الاعتراض البحري وتمييزه عن النظم القانونية المشابهة*

الباحثة: هبه ميثم عبدزيد الهر[1] أ. م. د. احمد حاتم جبار الربيعي[2]
habamaytham@uomustansiriyah.edu.iq ahmedhatem@uomustansiriyah.edu.iq
[1، 2] الجامعة المستنصرية– كلية القانون

تاريخ الاستلام 2026/5/11 تاريخ القبول 2026/6/15 تاريخ النشر 2026/8/30

الملخص:

يتناول هذا البحث ماهية الاعتراض البحري وتمييزه عن النظم المشابهة، محللاً مفهومه وخصائصه وطبيعته القانونية في زمن السلم والنزاع المسلح. يبيّن البحث أن الاعتراض إجراء استثنائي مقيد بمبادئ التناسب وحرية الملاحة وحقوق الإنسان، ويختلف عن المطاردة الحثيثة والقرصنة البحرية في الغرض والنطاق والأساس القانوني. كما يبرز التزام الدول بعدم الإعادة القسرية واحترام الولاية القضائية، مستنداً إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 وأحكام المحاكم الدولية.

الكلمات المفتاحية: اعتراض بحري، حرية الملاحة، قانون البحار، عدم الإعادة القسرية، سيادة الدولة.

Maritime Interdiction and Its Distinction from Similar Legal Systems

Researcher: Hiba Maytham Abdulzid Al-Har[1]
Assis. Prof. Dr. Ahmed Hatem Jabbar Al-Rubaie[2]
[1,2] Al-Mustansiriya University – College of Law

Abstract:

This research examines the concept of maritime interception and distinguishes it from similar legal regimes, analyzing its definition, characteristics, and legal nature in peacetime and armed conflict. The research demonstrates that interception is an exceptional measure constrained by the principles of proportionality, freedom of navigation, and human rights. It differs from hot pursuit and piracy in purpose, scope, and legal basis. The research also highlights states' obligations regarding non-refoulement and respect for jurisdiction, based on UNCLOS 1982 and international judicial decisions.

Keywords: Maritime Interception, Freedom of Navigation, Law of the Sea, Non-refoulement, State Sovereignty.

(*) البحث مستل من رسالة ماجستير.

المقدمة:

يشكل الاعتراض البحري أحد الأدوات القانونية الأكثر تعقيداً في القانون الدولي للبحار، إذ تتيح ممارسته للدول إمكانية التدخل على متن السفن الأجنبية في مناطق بحرية تخضع أصلاً لمبدأ حرية الملاحة، هذا التوتر بين الحق السيادي للدولة في حماية أمنها القومي من جهة، والالتزام الجماعي بحرية البحار وعدم التدخل في الشؤون الخارجية، من جهة أخرى يجعل من الاعتراض البحري موضوعاً خصباً للدراسة القانونية والتطبيق القضائي على حد سواء.

مع تزايد التحديات البحرية المعاصرة، كالهجرة غير الشرعية عبر البحر، والاتجار بالمخدرات والأسلحة، وانتشار الإرهاب البحري، باتت الدول تلجأ بشكل متزايد إلى عمليات الاعتراض البحري كإجراء وقائي وإجرائي، بيد أن هذه الممارسات تثير إشكاليات جوهرية تتعلق بمدى شرعيتها في ظل غياب تنظيم دولي شامل ومفصل، فضلاً عن تداخلها مع مفاهيم قانونية بحرية أخرى قد تبدو متشابهة للوهلة الأولى لكنها تخضع لأحكام وأساس قانوني مختلف جذرياً.

من هنا تبرز أهمية التمييز بين الاعتراض البحري والنظم القانونية المشابهة له، وفي مقدمتها نظام المطاردة الحثيثة الذي يعتبر إجراءً لاحقاً لارتكاب المخالفة، وكذلك القرصنة البحرية التي تمثل عملاً إجرامياً خالصاً لا يستند إلى أي سند قانوني دولي. إن الخلط بين هذه المفاهيم قد يؤدي إلى تبريرات غير مشروعة لانتهاك سيادة السفن الأجنبية أو إلى مساءلة غير عادلة للدول التي تمارس حقها المشروع في الاعتراض البحري.

