

الولاية القانونية للدولة على السفينة في البحار

د/سيد إبراهيم الدسوقي

المعهد العالي لتقنيات علوم البحار زواره

المقدمة:

حظيت السفينة بالعديد من الدراسات القانونية سواء من خصص لها مؤلفاً كاملاً أو من بينها داخل المؤلفات العامة، وتناولها العديد ممن كتبوا في القانون البحري بصفة خاصة ولكن كان تناولهم لها من حيث طبيعتها القانونية باعتبار أنها منقولاً من طبيعة خاصة، أي أنها تختلف من الناحية القانونية عن أوضاع المنقول الذي تنقل ملكيته بمجرد الحيازة، أما السفينة فلا تنقل ملكيتها إلا بعد تسجيل عقد الشراء ولذلك هي منقول ذات طبيعة خاصة.

وأما الدراسة التي نحن بصددتها فنشير فيها إلى الولاية القانونية ومدى سلطة الدولة على السفينة التي تحمل جنسيتها، ولذا فالدراسة هنا قاصرة على ما تم النص عليه في الاتفاقيات الدولية ومنها اتفاقية جنيف لسنة 1958 المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة واتفاقية الأمم المتحدة العامة للبحار لعام 1982، وبالدراسة بينا الولاية في المياه الداخلية للدولة التي تحمل السفينة جنسيتها، وبيننا دور الدولة الساحلية الذي لا يتعارض مع ولاية هذه الدولة على سفنها المتواجدة بموانئها، وأثناء مرورها في بحرها الإقليمي، وكذلك الوضع القانوني لها في أعالي البحار. وعليه فإن هذه الدراسة مقسمة إلى التالي:

المطلب الأول: ولاية الدولة على السفينة في مياهها الداخلية.

المطلب الثاني: ولاية الدولة على السفينة في مياهها الإقليمية.

المطلب الثالث: ولاية الدولة على السفينة في أعالي البحار.

المطلب الأول- ولاية الدولة على السفينة في مياهها الداخلية:

لقد عرفت المادة الثامنة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 المياه الداخلية بأنها (المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط قياس البحر الإقليمي)، وأيضاً عرفت اتفاقية جنيف الخاصة بالبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة عام 1958 في المادة الخامسة بفقرتها الأولى على أن (المياه الداخلية هي تلك التي تقع في الجانب

المواجه للأرض من خط قياس البحر الإقليمي وتعتبر جزءاً من المياه الداخلية للدولة)، ويقصد بالمياه الداخلية تلك الأجزاء من البحر التي تغلغل في إقليم الدولة وتتداخل فيه، والتي بحكم موقعها تخضع لقواعد خاصة.

نتناول في هذا المطلب موقف الدولة من السفن التي تحمل جنسيتها، أيضاً السفن الأجنبية التي تمر في مياهها الإقليمية، وهذا في النقاط التالية :

أولاً-الموانئ:

يعرف الميناء بأنه مكان خاص على شاطئ الدولة مجهز لكي تقوم السفن فيه بنفريغ وشحن البضائع واخذ وإنزال المسافرين⁽¹⁾.

ولقد عرفت اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ البحرية لعام 1923 الموانئ البحرية بأنها هي التي "تتردد عليها عادة السفن البحرية والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية".

وأكدت الاتفاقية على حق السفن الخاصة في الدخول إلى الموانئ الأجنبية، حيث نصت في مادتها الثانية على أنه ليس للدول أن تغلق موانئها في وجه التجارة إلا في حالات استثنائية ناشئة عن التدابير الصحية أو مقتضيات النظام العام.

فمثلاً من حق أي دولة غلق موانئها في مواجهه سفن أي دولة يوجد بها مرض، و كما هو حادث بانتشار أنفلونزا الطيور أو أنفلونزا الخنزير أو جنون البقر فليس للسفن الأجنبية الدخول إذا كان هذا ينتشر على أرضها أو أن دخول هذه السفن الأجنبية يؤدي إلى إثارة الشغب و المظاهرات، وحدث من قبل الدولة الإسلامية ضد سفن الدنمرك التي أساءت إلى شخص الرسول الكريم، فليس من حق الدنمرك أن تتمسك بهذا النص في مواجهة الدول الإسلامية.

ولكن يجب أن نشير أنه في حالة القوة القاهرة يجب على الدولة التي أغلقت موانئها أن تستقبل هذه السفن كإصلاح العطب، أو هبوب إعصار شديد قد يؤدي إلى غرق هذه السفينة الأجنبية، أو إغاثة مريض يحتاج إلى إسعافه، وهذا الأمر ينطبق على السفن الحربية.

ولذلك تخضع السفن بنوعها سواء كانت عامة أو خاصة إلى اللوائح التي تفرضها الدولة الساحلية كواجب الصحة والبوليس والجمارك.

فإذا كانت الدولة الساحلية لديها موانئ عسكرية فهل ينطبق عليها النص السابق؟. يميل رأي بعض الفقه وهو الراجح لدينا هو أن مثل هذه الموانئ لا تسري عليها تلك القواعد حيث يجوز للدولة أن تغلقها بصفه مؤقتة أو بصفه دائمة وأن تسمح أو لا تسمح للسفن الحربية الأجنبية بزيارتها. فالقاعدة العامة في شأن هذه الموانئ العسكرية أنها لا تخضع إلا لسلطان الدولة الساحلية⁽²⁾.

ونخلص من كل ما سبق بأن حرية الدولة الساحلية مقيدة في المياه الداخلية وذلك للسماح للسفن التجارية للدخول إلى الموانئ التجارية دون العسكرية ولا يسرى هذا القيد على السفن الحربية⁽³⁾. ويعتبر الميناء جزءاً من إقليم الدولة ويخضع لسلطانها الداخلي على أساس أنها تتولى فرض نظامها الخاص من تنظيم حقوقها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية على مياهها الداخلية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

ونلاحظ أن المادة العاشرة من هذه الاتفاقية قد أقرت قيوداً آخر بخلاف الأول الذي سبق ذكره وهو الذي ينجم عندما يتم رسم الخط المستقيم لضم مياه داخلية كانت سابقاً جزءاً من البحر الإقليمي أو من أعالي البحار فإن حق المرور البريء يجب أن يظل قائماً في هذه المياه لجميع السفن الأجنبية.

والواضح لدينا أنه رغم السماح للدول باستخدام الخط المستقيم الذي يؤدي إلى إدخال مساحات من البحر الإقليمي إلى المياه الداخلية أو أعالي البحار، فإن المادة المذكورة ألزمت الدولة الساحلية بأنه ليس من حقها أن تمنع السفن الأجنبية من المرور، ولكن عليها أن تسمح لهم بهذا لأن هذا الجزء محملاً بحق المرور البريء للسفن الأجنبية مع مراعاة هذه السفن لكيفية الدخول أو الخروج من هذه الموانئ.

وباعتبار الميناء جزء من إقليم الدولة ويخضع لسلطانها يجب أن نوضح الوضع القانوني للسفن الخاصة والعامة ويجب بيان الوضع القانوني للسفن الداخلية وتوضيح العلاقة فيما بينهم في هذه النقاط:

1- التعريف بالسفينة بصفة عامة: قبل الدخول يجب علينا أن نعرف السفينة فهي (تلك المنشأة القابلة للتنقل والتوجيه، وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد)، ويعرفها المشرع الليبي في تقنيته البحري في مادته الأولى بأن السفينة كل منشأة صالحة للملاحة مهما كانت حمولتها وتسميتها سواء كانت تستهدف الكسب أم لم تكن⁽⁴⁾.

اشترط المشرع في تعريفه للسفينة أن تكون صالحة للملاحة البحرية، فإذا لم تكن صالحة للملاحة لا تعتبر المنشأة سفينة، وأن تخصصها للملاحة يجب أن تكون حالة السفينة جيدة تكفل سلامتها مع مراعاة ما قد يطرأ عليها من الشدائد وما قد تتعرض له من أخطار⁽⁵⁾.

أما المنشأة التي تخصص للملاحة الداخلية فلا يمكن إضفاء وصف السفن عليها، وبالتالي لا تسري عليها أحكام التقنين البحري، وتسمى هذه المنشأة مراكب وتخضع للقواعد الخاصة بالنقل، كما تخضع للقواعد العامة في كافة المسائل المتعلقة بها، ومنها الجزاء التنفيذي الذي يجرى بالطرق المعتادة لحجز سائر المنقولات الأخرى⁽⁶⁾.

2- الوضع القانوني لهذه السفن في المياه الداخلية: يجب علينا توضيح بعض الشروط التي تجعل من حق السفن الإبحار في المياه الداخلية وذلك من خلال التالي:

أ- شروط منح الجنسية: لكي تمنح السفينة جنسية أي دولة يجب أن يتم بنائها في إقليم الدولة، وأن تكون مملوكة للدولة، وأن يكون المشتغلين عليها من أبناء الدولة حتى تستطيع هذه السفينة رفع العلم الدولة عليها.

- بناء السفن: يعني ذلك أن الدولة لا تعطي للسفينة حق رفع علمها إلا إذا كانت هي التي أنشأتها، فإذا لم تكن لدى هذه الدولة قدرة على إنشاء السفن ومنها غالبية الدول العربية، فإنها اكتفت بتملك السفن ورفع العلم عليها.

