvage, (Cornell Maritime Press, Maryland, 1996.
- **William D. Phillips, Carla Rahn Phillips:** The Worlds of Christopher Columbus, Cambridge University Press, 1992.
- **Varner Elizabeth:** "RMS Titanic: Underwater Cultural Heritage's Sacrifice." Journal of Business Law, June 2012.