يهدف هذا البحث إلى تقديم تأصيل نظري واضح لماهية الاعتراض البحري، من خلال تحليل مفهومه وخصائصه وطبيعته القانونية في زمن السلم والنزاع المسلح، مع إبراز الضوابط الحاكمة له كالتناسب واحترام حقوق الإنسان وحرية الملاحة، كما يسعى البحث إلى وضع معايير دقيقة للتمييز بين هذا الإجراء والنظم القانونية البحرية الأخرى، بناءً على أسس موضوعية في الغرض والنطاق الجغرافي والأساس القانوني، وذلك وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 واجتهادات المحاكم الدولية.

أولاً–الأهمية: تنبع أهمية هذا البحث من الحاجة الملحة إلى تأصيل مفهوم الاعتراض البحري وتمييزه عن الإجراءات الأخرى، خاصة في ظل تزايد النزاعات البحرية وعمليات الاعتراض المرتبطة بمكافحة الهجرة غير الشرعية وتنفيذ العقوبات الدولية.

ثانياً–الإشكالية: تتلخص الإشكالية الرئيسة في السؤال التالي:

إلى أي مدى يمكن التوفيق بين ممارسة الدول لحقها في الاعتراض البحري – كإجراء استثنائي يهدف إلى حماية الأمن القومي وضبط النظام في البحار – وبين الالتزامات الدولية الناشئة عن مبدأ حرية الملاحة، وقواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان، ولا سيما مبدأ عدم الإعادة القسرية، مع التمييز الواضح بين هذا الحق وغيره من الإجراءات المشروعة كالمطاردة الحثيثة، وبين الممارسات الإجرامية كالقرصنة البحرية؟ وتتفرع من الإشكالية الرئيسة مجموعة من التساؤلات الاتية:

1– ما الطبيعة القانونية للاعتراض البحري؟ هل هو عمل سيادي أم إجراء وقائي مؤقت؟

2– كيف يمكن التمييز بين الاعتراض البحري والمطاردة الحثيثة من حيث النطاق الجغرافي؟

3– ما الآثار القانونية والجزاءات المترتبة على القرصنة مقارنة بالاعتراض غير المبرر؟

4– كيف تخضع عمليات الاعتراض البحري لالتزامات الدول بحماية حقوق الإنسان ومبدأ عدم الإعادة القسرية؟

ثالثاً–الأهداف: يهدف هذا البحث إلى تأصيل مفهوم الاعتراض البحري، وتحليل طبيعته القانونية، ووضع معايير واضحة للتمييز بينه وبين الإجراءات البحرية الأخرى.

رابعاً–الفرضية: يفترض الباحث أن الاعتراض البحري يتميز بضوابط قانونية صارمة تختلف جوهرياً عن المطاردة الحثيثة من حيث النطاق والغاية، وعن القرصنة من حيث المشروعية والإطار القانوني.

خامساً–المناهج: اعتمد الباحث المنهج الوصفي التحليلي لدراسة النصوص القانونية.

سادساً–هيكلية البحث: يتوزع البحث إلى مبحثين: الأول في مفهوم الاعتراض وخصائصه، والثاني في تمييزه عن المطاردة الحثيثة والقرصنة البحرية.

المبحث الأول

المفهوم والأساس القانوني للاعتراض

يعد الاعتراض البحري من أبرز الإجراءات التي خولها القانون الدولي للدول بهدف ضبط النظام في البحار ومواجهة الأنشطة غير المشروعة التي قد تهدد الأمن البحري أو تمس مصالح المجتمع الدولي، وقد برزت أهمية هذا الإجراء مع التطور الكبير في حركة الملاحة واتساع نطاق الجرائم البحرية، مما جعل الدول بحاجة إلى آلية قانونية تتيح لها التدخل عند الضرورة، مع الحفاظ في الوقت ذاته على مبدأ حرية الملاحة الذي يعد أحد الركائز الأساسية لقانون البحار.