- ملكية السفينة: لكي تكتسب السفينة الجنسية يجب أن تكون مملوكة لوطنيين، فإذا لم يكن ملاك السفينة من الوطنيين لا يحق لهم اكتساب جنسية هذه الدولة، ونفترض أن هذه السفينة ملك شركة متعددة الجنسيات منها الوطني وغير الوطني وفقاً لهذا المذهب لا تستطيع رفع علم الدولة عليها أو حتى اكتساب جنسيتها، وأرى أن تكتسب هذه السفينة جنسية الدولة التي يمتلك أفرادها أكبر نسبة من رأس مال الشركات متعددة الجنسيات.

- اشتغال الوطنيين على ظهر السفينة: هذا الشرط يخص الدول التي تملك العدد الكافي من طاقم السفن ذوي الخبرة من رعاياها، أم الدول العربية فنظراً لقلّة الخبرة الموجودة لديها فإنها لم تضع ذلك الشرط. ولكن القانون المصري اشترط ضرورة مراعاة الجنسية المصرية للبحارة والضباط والمهندسين والربان⁽⁷⁾.

ب - شروط منح الجنسية الليبية للسفينة: نصت المادة الثانية من التقنين البحري الليبي على أنه (تعتبر السفينة ليبية مهما كانت حمولتها، إذا كان مرتبطاً مرفأً ليبيا، وكان نصفها على الأقل يملكه أشخاص ليبيون أو شركات ليبية، ويجوز لوزير المواصلات (النقل البحري) إذا دعت مصلحة البلاد أن يدخل في حكم الليبيين والشركات الليبية الأشخاص الأجانب والشركات الأجنبية بشرط أن يكون موطن الأشخاص أو محل إقامتهم في ليبيا، وأن تكون الشركات مؤسسة في ليبيا أو مقر عملها الرئيسي أو نشاطها في ليبيا). ويستفاد من هذا النص أن القانون الليبي يشترط لمنح السفينة جنسيته شرطان⁽⁸⁾:

الشرط الأول: أن يكون تسجيل السفينة في ليبيا.

الشرط الثاني: أن يكون نصف السفينة مملوكاً لأشخاص أو شركات ليبية، بيد أنه يجوز لوزير المواصلات وفي - أحوال خاصة - أن يعتبر في حكم الليبيين، الأجانب المقيمين في ليبيا، أو شركات أجنبية مقرها في ليبيا أو التي تراول نشاطها الرئيسي في ليبيا. وهذا الحق مخول للوزير المختص هو حق استثنائي لا يجوز التوسع فيه. ويتعين أن يكون استخدامه لهذا الحق محقق للمصلحة العامة في ليبيا.

ويعد أيضاً في حكم السفن الليبية، تلك السفن السائبة في البحر والتي تلتقطها سفن ترفع العلم الليبي، كذلك يأخذ نفس الحكم السفن المصادرة لمخالفتها القوانين الليبية⁽⁹⁾.

ولم يوجب المشرع الليبي لكي تمنح السفينة الجنسية الليبية أن تكون مبنية في ليبيا، وأيضاً لم يستوجب أن يعمل عليها أفراد طاقمها كلهم أو بعضهم يحملون الجنسية الليبية، وإن كانت المادة 139 من التقنين البحري الليبي قد ألزمت مجهزة السفينة الليبية بأن يستخدم ملاحه وعماله الفنيين من الليبيين إلا إذا تعذر عليه ذلك لعدم وجود ليبيين متوفر فيهم المؤهلات اللازمة .

ج- إثبات الجنسية (الرابطه القانونية بين السفينة والدولة): يترتب على منح الجنسية للسفينة بعض الآثار منها الاستفادة مما تقرره الدولة من مزايا لتشجيع سفنها الوطنية، ويكون ذلك بتحفيز أفرادها والشركات الوطنية إلى استثمار أموالهم في الملاحة البحرية وذلك بمقتضى الإعفاء المؤقت من الضرائب والرسوم، وأن تعطيهم ميزة خاصة بأن تكون هذه هي صاحبه الحق في نقل البضائع المصدرة والمستوردة لدولتهم دون مشاركته سفن الغير .

كما يترتب أثر آخر يتعلق ببسط الحماية الدبلوماسية على السفن الوطنية في زمن السلم والحرب، وبالتالي فإذا تعرضت السفينة لمعاملة لا تتفق مع أحكام القانون الدولي من جانب إحدى الدول المخالفة بسطت دولة الجنسية حمايتها على سفينتها الوطنية . ولكن بسط الحماية الدبلوماسية على السفينة الوطنية يكون هناك مقابل التزام السفينة بما تقرضه عليها دولة العلم- مانحه الجنسية-(10). وتخضع هذه السفينة لرقابة الدولة الوطنية من حيث صلاحيتها للملاحة(11).

ثانياً-الرابطه القانونية(الولاية القانونية): تحديد الاختصاص عند تنازع القوانين حيث تسرى تشريعات دولة الجنسية لتنظيم أعمال السفينة ونشاطاتها وما يقع على ظهرها من أعمال. وهنا نوضح الأعمال التي تقع على ظهر السفينة:

1- **المسائل الجنائية:** يلزم الأمر التفرقة بين السفن الحربية، والسفن العامة أو الخاصة التي تملكها الدولة. ولما كان الأمر واضح لكل من السفينة الحربية والعامة منها يمثلان سيادة الدولة فإن ما يقع عليها من جرائم يخضع لقانون الدولة الخاضعة لها ومحاكمها الجنائية سواء أكانت السفينة تبحر في أعالي البحار أو تسبح في المياه الإقليمية.

الأمر هنا مختلف بالنسبة للسفينة الخاصة فيجب التمييز إذا كانت الجريمة ارتكبت في الموانئ والمياه الإقليمية لدولة أجنبية أو ارتكبت في أعالي البحار⁽¹²⁾، وفي حاله ارتكاب الجريمة على ظهر سفينة راسية في ميناء أجنبي، فالتشريعات الوطنية تتصارع بين اتجاهين، الاتجاه الأول يقوده التشريع الانجليزي ويقضي باختصاص المحاكم الانجليزية. والاتجاه الثاني وتزعمه فرنسا ويقضي بأنه يثبت الاختصاص في الأصل لقانون علم السفينة، ومن ثم فليس للسلطات المحلية أن تتدخل إلا إذا طلب منها ذلك أو إذا تعدت آثار الجريمة حدود السفينة بأن وقعت من شخص أو على شخص من غير أفراد طاقم السفينة ويترتب عليه إخلال بأمن الدولة، وهذا الاتجاه من وجهه نظري يساعد على قيام ازدواجية القانون يمكن لدولة المياه الإقليمية أن تتمسك بتطبيق قانونها وفقا لهذا الاتجاه باعتبار أن ما وقع أدى إلى إخلال بأمنها الداخلي.

ومن حق الدولة صاحبة السفن رافعة أعلامها أن تطالب بتطبيق قانونها على هذه الواقعة والجريمة التي ارتكبت في مياهها الإقليمية. ويأخذ القضاء في مصر بهذا الاتجاه بخصوص السفن الأجنبية الموجودة في موانئها، وأما بالنسبة للسفن المصرية فإن الجرائم التي ترتكب على ظهرها أثناء وجودها في ميناء أجنبي أو مار بها فإنها تعتبر على الإقليم المصري⁽¹³⁾، لأنها تعتبر كمقر البعثات الدبلوماسية⁽¹⁴⁾، وقد يؤدي هذا النص إلى قيام تنازع بين القانون المصري وقانون الميناء الأجنبي الذي كانت السفينة راسية فيه وقت ارتكاب الجريمة على ظهرها، وأنه يمكن تفسير هذا النص على أنه يمنح للقضاء المصري اختصاصاً احتياطياً في حالة عدم قيام القضاء الإقليمي بإنزال العقاب، وذلك منعاً لحالة التنازع السلبي وإفلات المتهم من العقاب، و يجرى القانون الليبي بصفه عامة على إتباع المسلك الذي ينتهجه القانون المصري وهو إقليمية القانون الجنائي.

ما هو الموقف إذا كانت السفينة قد ارتكبت الجريمة في أعالي البحار، حيث لا سيادة لدولة معينه؟ فإنه لا يحول دون تطبيق قانون علم السفينة واختصاص محاكم دوله العلم حتى لا يفلت الجاني من العقاب.

وتأخذ بهذا الحكم المعاهدة الدولية الخاصة بالاختصاص الجنائي في مادة التصادم وحوادث الملاحة الأخرى في بروكسل 10 مايو 1952 حيث تقضى بأن الجرائم التي تقع من الربان وأفراد طاقم في عرض البحر ينطبق عليها قانون علم السفينة وتكون من اختصاص محاكم الدولة التي ترفع السفينة علمها ونجد أن اللجنة التحضيرية لمؤتمر لاهاي 1930 في المادة 27 من المشروع المقترح:

لا يجوز للدولة الساحلية أن تمارس اختصاصا بشأن الجنايات والجرح التي ترتكب على ظهر سفينة تجارية أجنبية راسية في احد موانئها إلا في الحالات الآتية:

- 1- إذا ارتكبت الجريمة من قبل شخص لا ينتسب إلى طاقمها أو ضده.
- 2- إذا اعتقدت السلطات المختصة المحلية أن من شأن طبيعة الجريمة المرتكبة الإخلال بسلم الميناء.