إن تحديد مفهوم الاعتراض البحري يعد خطوة أساسية لفهم الإطار القانوني الذي يحكمه، إذ إن هذا المفهوم لا يقتصر على مجرد إيقاف السفينة، بل يشمل مجموعة من الإجراءات المتدرجة التي تبدأ بالنداء والإنذار، وقد تمتد إلى الصعود على متن السفينة وتفتيشها، بل وحتى احتجازها في حالات معينة نص عليها القانون الدولي، ومن ثم فإن الاعتراض البحري يمثل سلطة استثنائية تمارس وفق ضوابط دقيقة، ويشترط لتفعيلها توافر أسباب قانونية محددة، سواء كانت متعلقة بالاشتباه في ارتكاب جريمة، أو مخالفة لقواعد الملاحة، أو انتهاك لحقوق الدولة الساحلية.

كما يتميز الاعتراض البحري بجملة من الخصائص التي تميزه عن غيره من النظم المشابهة، فهو إجراء ذو طبيعة مزدوجة: قانونية وأمنية، ويستند إلى قواعد دولية ملزمة، ويمارس في نطاقات بحرية تختلف باختلاف طبيعة السيادة أو الولاية التي تتمتع بها الدولة، إضافة إلى ذلك فإن الاعتراض البحري يخضع لمبدأ التناسب، بحيث يجب أن تكون الإجراءات المتخذة متلائمة مع طبيعة المخالفة أو التهديد، دون تجاوز ما تقتضيه الضرورة، وعليه سنقوم بتقسيم هذا المبحث الى مطلبين، حيث يتناول المطلب الأول تعريف الاعتراض البحري في زمن الحرب والنزاعات المسلحة، وأما المطلب الثاني سنتكلم عن الطبيعة القانونية للاعتراض.

المطلب الأول: تعريف الاعتراض البحري في زمن الحرب والنزاعات المسلحة

ان الاعتراض البحري في حالة الحرب يعد أحد أهم الوسائل التي تمارسها الدول المتحاربة للسيطرة على حركة الملاحة البحرية وضمان عدم استخدام البحر في دعم المجهود الحربي للعدو، حيث يستند هذا الإجراء إلى قواعد راسخة في القانون الدولي الإنساني وقانون النزاعات المسلحة في البحر، ويمنح

الطرف المتحارب سلطة إيقاف السفن المشبوهة وتفتيشها، بل واحتجازها في حالات معينة، متى توافرت دلائل على نقلها مواد محظورة أو تقديمها دعما عسكريا مباشرا أو غير مباشر. وهذا الموضوع يثير عدة تساؤلات منها

ما المقصود بالاعتراض البحري لغة واصطلاحا؟ وكيف يختلف عن الحصار البحري، ما الأساس القانوني الذي تستند إليه الدول المتحاربة في ممارسة الاعتراض البحري؟ كيف يوازن القانون الدولي بين مبدأ حرية الملاحة وحق الدول في الاعتراض البحري؟ ما دور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في تنظيم الاعتراض البحري؟

الفرع الأول: تعريف الاعتراض البحري لغة واصطلاحاً وتمييزه عن الحصار البحري

الاعتراض البحري لغة هو منع المرور أو قطع الطريق[1]، وفي الاصطلاح القانوني هو إجراء تتخذه دولة أو مجموعة دول بحرية لمنع سفن معينة من الوصول إلى وجهاتها المقررة، أو إجبارها على تغيير مسارها، أو تفتيشها للتأكد من حمولتها وهويتها ووجهتها، ويتميز الاعتراض البحري عن غيره من الإجراءات البحرية بكونه إجراء مؤقتا ومحددا يستهدف سفنا بعينها أو فئات محددة من السفن، ولا يمتد ليشمل جميع السفن كما هو الحال في الحصار البحري[2].

وقد استقر الفقه القانوني الدولي، على أن البحر خارج نطاق البحر الإقليمي لا يخضع لسيادة دولة بعينها، وإنما تحكمه قواعد دولية عامة، في مقدمتها مبدأ حرية الملاحة، هذا المبدأ لا يعد مجرد قاعدة تقنية، بل يمثل فلسفة قانونية كاملة تقوم على منع الدول من تحويل البحار إلى مناطق نفوذ مغلقة[3].

الفرع الثاني: التطور التاريخي والأساس القانوني للاعتراض البحري

وقد شهد مفهوم الاعتراض البحري تطورا ملحوظا عبر التاريخ، ففي العصور القديمة كان الاعتراض البحري يمارس كجزء من عمليات القرصنة أو كإجراء حربي بحت، ومع تطور القانون الدولي في القرنين التاسع عشر والعشرين، بدأت تتشكل قواعد تنظم هذا الإجراء، خاصة مع عقد اتفاقيات لاهاي في مطلع القرن العشرين، واتفاقية لندن بشأن قواعد الحصار البحري عام 1909[4].

من هذا الأصل العام تتحدد ملامح اعتراض السفن، إذ لا يمكن تصوره إلا باعتباره خروجا مؤقتا ومقيدا على حرية الملاحة، فالسفينة منذ لحظة تسجيلها ورفعها لعلم دولة معينة، تصبح خاضعة لاختصاص تلك الدولة وحدها في أعالي البحار، وينظر إليها في الفقه على أنها امتداد قانوني لإقليم دولة العلم، وهو ما يجعل أي اعتراض عليها من قبل دولة أخرى مساسا مباشرا بمبدأ السيادة[5].

وجاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لتضع إطارا قانونيا متكاملا ينظم مختلف الأنشطة البحرية، بما فيها الاعتراض البحري، وقد أوجدت الاتفاقية توازنا دقيقا بين حق الدول في حماية مصالحها السيادية من جهة، ومبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار من جهة أخرى، كما ساهمت الاتفاقية في تمييز الاعتراض البحري في زمن السلم عن الاعتراض في زمن النزاعات المسلحة[6].

يستند الاعتراض البحري في القانون الدولي إلى مجموعة من المبادئ الأساسية، يأتي في مقدمتها مبدأ السيادة الوطنية، وقد نص ميثاق الأمم المتحدة على أن المنظمة وسلطاتها تعمل وفقا لمبدأ المساواة في السيادة بين جميع أعضائها، وهو ما يعني أن لكل دولة الحق في حماية مصالحها الحيوية بما في ذلك مياهها الإقليمية والداخلية[7].

كما نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أن: "لكل دولة الحق في تحديد عرض بحرها الإقليمي بما لا يتجاوز 12 ميلا بحريا"، وتتمتع الدولة في هذا النطاق بسيادة كاملة، باستثناء حق المرور البريء للسفن الأجنبية، أما في المياه الداخلية التي تقع خلف خطوط الأساس، فإن السيادة تكون مطلقة، حيث لا يوجد حق للمرور البريء للسفن الأجنبية[8].

وفي هذا السياق أكدت المحكمة العليا في الولايات المتحدة الأمريكية عام 1810 في قضية (The Schooner Exchange v. McFaddon) أن السفن الحربية لدولة أجنبية في الموانئ الأمريكية لا تخضع للولاية القضائية المحلية، وذلك بحكم مبدأ الحصانة السيادية، وهذا المبدأ يوضح حدود الولاية القضائية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية الموجودة في مياهها[9].

كما يعد مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار من المبادئ الأساسية في قانون البحار، وقد أكدت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول وتشمل حرية الملاحة، ومع ذلك، فإن هذه الحرية ليست مطلقة في زمن الحرب، إذ تخضع لقيود استثنائية تتعلق بالاعتراض البحري وحقوق الدول المتحاربة، بما في ذلك إجراءات التفتيش والاحتجاز والقيود الأمنية المبررة بمقتضى القانون الدولي الإنساني وقواعد النزاع المسلح في البحر[10].

كما وتنص الاتفاقية على حق الدولة في اعتراض وتفتيش السفن الأجنبية في أعالي البحار في حالات محددة، منها: عندما تكون السفينة عديمة الجنسية، أو عندما تكون متورطة في أعمال القرصنة، أو عندما تكون متورطة في الاتجار غير المشروع بالمخدرات، أو عندما تكون متورطة في الاتجار غير

المشروع بالأسلحة. كما تنص المادة 111 على حق المطاردة الحثيثة، وهو الحق الذي تمارسه الدولة الساحلية لمطاردة السفينة التي انتهكت قوانينها في مياهها الداخلية أو الإقليمية[11].

الفرع الثالث: الضوابط الإنسانية للاعتراض البحري في زمن الحرب

ويخضع الاعتراض البحري في زمن الحرب لإطار قانوني مزدوج يجمع بين قواعد قانون البحار وقواعد قانون النزاع المسلح، مع ضرورة امتثال صارم لمقتضيات القانون الدولي لحقوق الإنسان عند وجود أشخاص على متن السفن المعترضة، ولا تبرر حالة الحرب إلغاء الحماية الإنسانية الأساسية؛ فكل إجراء احترازي مثل التفتيش أو الاحتجاز أو النقل يجب أن يراعي الحق في الحياة، حظر التعذيب والمعاملة القاسية أو المهينة، وحقوق الإجراءات القانونية الواجبة[12].