3- عند التقدم بطلب مساعدة السلطات المحلية من قائد السفينة أو قنصل الدولة التي ترفع تلك السفينة علمها أو شخص مسته الجريمة بصورة مباشرة. لم يتم اعتماد النص المذكور لأنه يخرج عن نطاق عمل المؤتمر، كما اختلف الرأي حول الوضع المناسب الذي يوضع فيه النص و قد ثار جدل فقهي بعد ذلك⁽¹⁵⁾.

جدير بالذكر أن القانون الدولي يورد قيماً هاماً على خضوع السفينة للاختصاص الجنائي للدولة صاحبة الميناء يتعلق بحالة الخطر التي تتعرض له السفينة تضطر معه الدخول في ميناء الدولة صاحبة الميناء إذ تتمتع حينئذ بالحصانة من الاختصاص المحلي شريطة ألا تنتهك عمداً للقانون الداخلي خلال رسوها في ذلك الميناء، وألا تكون قد قصدت ارتكاب جريمة ضد الدولة الساحلية و ليس تقادى الإصابة بالكارثة⁽¹⁶⁾.

ب- المسائل المدنية: يجب التمييز بين حالة وجود السفينة في أعالي البحار وبين أنها راسية في ميناء إحدى الدولة الأجنبية أو تمر في مياهها الإقليمية. بالنسبة لوجود السفينة في أعالي البحار يطبق عليها قانون علم السفينة أما إذا كانت السفينة في ميناء دولة أجنبية أو تمر في مياهها الداخلية فمن المقرر أن دولة الميناء تكون مختصة إذا كان النزاع يهم شخص من خارج نطاق طاقم السفينة ، وفيما عدا ذلك يكون من اختصاص دوله العلم أي

دولة الجنسية التي تحملها السفينة وقد يتولى ذلك قنصل دولة السفينة الموفد لدى دولة الميناء⁽¹⁷⁾.

ولكن يوجد رأي ويؤيده بعض أحكام القضاء المصري أنه يمكن القول بصفة عامة بوجود تطبيق قانون العلم على عقد العمل البحري الذي يبرم في ميناء أجنبي بغض النظر عن جنسية الملاح، والرهن البحري المرتب على السفينة وعلى منازعات حقوق الامتياز البحرية واقتضائها⁽¹⁸⁾.

وحق الدولة على السفينة التي تحمل علمها أن تلتزم بالقواعد الدولية المعمول بها في اتفاقية 1982 للبحار، والسفينة التي تخضع لاختصاصات دولة أجنبية يجب أن تمارس الأخيرة اختصاصاتها ممارسة فعلية، وذلك أن تقوم بالإشراف على صلاحية السفينة للملاحة ومدى توافر الأمن والسلامة، هذا من ناحية أولى، والإشراف على بناء السفن ومعداتها أو التأكد من صلاحيتها للإبحار إذا تم بناءها خارج الدولة أما الناحية الثانية فهي تلك المتعلقة بتكوين الطاقم المؤهل للعمل على ظهر السفينة ومولاه تدريبهم والتأكد من توافر شروط العمل الخاص بهم⁽¹⁹⁾.

وتم في هذا الشأن إبرام الاتفاقية الدولية للعمل البحري بجنيف رقم 35 و المتعلقة بالحد الأدنى من الكفاءة المهنية بقبوبات وضابط البحرية التجارية، كما أبرمت اتفاقية بشأن قواعد تكوين الأطقم ومنحها الشهادات الخاصة بذلك و الصادرة في لندن 7 يوليو 1978. ويستفاد من الفقرة الرابعة من المادة 94 من اتفاقية قانون البحار أن على الدولة أن تتأكد من أن القبودان والضباط وباقي أفراد طاقم السفينة على دراية تامة بالأنظمة الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار ووضع المصادمات والتلوث البحري والسيطرة عليه والمحافظة على الاتصالات وأجهزة الراديو، ويقع عليها أيضاً بوجه عام أن تكون على علم تام بأحكام قانون الدول، وحتى لا تقع على الدولة المسؤولية سواء كانت من ناحية جهلها للقانون الدولي أو من ناحية خطأ العاملين على ظهر السفينة، وجاءت الفقرة السادسة من هذه المادة بحكم جديد وهو أن على الدول الأخرى إذا رأت أن حاله السفينة

توحي بالاعتقاد بأن الدولة تمارس الرقابة الصحيحة أن تقدم تقريراً بذلك إلى دوله السفينة حيث تتولى التحقيق، وتتخذ الإجراءات لمعالجة الحالة إذا رأت الأمر يقتضى ذلك. ونجد أن القانون الدولي قد أعطى الدول الأخرى الحق في التدخل في حالات الحوادث الملاحية والإصابات البحرية في أعالي البحار، إن نتج على ذلك خسائر في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق الضرر برعايا الدول الأخرى، أو إصابات تلحق ضرراً جسيماً بسفن و منشآت الدول الأخرى.

لذلك جاءت المادة 94 بنصها على أن (تأمر كل دولة بتحقيق يجرى على يد شخص أو أشخاص من أصحاب المؤهلات المناسبة وأمامهم، في كل حالة إصابة بحرية أو حادثة ملاحية في البحار العالمية يكون للسفينة التي ترفع علمها وتتجم عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعاية دول أخرى، أو أضرار جسمية تلحق بسفن الدول الأخرى، أو بالبيئة البحرية وتتعاون دولة العلم والدول الأخرى في أي تحقيق تجريه تلك الأخرى أي إصابة بحرية أو حادثة ملاحية من هذا النوع)، ويستفاد من هذا النص أن على الدولة المتسببة في الحوادث أن تقوم بالتحقيق وأن تشترك معها الدول الأخرى التي وقع عليها ضرراً في إجراءات التحقيق وفقاً لهذا النص.

ثالثاً-إثبات الجنسية:

هل تثبت جنسيه السفن بمجرد أنها ترفع علم دوله ما ؟
العلم وحده ليس كافياً بأن هذه السفينة تخضع لجنسيه العلم، ولكن يجب أن تحمل السفينة المستندات الدالة على ذلك:

- 1- مستند الملكية أو شهادة تسجيل السفينة (20).
- 2- مستند الجنسية.
- 3- دفتر الملاحة وبه يتم إثبات أسماء البحارة وشروط عقد العمل لكل منهم.
- 4- سندات شحن البضائع وعقود أيجار السفينة.
- 5- قائمه بشحنة السفينة.

- 6- سندات الوفاء بالرسوم الجمركية المستحقة على شحنة السفينة وكفالة بعدم نقل الشحنة من ميناء وصولها إلى ميناء آخر.
- 7- الإذن الصادر للسفينة بالسفر أي ترخيص الملاحة.
- 8- شهادة الحجر الصحي.
- 9- نسخه من القانون البحري⁽²¹⁾.
- رابعاً- الفرق بين السفن الخاصة والعامة و النووية⁽²²⁾: استكمال لما تم ذكره في الوضع القانوني للسفينة نبين في هذا البند هذه الفوارق:
- الوضع القانوني للسفن الخاصة:**
- السفينة الخاصة: تلك المملوكة لأفراد أو هيئات خاصة ويتم تشغيلها لأغراض تجارية، ويدخل في حكمها أيضا السفن المملوكة للدولة التي تستعمل في أغراض تجارية. و هذه السفن تلتزم بالتالي:
- أولاً:** للسفن الخاصة الحق في دخول الموانئ الأجنبية بحرية وذلك وفقا لما نصت عليه اتفاقيه جنيف لعام 1923 في مادتها الثانية.
- ثانيا:** تلتزم السفن الخاصة باحترام تشريعات دولة الميناء المتعلقة بالبوليس والأمن والجمارك والصحة والمستثنى من ذلك السفن التي تضطر لدخول الميناء لظروف قاهرة .
- ثالثا:** فيما يتعلق باختصاص القضاء سبق لنا توضيحه عند توضيح الرابطة القانونية.
- **الوضع القانوني للسفن العامة:** ويقصد بالسفينة العامة التي تستخدمها السلطات العامة في الدولة لأداء خدمات عامة ولغير أغراض التجارة وهي قد تكون سفن حربية أو غير حربية و أننا نلاحظ أن هناك ثمة فوارق بين السفن الخاصة و العامة و تتمثل في:
- أولاً:** يحق لدولة الميناء في أن تنظم أو تمنع تواجد السفن العامة الأجنبية خاصة السفن الحربية في موانئها فلها أن تحدد مدة الإقامة وعدد السفن التي يمكن أن توجد في مينائها وشروط دخولها. وسبق أن أشرنا أن من حق دوله الميناء أن تحظر دخول السفينة الحربية إلى مينائها حفاظاً على مصلحتها القومية وذلك في أوقات الحرب.

ثانياً: لا تخضع السفن العامة للاختصاص التشريعي أو القضائي لدولة الميناء لأنها تعتبر مظهر من مظاهر سلطان الدولة العام مما يصيب عليها صفة التمثيل للدولة، فإذا كان لهذه السفينة الحق فعلياً واجب احترام ميناء الدولة الأجنبية وتشريعاتها الوطنية المتعلقة بالملاحة والأمن والصحة وعليها أيضاً إذا لجأ إلى السفينة العامة الأجنبية احد اللاجئين مجرم عادي فعلى قائد السفينة تسليمه إلى دولة الميناء الموجودة فيه.