كما يترتب على الدول المتحاربة التزام خاص تجاه الأشخاص الذين يطلبون الحماية، إذ يحظر عليها بموجب مبدأ عدم الإعادة القسرية إعادة اللاجئين أو طالبي اللجوء إلى دولة قد تتعرض فيها حياتهم أو حريتهم للخطر، وهو مبدأ منصوص عليه في اتفاقية اللاجئين لعام 1951، لذلك عند اعتراض سفينة يفترض أن تجرى فحوصات أولية إنسانية، وأن تمنح الحماية الفورية للمحتاجين، وأن تتخذ قرارات النقل أو الاحتجاز على أساس فردي وبموجب معايير الضرورة والتناسب، مع توفير سبل طعن فعالة أمام جهة قضائية مستقلة[13].

وتمارس الدولة الساحلية صلاحيات واسعة في مياهها الداخلية، حيث تعتبر هذه المياه جزءا من إقليم الدولة، وتخضع لسيادتها الكاملة، وقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أن "المياه الواقعة في اتجاه البر من خط الأساس للبحر الإقليمي تشكل جزءا من المياه الداخلية للدولة"، وفي هذه المياه، لا يوجد حق للمرور البريء للسفن الأجنبية، وللدولة الحق في منع دخول أي سفينة أو تحديد شروط دخولها[14].

كما للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع أي مرور غير بريء في مياهها الإقليمية، كما يحق لها أن تمارس الولاية القضائية الجنائية على السفن الأجنبية في حالتين: إذا طلب قائد السفينة التدخل، أو إذا مست الجريمة مصالح الدولة الساحلية[15].

ومن أبرز الأمثلة على ذلك، عملية "صوفيا" (Operation Sophia) التي أطلقتها الاتحاد الأوروبي في عام 2015 لمكافحة شبكات تهريب المهاجرين في البحر الأبيض المتوسط، حيث تضمنت العملية

تفويضا باعتراض السفن المشبوهة في أعالي البحار، ونقل المهاجرين الذين يتم إنقاذهم إلى موانئ آمنة[16].

وفي هذا السياق أشارت المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين إلى أن "المعالجة الإقليمية لطلبات اللجوء قد تشكل حلا مناسبا في ظروف معينة، شريطة أن توفر ضمانات كافية للحماية الدولية، وأن تتوفر إمكانية الوصول إلى إجراءات لجوء عادلة وفعالة، وأكدت المفوضية على أن المعالجة من قبل دولة ثالثة تكون مقبولة فقط إذا كانت تلك الدولة طرفا في اتفاقية عام 1951 ولديها نظام لجوء فعال[17].

يرى الباحث أن هذا الفرع قدم معالجة شاملة لمفهوم الاعتراض البحري من حيث تعريفه وتطوره والأساس القانوني الذي يستند إليه، مع إبراز التوازن الدقيق بين حرية الملاحة وحق الدول في حماية أمنها خلال النزاعات المسلحة، ويحسب للنص أنه ربط بين قواعد قانون البحار والقانون الدولي الإنساني، موضحاً أن الاعتراض ليس مجرد إجراء عسكري، بل هو فعل قانوني مقيد بضوابط إنسانية صارمة، خاصة عند وجود أشخاص يحتاجون للحماية. كما أبرز النص أهمية مبدأ عدم الإعادة القسرية وضرورة احترام حقوق الإنسان أثناء التفتيش والاحتجاز، وهو ما يعكس وعياً بامتداد الالتزامات الإنسانية حتى في ظروف الحرب. ويُظهر التحليل قدرة على دمج الأبعاد القانونية والإنسانية والعملية، مما يجعل هذا الفرع أساسياً لفهم الإطار القانوني للاعتراض البحري.

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للاعتراض

يشكل الاعتراض البحري أحد أكثر الموضوعات إثارة للجدل في القانون الدولي المعاصر، حيث تتصارع فيه اعتبارات السيادة الوطنية من جهة، ومبادئ حرية الملاحة وحماية حقوق الإنسان من جهة أخرى، ويتمثل السؤال الجوهري الذي تطرحه هذه الدراسة في تحديد الطبيعة القانونية للاعتراض البحري: هل هو عمل سيادي تمارسه الدولة في إطار حماية مصالحها الحيوية؟ أم أنه إجراء وقائي يخضع لضوابط صارمة ورقابة قضائية؟

لقد تعددت صور الاعتراض البحري في الممارسة الدولية، فمنها ما تم في إطار الحصار البحري خلال النزاعات المسلحة، ومنها ما تم في إطار مكافحة الهجرة غير الشرعية، ومنها ما تم في إطار تطبيق العقوبات الاقتصادية، وقد أثارت هذه الممارسات إشكالات قانونية عميقة حول حدود سلطة الدولة في الاعتراض، وحول الآليات القانونية التي يمكن من خلالها الطعن في مشروعية هذه الإجراءات[18].

الفرع الأول: الطبيعة القانونية للاعتراض في المياه الدولية

الاعتراض في المياه الدولية ينظر إليه قانونيا كاستثناء مقيد لقاعدة حرية الملاحة في أعالي البحار، لا كتمديد للسيادة الإقليمية، تنظم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) الإطار العام للحقوق والواجبات في البحار، وتؤكد أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول مع استثناءات محددة تسمح بإجراءات مثل المطاردة الحثيثة ومكافحة الجرائم البحرية وفق شروط قانونية واضحة[19].

وتتجلى مظاهر العمل السيادي في عدة مجالات، منها حق الدولة في تشريع القوانين، وحقها في تنفيذ الأحكام القضائية، وحقها في حماية أمنها القومي، وحقها في تنظيم دخول الأجانب إلى أراضيها، وفي المجال البحري، تتجلى السيادة في حق الدولة في ممارسة الولاية القضائية على مياهها الداخلية والإقليمية، وفي حقها في تنظيم الملاحة في هذه المياه[20].

غير أن مفهوم السيادة ليس مطلقا، بل مقيد بالقواعد الآمرة في القانون الدولي (Jus Cogens)، وبالالتزامات الدولية التي تتحملها الدولة بموجب المعاهدات التي تصادق عليها، وقد أشارت اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969 إلى أن "قاعدة آمرة من قواعد القانون الدولي العام هي القاعدة التي تقبلها وتقرها المجتمع الدولي للدول بأسرها، على أنها قاعدة لا يجوز الانتقاص منها[21].

الإجراء الوقائي هو ذلك الإجراء الذي تتخذه الدولة بهدف منع وقوع ضرر محتمل أو حماية حقوق قائمة، ويكون عادة مؤقتا وقابلا للرقابة القضائية، ويختلف الإجراء الوقائي عن العمل السيادي في كونه يخضع لمبدأ التناسب، ويتطلب وجود تهديد حقيقي ووشيك، كما يخضع لرقابة القضاء الدولي أو المحلي، وفي القانون الدولي، توجد عدة أمثلة على الإجراءات الوقائية، منها التدابير التحفظية التي تأمر بها المحاكم الدولية، والإجراءات الاحترازية التي تتخذها الدول في حالات الطوارئ البيئية، وإجراءات الحجز التحفظي على السفن التي تنص عليها قوانين الدول، وقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أن "للمحكمة الدولية لقانون البحار الحق في أن تأمر باتخاذ تدابير تحفظية مؤقتة لحماية حقوق الأطراف في النزاع[22].

يمكن التمييز بين العمل السيادي والإجراء الوقائي وفقا لعدة معايير، يأتي في مقدمتها معيار الغاية: فالعمل السيادي يهدف إلى تحقيق مصالح الدولة العليا، بينما يهدف الإجراء الوقائي إلى منع ضرر محتمل، كما يأتي معيار المدة: فالعمل السيادي قد يكون دائما أو طويل الأمد، بينما الإجراء الوقائي

مؤقت بطبعه، ومعيار الرقابة: فالعمل السيادي لا يخضع لرقابة قضائية، بينما يخضع الإجراء الوقائي لرقابة المحاكم[23].