أما اللجوء السياسي فلا يقع على السفينة هذا الالتزام، وإنما لاعتبارها كإقليم الدولة التي تمثلها، فهذا الأمر له قواعد دولية خاصة به أو كان هناك اتفاق خاص بهذا الشأن بين دولة الميناء، ودولة السفينة الأجنبية.

فإذا رفض قائد السفينة تسليم المجرم فليس من حق السلطات العامة بهذه الدولة القيام بالتفتيش أو القبض عليه، ولكن عليها فقط سلوك طريق المسؤولية الدولية.

وقررت اتفاقية البحار لعام 1982 في مادتها 96 على أن أعطيت الحصانة للسفن التي تمتلكها الدولة بشرط ألا تستخدمها في مهمات حكومية، وبالتالي فالحصانة لا تمنح للسفن التجارية التي تملكها الدولة. فإذا كانت السفينة تقوم بأعمال تجمع بين الصفتين، فهنا من وجهه نظري أرى اعتبارها سفينة عامة. وهنا يوجد فرق بين السفن الحربية وغير الحربية. فالسفينة الحربية هي كل السفن الموضوعة تحت أمر ضابط من البحرية العاملة للدولة ويعمل على ظهرها أطقم من البحرية العسكرية وممنوحة سلطة رفع علم وشعار البحرية العسكرية⁽²³⁾.

ويقصد بالسفينة غير الحربية هي تلك السفن التي تمتلكها الدولة وتستغلها في أداء الخدمات العامة كالسفن المخصصة لنقل البريد وسفن المستشفيات وسفن الأرصاد وسفن البحث وسفن الجمارك⁽²⁴⁾.

ويجب أن نستبعد من نطاق السفن العامة تلك السفن الموضوعة في خدمة منظمة الأمم المتحدة أو وكالاتها المتخصصة أو الوكالة الدولية للطاقة الذرية التي ترفع علم المنظمة⁽²⁵⁾.

ولقد تضطر في بعض الظروف الأمم المتحدة إلى امتلاك سفن تحمل علمها الخاص وتعمل تحت تصرفها ففي أعقاب الحرب الكورية أسست الأمم المتحدة وكالة للنهوض بكوريا وقامت هذه الوكالة ببناء 10 مراكب صيد لحسابها في هونج كونج سلمت لرعايا كوريين تحت علم الأمم المتحدة حيث سجلت لديها هذه السفن⁽²⁶⁾.

فإذا سمح القانون الدولي للمنظمة في تسيير سفن خاصة بها وتحمل علمها فما هو القانون الواجب التطبيق على مثل هذه السفن وأن المنظمة ليس لديها تشريع جنائي ومدني يطبق عند اللزوم؟⁽²⁷⁾.

وهذا الأمر بالذات يجعل كل من يتناول هذا الموضوع يكيل فيه بمكيال خاص فهل من حق المصابين طلب رأي استشاري من الجهاز القضائي للأمم المتحدة أم لا؟ ولذلك فإنني أرى إذا وقع ذلك في المياه الداخلية أو الإقليمية لأي من الدول يجب عليها أن تطبق قانونها، أما في أعالي البحار فمن حق الدولة التي ترفع السفينة علمها وتحمل جنسيتها وأيضا يحق للأمم المتحدة إذا أصابها ضرر أن تحتكم لقضاء هذه الدول إلى أن توضع قاعدة دولية أو تشريع قضائي يطبق للأمم المتحدة.

ويحق أيضا للأمم المتحدة والمنظمات الدولية تأجير سفن مثال ذلك ما قامت به الأمم المتحدة في عام 1956 أثناء العدوان الثلاثي على مصر استأجرت سفن ورفعت عليها علمها لنقل قوات الطوارئ الدولية والتي اعترفت لها مصر بذلك، وإن كانت مثل هذه السفن لا تحمل جنسية المنظمة كما يشار كذلك إلى السفن التي باشرت عملية تطهير قناة السويس تحت علم الأمم المتحدة⁽²⁸⁾.

وقررت أيضا اتفاقية الأمم المتحدة للبحار لعام 1982 أن من حق الدولة الساحلية إذا لم تمتثل السفينة العامة الموجودة في مياهها الإقليمية أن تطلب إليها مغادرتها فوراً (م/3).

- **حق الدولة الساحلية بالنسبة للسفن النووية في مياهها الداخلية:** ما هو موقف الدول الساحلية من زيارة هذه السفن لموانئها أو مرورها في مياهها الإقليمية؟ القاعدة العامة تعطى للدولة الساحلية حق منع زيارة السفن النووية الحربية في مياهها الداخلية إلا إذا

سمحت لها بذلك أو كانت هناك حالة قوة قاهرة أو الضرورة القصوى وذلك في وقت السلم.

ونجد أن بعض الدول قد حاولت مثل الصين ونيوزيلندا وأيسلندا بعدم السماح للسفن الحربية النووية أو السفن التي تحمل الأسلحة النووية بالمرور في مياهها الإقليمية الأمر الذي دعا الولايات المتحدة الأمريكية عام 1958 إلى إلغاء الزيارة الأولى منذ 36 سنة لسفنها الحربية لجمهورية الصين الشعبية وذلك خوفاً من تكون عرف جديد يشكل قيلاً على حق السفن الحربية في زيارة الموانئ الأجنبية كما أعلنت أيسلندا عام 1958 بأن السفن التي تسير بالطاقة النووية أو السفن الحربية النووية غير مرغوب دخولها في مياهها الإقليمية أو في موانئها.

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

وأنا نلاحظ أن العرف الدولي لم يتحدد بشكل كاف فيما يتعلق بحق السفن العامة النووية بزيارة الموانئ الأجنبية، ويبدو لنا أنه من غير الصواب القول بحق السفن العامة النووية في السماح لها بالزيارة، فالزيارة ليست حقاً لها وإنما رخصة بيد الدولة المزورة والتي يمكن أن تمنحها حق الزيارة أو لا تمنحها⁽²⁹⁾.

ونخلص من كل ذلك إلى أن من حق الدولة صاحبة الميناء أو المياه الداخلية أو الإقليمية أن تضع من القيود ما يحافظ على أمنها الداخلي ومصحتها العليا، لأنه ربما يحدث تسرب نووي يؤثر على الصحة العامة بهذه الدولة الساحلية، وبذلك لا يحق لأحد إجبارها على أن تسمح بالزيارة لهذه السفن. وتتمثل هذه الضوابط في التالي:

أولاً : أن السفن الموجودة في المياه الداخلية للدولة تخضع لسلطانها. ويتمثل ذلك في أنها تقوم بتطبيق تشريعاتها الملاحية على كافة السفن الأجنبية التي تمر بالمياه الداخلية. وأيضاً

بخصوص الجرائم التي تقع على ظهر السفن الأجنبية - وقد سبق أن تناولنا ذلك تفصيلاً بخصوص الوضع القانوني للسفن التي تمر في المياه الداخلية للدولة الساحلية - ونجد أن من حق الدولة أن تلزم هذه السفينة بدفع ثمن الأشياء التي أخذتها أو تم استعمالها، وهذا ما يميز وضع الدولة الساحلية على هذه السفن، ولكن إذا ثار خلاف بين طاقم السفينة والربان فليس للدولة الساحلية - أي صاحبة المياه الداخلية - التدخل لأن ذلك من اختصاص دولة العلم.

ولكن من حق البوليس القيام بالقبض على بعض طاقم السفينة إذا تعدى ذلك عن نطاق السفينة وأحدثت هذه الجريمة اضطرابات وقلقل داخل مينائها⁽³⁰⁾.

ثانياً: من حق الدولة الساحلية أن تفرض قيوداً على السفن الحربية سواء كان ذلك في وقت السلم أو الحرب، فلقد تعرضنا لذلك في السابق، فالعرف والعمل الدوليان والقواعد الدولية الاتفاقية تعطي الدولة الحق في منعها، ولكن ليس لها حق القبض أو التفتيش أو التقاضي أمام محاكم الدولة لأنها تمثل سلطان وسيادة دولتها، فإذا وقعت منها جرائم فهنا تخضع لقانون دولة العلم مباشرة، ومن حق الدول الساحلية أن تضع القيود التي تحافظ بها على أمنها وسلامتها الداخلية.

ثالثاً: تخضع المياه الداخلية لسيادة الدولة الساحلية باعتبارها جزء لا يتجزأ من إقليمها البحري، تسرى عليه كافة أوجه النظام القانوني لليابسة⁽³¹⁾، ويستفاد ذلك من نص المادة 1/2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه (تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى منطقة من البحار الملاصقة تعرف باسم البحر الإقليمي)⁽³²⁾.

رابعاً: تمارس الدولة الساحلية سيادتها واختصاصاتها كاملة فوق المياه على أكمل وجه بخلاف المساحات المائية الأخرى التي تتبعها ويظهر ذلك في الأتي:

1- من حق الدولة الساحلية أن تمنع خرق شروط الدخول للمياه الداخلية، وذلك وفقاً لنص المادة 2/25 (في حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية والتي تريد التوقف في مرفق مينائي خارج المياه الداخلية، للدولة الساحلية الحق أيضاً في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع

أي خرق للشروط التي تخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية وتوقفها في المرافق المائية).

وفقاً لهذا النص يجب على السفن التي تمر بالمياه الداخلية للدولة الساحلية أن تلتزم بما وضعت هذه الدولة من قيود أو شروط، ولكن يحق لمثل هذه السفن أن تصل إلى الميناء الموجود بالدولة الساحلية، ويفهم من ذلك أنها إذا خالفت ذلك من حق الدولة الساحلية أن تمنعها من الدخول إلى هذا الميناء ويطبق ذلك على كافة السفن إلا في حالات القوة القاهرة أو عطب السفينة والتي سبق أن أشرنا إليها.

من حق الدولة الساحلية وفقاً لما جاء بالمادة 2/27 أن تقوم باتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر السفينة الأجنبية طالما هي مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية⁽³³⁾.

خامساً: وتخضع المياه الداخلية، في حدود معينة لنظام المرور البرئ ويستفاد ذلك من نص المادة 80 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي قررت الآتي:

1- باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع (الخاص بالمياه الأرخيبيلية) تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة.

حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهاً داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل ، ينطبق على تلك المياه حق المرور البريء كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية وأضافت هذه المادة بعض أجزاء من المياه الإقليمية لتدخل في المياه الداخلية لكي تخضع لسلطة الدولة الساحلية مباشرة، ولكن لهذه الإضافة حكم خاص وهو أنها تسمح لكافة السفن التجارية بالمرور فيها، وليس لهذه الدولة الحق في غلقها أو منع السفن من المرور بها.

وتبين لنا من البيان السابق أن ولاية الدولة تمتد خارج إقليمها بخصوص السفن التي تحمل علمها طالما أن هذه السفينة لم تخالف القوانين واللوائح المعمول بها في ميناء تلك الدول الأجنبية أما إذا خالفت ذلك فمن حق الدولة الأجنبية ممارسة حقها في ذلك، ولكن

هذا الحق مفيد بوقوع ضرراً على هذه الدولة ويكون ذلك على السفن التجارية الخاصة بخلاف السفن الحربية والسفن العامة. ونعرج في المطلب الثاني لبيان ولاية الدولة على سفنها في البحر الإقليمي لها أو لدولة أجنبية أخرى:

المطلب الثاني- ولاية الدولة الساحلية على السفن الأجنبية أثناء مرورها ببحرها الإقليمي: ومن المبادئ المقررة في القانون الدولي والتي أكدتها اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة، أنه يجب على دولة الشاطئ عدم إعلان المرور في بحرها الإقليمي، ويجب على الدولة الشاطئية أن تعلن إعلاناً كافياً عن أخطار الملاحة التي تكون على علم بها داخل البحر الإقليمي⁽³⁴⁾، ولقد أقرت المادة (14) من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي على أن المرور البريء يقصد به المرور غير الضار بالسلامة وحسن النظام أو سلامة دولة الشاطئ.

والمرور البريء معناه الملاحة عبر البحر الإقليمي بقصد عبور تلك المياه دون الوصول إلى المياه الداخلية، ويشمل المرور الوقوف أو الرسو، وإنما بقدر ما يكون متصلاً بالملاحة العادية أو نتيجة قوة قاهرة⁽³⁵⁾ ويعرف بعض الفقه⁽³⁶⁾ المرور البريء بأنه هو الملاحة النشطة المعتادة والمتواصلة للسفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي الخاضع لسيادة دولة أخرى، والذي يكون بقصد اجتياز هذا البحر اجتيازاً طويلاً بمجازاة الساحل دون دخول المياه الداخلية، أو التوقف في مرسى أو مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية، أو التوجه إلى المياه الداخلية أو الخروج منها نحو البحر العالي دون الإضرار بسلم ونظام وأمن الدولة الساحلية.

وعلى السفن المارة ببحر الدولة الإقليمي الالتزام بما تفرضه الدولة من ضوابط تحكم حالة مرورها، وهنا تظهر ولاية الدولة على سفنها أو السفن الأجنبية المارة بمياهها الإقليمية.

ونجد أن اتفاقية البحار لعام 1982 قد نظمت المرور البريء بالمواد من (17-32) من حيث أغراضه، وكيفية، وشروطه، والقيود التي يجب على السفن الالتزام بها عند استعمالها حق المرور البريء. ولذلك سنتناول هذه النقاط على النحو التالي⁽³⁷⁾:

1- الغرض من المرور البريء: يستفاد من نص المادة 18 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن الغرض من المرور البريء يتمثل ذلك في الحالات التالية:

الحالة الأولى: اجتياز السفينة الأجنبية للبحر الإقليمي للدولة الساحلية دون دخول المياه الإقليمية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية. فالسفينة الأجنبية في هذه الحالة إذا كانت تمر بجانب الشاطئ للدولة فليس معنى ذلك أنها أخلت بما هو منصوص عليه في هذه المادة، وإنما قد يكون بدافع أن قربها من شاطئ هذه الدولة، يشعرها بالأمن وعدم الخوف أو تحسباً من حدوث أعطال مفاجئه أو هبوب إعصار قوي فتكون في هذه الحالة بالقرب من الشاطئ الآمن، وتستطيع أن تحصل من سلطات دولة الشاطئ على كافة المساعدات المطلوبة.

الحالة الثانية: أن تقصد السفينة الأجنبية الدخول إلى المياه الداخلية أو موانئها أو التوقف في احد هذه المراسي أو المرافق المينائية ومغادرته.

فإذا حدث عكس الحالتين السابقتين بأن توقفت السفينة الأجنبية في البحر الإقليمي دون عذر مقبول منها، فإنه في هذه الحالة يحق للدول الساحلية متمثلة في خفر السواحل التعرض لهذه السفينة وسؤالها أو حتى الوصول إلى التفتيش حفاظ على أمن وسلامة الدولة الساحلية، لأنها ربما تلقى بعض النفايات الضارة في بحرها الإقليمي أو تقوم بتهريب متسللين إلى داخل هذه الدولة. ففي هذه الحالة يعتبر المرور غير بريء وإنما يقصد الإضرار بالدولة الساحلية وحتى ولو تعارض ذلك مع ولاية الدولة التي تحمل السفينة علمها.

2- كيفية المرور البريء خلال البحر الإقليمي: يقصد به أن يكون المرور البريء للسفن الأجنبية متواصلاً وسريعاً. ورغم ذلك فإن مرور السفن قد يحتاج إلى التوقف والرسو، ولكن بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية منها كإصلاح عطب بالسفينة أو التزود بالوقود والغذاء، وقد يكون بغرض تقديم المساعدات لطاقم السفينة في حاله الخطر، ولكن الاتفاقية جعلت إلزام على الغواصات والمركبات الغاطسة في البحر الإقليمي في أن تبحر على السطح وأن ترفع علمها⁽³⁸⁾، فإذا لم تلتزم هذه

الغواصات والمركبات الغاطسة بهذا النص تقع تحت طائلة المسؤولية الدولية التي توجب عليهم الالتزام بما جاءت به هذه الاتفاقية من أحكام، جعلت من حقها في طلب إقامة المسؤولية الدولية ضد الغواصات والمركبات التي لم تلتزم بتعاليمها، وإذا حدثت أضرار من هذه الغواصات وغيرها تعتبر هي المسؤولة ولا يحق لها أن تطالب الدولة الساحلية بأي مطالب لأنها هي المخطئة ومن حق الدولة الساحلية إذا حدثت لها أضرار أن تطالبهم بالتعويض اللازم. وأيضا يقع على السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو تلك التي تحمل مواد نووية أو خطرة أن تراعي خلال عبورها البحر الإقليمي التدابير الوقائية الخاصة المقررة وفقا للاتفاقيات الدولية⁽³⁹⁾.

ولكن يجب على هذه السفن المحملة بالمواد الضارة الالتزام بالقيود التي تفرضها الدولة الساحلية على المارين في مياه بحرهم الإقليمي⁽⁴⁰⁾.

- المركز القانوني للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي: لقد تناولنا أوضاع السفينة عند تناولنا ذلك في المياه الداخلية ويجب علينا التفرقة بين السفن العامة، والخاصة وماهية الولاية الجنائية للدولة الساحلية مع هذه السفن بصفة عامة.

أولا - السفن العامة: لقد سبق تعريفها عندما تعرضنا لها في المركز القانوني في المياه الداخلية. ولكن يجب علينا تعريف السفينة الحربية وفقاً للمادة 29 من اتفاقية البحار لعام 1982 فهي "سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت أمري ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة" ومن أمثلتها المدمرات الفرقاطات البحرية والزوارق السريعة وحاملات الطائرات والغواصات وغيرها مثل سفن الإمداد والتموين.

ولا تملك الدولة الساحلية قبل السفن العامة أن تطلب منها مغادرة مياه البحر الإقليمي إلا في حالة عدم التزامها بالأنظمة والقوانين التي يجب عليها الالتزام بها، وحتى تستطيع الدولة الساحلية توفير الأمن اللازم لها داخل مياه البحر الإقليمي لم تترك الاتفاقية الأمر

بدون وضع حل له لأنه كما هو معلوم أن السفن العامة تمثل السيادة الخارجية لدولتها ولكن رغم هذه الحصانة إلا أن المادة 30 من الاتفاقية أعطت الدولة في حالة "إذا لم تمتثل أي سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الإقليمي وتجاهلت أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة جاز للدولة الساحلية أن تطلب منها مغادرة البحر الإقليمي على الفور" فمن حق الدولة هنا تطلب مغادره بحرها الإقليمي على الفور وهو أمر جوازي أي سلطة تقديرية للدولة الساحلية لها أن تعتمد هذه الإجراءات ولها أن لا تتخذها في مواجهة السفن المخالفة.