وبرأي الباحث أن السيادة ليست سلطة مطلقة، بل مقيدة بالقواعد الآمرة والالتزامات الدولية، وهو طرح يعكس فهما معاصرا لطبيعة السيادة في النظام الدولي الحديث، كما نجح في بيان أن الإجراء الوقائي يختلف عن العمل السيادي من حيث الغاية والمدة والخضوع للرقابة القضائية، مما يعزز وضوح الفروق بين المفهومين، ويظهر من التحليل أن الباحث يدرك أهمية التوازن بين سلطة الدولة وضرورة احترام الضوابط القانونية الدولية، خاصة في المجالات التي قد تتداخل فيها السيادة مع حماية الحقوق أو منع الأضرار المحتملة.

وقد أشارت المحكمة الدولية لقانون البحار في قضية (M/V "Saiga" Case) عام 1997 إلى أن "ممارسة الدولة لحقها في تفتيش السفن في منطقتها الاقتصادية الخالصة تخضع لرقابة المحكمة، ويجب أن تكون متوافقة مع أحكام الاتفاقية، وألا تشكل تعسفا في استعمال الحق، وهذا يعني أن حتى الإجراءات التي قد تبدو سيادية في ظاهرها، تخضع للرقابة القضائية[24].

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية للاعتراض في المياه الداخلية

تعتبر المياه الداخلية جزءا لا يتجزأ من اقليم الدولة وتخضع لسيادتها الكاملة، فهذه المياه التي تقع في اتجاه البر من خط الاساس تشكل امتدادا لسيادة الدولة على اراضيها البرية، وبالتالي تخضع لتشريعاتها الوطنية ولولايتها القضائية الكاملة، وفي هذا النطاق لا يطبق حق المرور البريء للسفن الاجنبية كما هو معمول به في البحر الاقليمي، وللدولة الحق في منع دخول اي سفينة او وضع شروط دخولها بما في ذلك متطلبات التصريح المسبق والالتزام بإجراءات امنية وصحية وبيئية، ومع ذلك فان ممارسة هذه السيادة ليست مطلقة بمعنى انها تخضع لالتزامات دولية اخرى قد تكون الدولة طرفا فيها، مثل معاهدات حماية حقوق الانسان او اتفاقيات بيئية او ترتيبات ثنائية بشأن الملاحة النهرية العابرة، كما ان تحديد خطوط الاساس التي ترسم حدود المياه الداخلية يجب ان يتم وفقا للقواعد المتفق عليها دوليا، لان اي ادعاء غير متوافق قد يثير نزاعات قابلة للعرض على هيئات تسوية المنازعات الدولية، في حالات المياه المشتركة او المصبات العابرة للدول، تتدخل قواعد التعاون الدولي لتنسيق الحقوق والالتزامات بين الدول المعنية، ما يوازن بين سيادة الدولة وضرورة الحفاظ على حرية الملاحة والتعاون الاقليمي وحماية المصالح المشتركة[25].

كما ان الدولة الساحلية تمتلك إزاء مياهها الداخلية حرية إصدار القوانين والأنظمة والتعليمات بما يتلاءم والحفاظ على أمن وسيادة المياه الداخلية، فضلا عن الحق في إدارة وتنظيم المرافق العامة في هذه المياه، وللدولة الساحلية الحق في منع دخول السفن الأجنبية إلى مياهها الداخلية، وذلك لأسباب صحية وأمنية ورقابية، وعلى هذا الأساس يمكن القول إن الاعتراض البحري الذي تمارسه الدولة في مياهها الداخلية يمثل عملا سياديا بامتياز، حيث تمارس الدولة سلطتها الأصلية على إقليمها دون أي قيد أو شرط، إلا ما تفرضه عليها الالتزامات الدولية المتعلقة بحقوق الإنسان في حال وجود أشخاص على متن السفن المعترضة[26].