وأنا نجد أن هذه المادة التي ترتب مسؤولية دولية على السفن المخالفة، ولكن إذا وقعت من السفينة العامة أفعال غير مشروعة. فهل يعني ذلك أن الحصانة أو حق المرور يمنع مسألته دولياً؟ يرى جانب من الفقه ونحن نؤيده في ذلك إلى أن الحصانة التي تعفي السفينة العامة من الخضوع لقوانين وقضاء الدولة الساحلية لا تعفيها على أي حال من المسؤولية الدولية التي تقع على عاتق دوله علمها، وذلك لأن الدولة تُسأل عن أفعال وأعمال رعاياها من أفراد القوات المسلحة التي تشكل فعلاً دولياً غير مشروع وهذا تطبيق للقاعدة العامة في قانون المسؤولية الدولية. فكأن الاتفاقية قيدت الحصانة بالمسؤولية وهذا أقل ما يجب أن يكون⁽⁴¹⁾.

ثانياً - السفن الخاصة: سبق تناولها عندما فرقنا بين السفن العامة والخاصة فيجب الرجوع إليها ونفس الحق في المياه الداخلية هو نفسه في المرور البرئ في البحر الإقليمي على السواء.

ثالثاً - الاختصاص القضائي للدولة الساحلية على السفن الأجنبية في بحرها الإقليمي:

ينقسم الاختصاص القضائي إلى الولاية الجنائية والولاية المدنية:

1- الولاية الجنائية: نصت المادة 1/27 من اتفاقية البحار لعام 1982 والتي أقرت مبدأ عدم جواز الخضوع للقضاء الوطني بقولها "لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر السفينة الأجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها" وإنما صاحبة

الاختصاص في ذلك هي دولة العلم لأن السفينة تأخذ حكم مقر البعثات الدبلوماسية⁽⁴²⁾، ولكن الاتفاقية لم تترك هذا الأمر على عمومه ولكنها قيدت هذا الحق المخول للسفن الأجنبية بأن يقع عليها التزام، والفقرة الأولى من المادة 27 من الاتفاقية قد أتت باستثناء من هذه القاعدة ولكن وضعت له عدة شروط، فإذا خالفت هذه الشروط يحق للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية في الحالات التالية:

1 - إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية كأن تطفو جثة المجني عليه وتصل إلى الشاطئ أو يترتب على تبادل النيران بين ركابها إصابة أحد مواطني الدولة الذي يمارس الصيد في البحر الإقليمي.

2 - إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن نظام البحر الإقليمي، كان يؤدي تراشق النيران بين طاقم السفينة إلى إصابة بعض الأفراد على سفينة مارة بالجوار وأفراد متواجدين على جزيرة قريبة منها.

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

4 - إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع كالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل، وهذه تعطي للدولة الساحلية الحق في إلقاء القبض على المتهم الموجود على متن السفينة في البحر الإقليمي وذلك إذا كانت الجريمة ارتكبت في المياه الداخلية، ولا يشفع للسفينة وجودها في البحر الإقليمي وقد قررت هذه المادة 2/27 بخضوع هذا الأمر لقوانين وقضاء الدولة الساحلية بنصها على أن "لا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في اتخاذ أي خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر السفينة الأجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية" ولكن ما هو موقف الاتفاقية من الجرائم التي تقع في أعالي البحار أو المياه الدولية فهل من حق الدولة الساحلية أن تتذرع بأن السفينة كانت في مياهها الداخلية، وتطالب بتطبيق قضائها عليها؟:

أولا: لا يحق لها ذلك لارتكاب الجريمة خارج نطاقها الإقليمي.

ثانياً: لأن الاتفاقية حددت لها حالات لا يجوز لها أن تتجاوزها.
ثالثاً: أن الاتفاقية نصت في مدتها 2/27 على أنه: "باستثناء ما هو منصوص عليه في أحكام الجزء الثاني عشر أو في حالة انتهاك القوانين والأنظمة المعتمدة وفقاً للجزء الخامس، لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أي خطوات على ظهر السفينة الأجنبية المارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أي جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط بالبحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية .

ب - الولاية المدنية: تنقسم الولاية المدنية هنا إلى ولاية على الأشخاص الموجودين على متن السفينة و ولاية من جهة أخرى على السفينة نفسها:

1- الولاية المدنية على الأشخاص: تقضي القاعدة العامة بأن الدولة الساحلية لا يجوز لها أن تحتجز أو تغير اتجاه السفينة الأجنبية التي تمر بالبحر الإقليمي لممارسة اختصاصها المدني تجاه شخص يوجد على متنها، وكان الهدف من ذلك استمرار الملاحة الدولية للسفن . فإذا وقع تصرف مثل البيع من أحد طاقمي السفينة بينه وبين أحد الركاب أيّاً كانت جنسيته أو كان بموت احد الأفراد على متن السفينة موتاً طبيعياً أو حاله الزواج أو الولادة فكل هذه التصرفات تخضع لقانون علم الدولة ولا يحق للدولة الساحلية التدخل في أي من هذه الشؤون.

2- الولاية على الأشياء (السفينة): يعني ذلك هل يجوز للدولة الساحلية القيام بالتنفيذ الجبري على السفينة أو احتجازها للوفاء بالديون عند مرورها في بحرها الإقليمي ؟

أجابت على هذا السؤال اتفاقية 1982 في مادتها 3،2/28 أنه: "لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع إجراءات التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوة مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية أو لغرض تلك الرحلة. وتضيف أيضاً على أنه: "لا تخل الفقرة الثانية بحق الدولة الساحلية وفقاً لقوانينها في أن توقع إجراءات التنفيذ لغرض أي دعوة مدنية

ضد سفينة أجنبية راسية في بحرها الإقليمي أو مارة خلال بحرها الإقليمي أو أن تحتجزها بعد مغادرة المياه الداخلية" وبذلك لا يجوز توقيع الحجز التحفظي إلا في حالتين: أولاً: أن يكون ذلك مترتباً على التزامات تم التعاقد عليها أو مسؤوليات تتحملها السفينة من أجل مرورها في مياه الدولة الساحلية.

ثانياً: إذا كانت السفينة قد حصلت على خدمات أثناء وجودها في المياه الداخلية أو قد يكون هناك نص في القانون الوطني للدولة الساحلية يجعل من حقها اتخاذ إجراءات ضد السفينة الأجنبية التي تتوقف في البحر الإقليمي أو التي تمر ببحرها الإقليمي بعد مغادرة المياه الداخلية. والغرض من ذلك أنه لا يجوز للدولة الساحلية اتخاذ أي إجراء مدني قبل هذه السفن الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي إلا وفقاً لهاتين الحالتين التي تم استقراءهم من نص المادة 3،2/28، والهدف من ذلك هو استمرار الملاحة الدولية وعدم تعطيل حركة المرور في البحر الإقليمي⁽⁴³⁾.

المطلب الثالث - الولاية القانونية للدولة على السفينة في أعالي البحار: يتمثل ذلك أساساً في أن من حق دولة الجنسية فرض ولايتها على السفن التي تحمل جنسيتها وترفع علمها، وتحدد كل دولة شروط منح جنسيتها إلى السفينة وشروط تسجيلها فوق إقليمها وشروط رفع علمها وأن تذود هذه السفينة بالوثائق الدالة على ذلك (م91 من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982)، وحيث أن أعالي البحار لا تخضع للسيادة الإقليمية للدول الساحلية فإن السفن التي تقوم بالملاحة فيها لا تخضع إلا للولاية المطلقة لعلم الدولة التي تحمل جنسيتها. وهذا يعني خضوعها للاختصاص العام لهذه الدولة سواء في ذلك الاختصاص التشريعي أو الإداري أو القضائي، ولا يجوز اعتراضها بإجراءات تفتيش أو ضبط إلا من جانب السفن البحرية التي تحمل جنسيتها. هذا وينظر إلى السفينة وما عليها ككل عند تطبيق اختصاص دولة العلم، وبالتالي يكون كافة الأشخاص على ظهر السفينة حتى الأجانب خاضعين للتشريع الذي تخضع له السفينة.

ولقد أقر القانون الدولي استثناءات على قاعدة الولاية المطلقة لدولة العلم حفاظاً على صالح المجتمع الدولي، ومن ذلك ما قرره المادة (22) من اتفاقية جنيف عام 1958

أنه لا يجوز لسفينة حربية تفتيش سفينة تجارية أجنبية في أعالي البحار إلا إذا كان لديها دافع جدي على الاعتقاد بأن هذه السفينة تزاول القرصنة⁽⁴⁴⁾. ونجد أن هذا النص أتى بفيد على حرية الملاحة في أعالي البحار، لأنه يجعل من حق كل سفينة حربية أن تتذرع بهذا النص، على أن هناك دافع جدي للقيام بهذا الإجراء في مواجهة أي سفينة لا تخضع لولاية دولتها.

ولذلك يقع على كل سفينة أن تبحر وهي رافعة علم دولة واحدة، ولا يجوز تغيير العلم أثناء الرحلة أو أثناء التوقف إلا في حاله نقل الملكية أو تغيير بلد المسجل. فإذا حدث وأبحرت سفينة وهي تحمل علم دولتين أو أكثر فقد استقر الرأي على عدم جواز تمسكها بجنسية أي من هذه الدول أمام دولة أخرى، بل يجوز اعتبارها عديمة الجنسية (م 92 من اتفاقية أعالي البحار لعام 1982).

ب - واجبات دولة العلم (م 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982):

وتتمثل هذه الواجبات فيما يلي:

- من حق الدولة صاحبة العلم أن تمارس رقابتها وولايتها على السفينة التي ترفع علمها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية ولها الحق في الآتي:

أ - أن تمسك سجلات للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة.

ب - وأن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها وعلى ربانها وضباطها وأفراد طاقمها في صدد المسائل التقنية والاجتماعية المتعلقة بالسفينة، وتتخذ كل دولة بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار، وذلك فيما يتعلق بالمسائل الآتية:

1 - بناء السفن ومعداتنا وصلاحياتها للإبحار.

2 - تكوين طاقم للسفن، وشرائط العمل الخاصة بهم.

3 - استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات.

- وهناك عدة تدابير لازمة للتأمين-التأمين البحري:

- 1 - أن تخضع كل سفينة قبل التسجيل وعلى فترات مناسبة بعد ذلك للتفتيش من قبل مفتش سفن مؤهل، وأن تحمل من الخرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما يكون ملائماً لسلامة ملاحظتها.
- 2 - أن تكون كل سفينة في عهدة ربان وضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة. وتتمثل هذه في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات الهندسية البحرية، وأن يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتنا.
- 3 - أن يكون الربان والضباط (والى المدى المناسب) وأفراد طاقم السفينة على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة.
- ووفقاً لما تم ذكره من قبل من خضوع السفينة التي تحمل علم دولة أن تخضع لاختصاصها القضائي والجنائي أو التأديبي عن حوادث التصادم التي تقع في أعالي البحار وهذا ما أكدت عليه الاتفاقية فجاء على النحو التالي⁽⁴⁵⁾:
- 1 - في حالة وقوع تصادم أو أية حادثة ملاحية أخرى تتعلق بسفينة في أعالي البحار، وتؤدي إلى مسئولية جنائية أو تأديبية لربان السفينة أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها، ولا يجوز أن تقام دعوى جنائية أو تأديبية ضد ذلك الشخص إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها .
- 2 - في المسائل التأديبية، تكون الدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة أو شهادة الأهلية أو الترخيص هي وحدها المختصة ، بعد إتباع الطرق القانونية الواجبة بأن تقرر سحب هذه الشهادة حتى لو كان الحائز لها من غير رعايا الدولة.
- 3 - لا تصدر أية سلطات غير سلطات دولة العلم أمر باحتجاز سفينة أو احتباسها ، حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق⁽⁴⁶⁾.
- ويقع على دولة السفينة ضرورة التنبيه على ربانها واجب المساعدة في الأحوال الآتية:
- 1 - تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرض للخطر.

- 2 - التوجه بكل ما يمكن من السرعة لإنقاذ أي شخص في حاله استغاثة إذا اضطر بحاجتهم إلى المساعدة وفي حدود ويكون العمل متوقفاً منه بصورة معقولة.
 - 3 - تقديم المساعدة بعد حدوث مصادمه للسفينة الأخرى ولطاقمها وحيثما كان ذلك ممكناً وإعلام السفينة الأخرى باسم سفينته وبميناء تسجيلها وبأقرب ميناء ستتوجه إليه.
- وأخيراً يقع على الدولة الساحلية واجب إنشاء وتشغيل جهاز ملائم لأعمال البحث والإنقاذ المتصلة بالسلامة في البحار وفوقها والمحافظة عليه وتتعاون حيث تقتضي ظروف ذلك، عن طريق ترتيبات إقليمية متبادلة مع الدول المجاورة تحقيقاً لهذا الغرض⁽⁴⁷⁾.

وبعد الانتهاء من هذه الدراسة الموجزة عن الولاية القانونية للدولة على السفينة التي تحمل جنسيتها وترفع علمها، توصلنا إلى النتائج والتوصيات التالية:

أولاً- النتائج:

- 1- وقد لاحظنا اختلاف المركز القانوني للسفينة في أعالي البحار عنها في المياه الداخلية أو الإقليمية، فسلطة الدولة في المياه الداخلية أكثر ظهوراً منها في المياه الإقليمية - البحر الإقليمي - أما سيادتها واختصاصها في أعالي البحار فإن الاتفاقية أعطت الحق للدولة التي تحمل السفينة جنسيتها في تطبيق قانونها وأن تحاكم وفقاً لقضائها .
- 2- على السفن الأجنبية سواء كانت عامة أو خاصة والتي تمر بالمياه الداخلية لأي دولة الالتزام بما تفرضه هذه الدولة من قواعد وينطبق ذلك على المرور في البحر الإقليمي .
- 3- من حق الدولة الساحلية فرض ولايتها على أي سفينة تتبعها في أي مكان تتواجد به وحتى لو كان في ميناء دولة أجنبية طالما أنها لم تخالف قوانين هذه الدولة فإذا خالفت من حق دولة الميناء الأجنبي أن تطبق قانونها ذلك عليها.
- 4- من حق الدولة فرض ولايتها القانونية على الغواصات التي تمر في مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي طالما أن هذه الغواصات لم تلتزم بالقواعد الدولية وقوانين هذه الدولة.

وينطبق ذلك على السفن التي تعمل بالطاقة النووية أو التي تحملها أو تحمل مواد ضارة أو خطيرة فإذا خالفت فمن حق هذه الدولة أن تطبق قانونها عليها.

ثانيا-التوصيات:

- 1-يجب على الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها وترفع علمها مراقبتها خارج مياهها الداخلية والإقليمية عن طريق سفنها العامة الموجودة في البحار.
- 2-يجب تطبيق المسؤولية الدولية على الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها وترفع علمها عندما لا تراقب هذه الدول سفنها.
- 3-يجب على الدول الالتزام بما يصدر عن المنظمة البحرية الدولية من توصيات تتعلق بتنظيم الملاحة البحرية وعدم وقوع التصادم البحري .
- 4-يجب على السفن التي تبحر رافعة علم أي دولة أن تلتزم بالقواعد الدولية المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية الصادرة عن الأمم المتحدة وأن تكون دولتها على علم بأن سفنها تقوم بتطبيق هذه القواعد وإلا من حق هذه الدولة إلغاء الترخيص المصرح لها به للعمل في الملاحة الدولية.
- 5-يجب على المنظمات الدولية المعنية بالسفن التي تجتاز البحار أن تعقد من الندوات والمؤتمرات الدولية وتدعو القائمين على السفن البحرية والتي تعمل بالتجارة البحرية سواء كانت عامة أو خاصة من إعلامهم بما يستجد من قواعد وضوابط دولية يجب على السفن إتباعها، وعلى الدول صاحبة الولاية مراقبة تطبيق هذه القواعد والضوابط.

الهوامش

- 1-راجع د.إبراهيم العناني - القانون الدولي العام - دار النهضة العربية1979 ص398.
- 2 - راجع د.محمد طلعت الغنيمي- الوسيط في قانون السلام- منشأة المعارف الإسكندرية 1982 ص 708 وأيضا د.على صادق ابو هيف - القانون الدولي العام - منشأة المعارف الإسكندرية بدون تاريخ ص 360.
- 3-راجع قريبا من ذلك د.عبد المنعم الداوودي - القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية - منشأة المعارف الإسكندرية بدون تاريخ ص47 .
- 4-وعرفت المحكمة العليا الليبية عندما قالت أن رسو السفينة في الموانئ الليبية واستعمالها كفندق عائم يأوي إليه الناس، دون تمييز للإقامة فيها، لا يجعلها قائمة بالملاحة الدولية، كما لا يمكن اعتبارها قائمة بالملاحة الداخلية، وذلك لخروجها عن طبيعة عملها الأصلي ولفقدانها لصفة ما للملاحة وتحويلها خلال تلك الفترة إلى فندق عائم مثلها في ذلك مثل سائر الفنادق على اليابسة".
- 5 - راجع د. على جمال الدين عوض - القانون البحري . القاهرة 1969 فقرة47، وأيضا د. احمد عبد الحميد عشوش - القانون البحري الليبي -1397 هـ 1977 م ص 69 وما بعدها - وأيضا د.على البارود مبادئ القانون البحري 1970 ص 36 وما بعدها.
- 6- راجع حكم محكمة كرموز الصادر في 4 ديسمبر 1934 منشور بمجله المحاماة السنة السابعة عشر ص 337 مشار إليه عند د.احمد عشوش مرجع سابق ص 66 هامش.
- 7-راجع القانون رقم 84 لسنة 1949 الخاص بالسفن في النظام المصري.
- 8-د.احمد عشوش - مرجع سابق ص85 وما بعدها .
- 9 -انظر المادة الثالثة التقنين البحري الليبي .
- 10- راجع د.عبد المنعم الداوودي - مرجع سابق ص20 .
- 11- راجع د.احمد عشوش مرجع سابق .ص92 وأيضا د.إبراهيم العناني - القانون الدولي العام - مرجع سابق ص40.

- 12- راجع د.سيد إبراهيم الدسوقي الوسيط في القانون الدولي العام الكتاب الرابع قانون البحار دار النهضة العربية عام 2012 ص 182 وما بعدها.
- 13- انظر نص المادة (25) من القانون رقم 167 لسنة 1960 في شان الأمن والنظام والتأديب في السفن.
- 14- راجع لمزيد من التفصيل د.سيد إبراهيم الدسوقي - العلاقات الدبلوماسية المعاصرة- دار النهضة العربية الطبعة الأولى 2007 ص 62 وما بعدها.
- 15- راجع د.زهير الزبيدي - الاختصاص الجنائي للدولة في القانون الدولي - الطبعة الأولى بغداد مطبعة الأديب -1980 ص 169 .
- 16- راجع د.عبد المنعم الداوودي - مرجع سابق ص 37 وأيضاً
J.HARRIS ; cases and materials on international law sweet and Maxwell London 1973 p3 36.
- 17- راجع د/ إبراهيم العناني - القانون الدولي العام - مرجع سابق ص 400 .
- 18- راجع الكثير من الأحكام القضائية حول هذا الموضوع في د.مصطفى طه - الوجيز في القانون البحري - 1969 حاشية 1، 2، 3، ص 52 .
- 19- راجع لمزيد من التفصيل د.عبد المنعم الداوودي - مرجع سابق ص 20 وأيضاً نص المادة 94 من الاتفاقية العامة للبحار لعام 1982.
- 20- وفي ليبيا وبمقتضى أحكام القانون رقم 82 لسنة 1970 تقوم المؤسسة العامة للموانئ بعد تحقيقها من توافر الشروط التي يتطلبها القانون البحري لاعتبار السفينة ليبية وبعد تسجيل السفينة في سجل السفن الوطنية بإصدار شهادة تتضمن =منح السفينة الجنسية الليبية. وتكفي هذه الشهادة بذاتها لاعتبار السفينة ليبية وخاضعة لأحكام القانون الليبي راجع د/ احمد عشوش مرجع سابق ص 87 .
- 21- انظر نص المادة 41 من القانون البحري الليبي الصادر في 28 \ 1 \ 1953.
- 22- لمزيد من التفصيل راجع د.إبراهيم العناني- القانون الدولي - مرجع سابق ص 399 وأيضاً د. عبد المنعم الداوودي مرجع سابق ص 23 وما بعدها .

- 23- راجع تعريف معهد القانون الدولي في قراره الصادر في أغسطس 1898 .
- 24- راجع د. إبراهيم العناني - قانون البحار - دار الفكر العربي 1982 ص 103 .
- 25- راجع د. طلعت الغنيمي - الوسيط - مرجع سابق ص 719 وما بعدها .
- 26- راجع إبراهيم العناني - مرجع سابق ص 90 وما بعدها .
- 27- المرجع السابق ص 92.
- 28- راجع لمزيد من التفصيل د/ إبراهيم العناني - قانون البحار مرجع سابق ص 91 وما بعدها.
- 29- راجع د. عبد المنعم الداودي - مرجع سابق ص 36 .
- 30- راجع د. على ماهر باشا القانون الدولي العام. مطبعة الاعتماد. 1342 - 1924 ص 306.
- 31- راجع د. احمد ابو الوفا. مرجع سابق ص 193 .
- 32- جاء نص المادة 51 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 على أن للدولة الأرخيبيلية ترسم داخل مياهها خطوط فاصلة لتعين حدود مياهها الداخلية.
- 33- لقد تشددت بعض الدول في تقييد حرية السفن في موانئها (الداخلية) وهذا ما قرره نظام السفن الأردني رقم 51 لسنة 1961 ماده 18 منه تنص على أن يحظر حظرا مطلقا في الميناء:
- 1- إلقاء التراب أو الحجارة أو الرمل أو الأقدار والوسائل الضارة والمواد الكيميائية أو غيرها من المواد على اختلافها في أي قسم من البر أو الماء.
 - 2- إسالة الوسائل الضارة أو المواد الكيميائية أو الزيوت أو الشحوم على اختلافها إلى البر أو الماء أو إهمال الترابيد الوقائية المانعة لسيلائها على هذه الصورة .
 - 3- وضع أو ترك أي شيء على الأرصفة المخصصة للسير.
 - 4- نشر الشباك.
 - 5- الصيد البري والبحري إطلاقا.
 - 6- إلقاء البضائع ذات الروائح الكريهة على الأرصفة .

- 7- الدهان والحفر أو النقش أو الكتابة بأي وسيلة من الوسائل على كافة المنشآت أو إلى مدي ضرر آخر بهما .
- 8- تحريك الآلات الرافعة والناقلة وسائل الأدوات الميكانيكية العائدة لإدارة الميناء من قبل أشخاص غير مأذون لهم ذلك أو السير بدون مبرر في نطاق عمل هذه الآلات أثناء تشغيلها.
- 9- التدخين وإشعال النار أو النور العادي على الأرصفة وفي المستودعات أو المخازن أو أقل من عشرين متر إذا كان في المخزن مواد مشتعلة .
- 10- إلقاء البضائع أو شيء آخر من ظهر السفينة إلى البر
- 11- بيع المشروبات الكحولية في الأماكن العامة .
- المملكة الأردنية الهاشمية - وزارة النقل - مؤسسة الموانئ : قوانين وأنظمة مؤسسة الموانئ ص 107 - 108 نقلا عن د.احمد ابو الوفا القانون الدولي للبحار - الطبعة الأولى - دار النهضة العربية 1988-1989 ص 95 هامش(5).
- 34- ونصت المادة (15) من اتفاقية جنيف 1958)
1. The coastal State must not hamper innocent passage through the territorial sea.
 2. The coastal State is required to give appropriate publicity to any dangers to navigation, of which it has knowledge, within its territorial sea).
- 35- راجع د. إبراهيم العناني - القانون الدولي العام - مرجع سابق ص 432.
- 36- راجع د. صالح بدر الدين - محاضرات في القانون الدولي العام الجزء الثاني 2004 - 2005 ص 82.
- 37- وضع القانون البحري المصري عدة شروط لاكتساب هذه السفينة للجنسية المصرية - راجع د. عباس مصطفى المصري القانون البحري - مرجع سابق ص 49 وما بعدها .
- 38- انظر نص المادة (20) من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار عام 1982.
- 39- انظر نص المادة (22) من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار 1982.

- 40- راجع د/سيد إبراهيم الدسوقي الوسيط في القانون الدولي العام الكتاب الرابع قانون البحار دار النهضة العربية عام 2012 ص 55 وما بعدها.
- 41- راجع د / على إبراهيم . القانون الدولي - الجزء الأول - دار النهضة العربية 1995 ص763-772 وكذلك د / صالح بدر الدين . القانون الدولي العام مرجع سابق ص100 .
- 42- راجع د.سيد إبراهيم الدسوقي - العلاقات الدبلوماسية المعاصرة - الطبعة الأولى دار النهضة العربية عام 2007 ص82 وما بعدها.
- 43-انظر نص المادة 1/28 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .
- 44- راجع د.سيد إبراهيم الدسوقي الوسيط في القانون الدولي العام الكتاب الرابع قانون البحار مرجع سابق ص 144 وما بعدها.
- 45- راجع نص المادة 97 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .
- 46- غير أن ما حدث في واقعة اللوتس، والتي تتلخص في أن تصادما وقع بين سفينة تركية وسفينة فرنسية (اللوتس) في رقعة من البحر العالي، وترتب على ذلك إضرارا بالسفينة التركية مادية وبشرية، وانتهزت تركيا فرصة رسوا السفينة في ميناء القسطنطينية حيث أقلت القبض على ربانها وحاكمتهم. وعرض الأمر على محكمة العدل الدولية الدائمة وأثير أمامها التساؤل حول مدى اختصاص المحاكم التركية ، وانتهت المحكمة إلى أن ما اتخذته تركيا غير مخالف للقانون الدولي وذلك لخلو هذا القانون من قاعدة تحدد الاختصاص . غير أن ما قررت المحكمة لم يأخذ به مؤتمر بروكسيل في 1952 حيث اخذ بقاعدة أن الاختصاص القضائي والإداري في مسائل التصادم البحري لا يكون إلا لسلطات الدولة التي تحمل السفينة علمها وقت حدوث التصادم وهذا ما أخذت به اتفاقية جنيف 1958 في مادتها (11) والتي قررت أن في حالة التصادم أو أي حادث ملاحه أخر يتعلق بسفينة تجارية في أعالي البحار بحيث تستتبع المسؤولية الجنائية أو التأديبية لقائد السفينة أو لأي شخص يعمل في خدمة السفينة فإن الاختصاص يثبت لدولة العلم أو لدوله

الجنسية بالنسبة لهؤلاء. راجع د. إبراهيم العناني - القانون الدولي. مرجع سابق ص441.

47- راجع نص المادة (98) من اتفاقية البحار لعام 1982.