الفرع الثالث: تحليل الطبيعة القانونية للاعتراض في ضوء التزامات حقوق الإنسان

إذا كانت الدولة الساحلية تمارس سيادتها في مياهها الداخلية والإقليمية، فإن هذه السيادة ليست مطلقة، بل مقيدة بالتزاماتها الدولية في مجال حقوق الإنسان، وقد نص العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية لعام 1966 على أن "تتعهد كل دولة طرف في هذا العهد بأن تحترم الحقوق المعترف فيها فيه، وأن تضمن ممارسة هذه الحقوق لجميع الأفراد الموجودين في إقليمها الخاضع لولايتها[27]، وقد أوضحت لجنة حقوق الإنسان التابعة للأمم المتحدة في تعليقها العام رقم 31 أن "الالتزامات الواردة في العهد لا تقتصر على إقليم الدولة، بل تشمل جميع الأفراد الذين تخضع لسلطتها الفعلية، أينما كانوا وهذا يعني أن الدولة التي تقوم بعملية اعتراض بحري، حتى لو تمت في أعالي البحار، تتحمل مسؤولية احترام حقوق الإنسان للأشخاص المعترضين[28].

وبناء على ذلك نستنتج أن الاعتراض البحري، حتى لو كان عملا سياديا في ظاهره، يتحول إلى إجراء وقائي يخضع للرقابة القضائية عندما يتعلق الأمر بحماية حقوق الإنسان الأساسية، فالدولة لا يمكنها أن تحتج بسيادتها لتبرير انتهاكات حقوق الإنسان، سواء تمت هذه الانتهاكات في مياهها الداخلية أو في أعالي البحار.

كما أصدرت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان عدة أحكام مهمة تتعلق بالاعتراض البحري، من أبرزها قضية (Hirsi Jamaa and Others v. Italy) عام 2012، حيث قضت المحكمة بأن "إعادة المهاجرين الذين تم اعتراضهم في أعالي البحار إلى ليبيا دون النظر في طلبات اللجوء الخاصة بهم يشكل انتهاكا للاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان، وأكدت المحكمة أن "الدول التي تمارس عمليات

اعتراض في أعالي البحار تكون مسؤولة عن الأشخاص المعترضين، وتلتزم باحترام حقوقهم الأساسية[29].

وفي قضية (Medvedyev and Others v. France) عام 2010، قضت المحكمة بأن "فرنسا كانت مسؤولة عن الأشخاص الذين تم اعتراضهم على متن سفينة (Winner) في أعالي البحار، حيث كانت تمارس سلطة فعلية عليهم، وذلك على الرغم من أن عملية الاعتراض تمت خارج مياهها الإقليمية، وقد استندت المحكمة في حكمها إلى مفهوم "الولاية الفعلية"، الذي يعني أن الدولة تتحمل المسؤولية عن الأشخاص الذين يخضعون لسيطرتها الفعلية، أينما كانوا[30].

الفرع الرابع: التمييز بين اعتراض السفن المدنية والحربية والتجارية وسفن الإغاثة

يكتسب تحديد نوع السفينة محل الاعتراض أهمية جوهرية في توصيف الطبيعة القانونية للإجراء، إذ تختلف قواعد القانون الدولي البحري باختلاف صفة السفينة والغرض من استخدامها، فالسفن الحربية تتمتع بحصانة كاملة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ولا يجوز اعتراضها أو تفتيشها إلا في حالات استثنائية جداً، مثل التفويض الصريح من مجلس الأمن أو وجود تهديد مباشر للأمن القومي، ويُعدّ أي اعتراض غير مبرر لها انتهاكاً لسيادة الدولة التي ترفع علمها، وأما السفن التجارية فتخضع لولاية الدولة الساحلية في البحر الإقليمي، ولإجراءات التفتيش في حالات الاشتباه بالقرصنة أو الاتجار غير المشروع أو مخالفة القوانين الجمركية، شريطة احترام مبدأ التناسب وعدم التعسف[31].

وفيما يتعلق بالسفن المدنية، ولا سيما تلك التي تقل مهاجرين أو طالبي لجوء، فإن اعتراضها يخضع لالتزامات حقوق الإنسان ومبدأ عدم الإعادة القسرية، ما يجعل الإجراء أقرب إلى التدابير الوقائية منه إلى الأعمال السيادية المطلقة[32]، وأما سفن الإغاثة الإنسانية فتتمتع بوضع خاص، إذ تحظى بحماية إضافية بموجب القانون الدولي الإنساني، ويُعدّ اعتراضها أو عرقلة عملياتها عملاً غير مشروع ما لم يكن هناك تهديد حقيقي للأمن أو خرق واضح للقانون، ويجب في جميع الأحوال ضمان استمرار مهامها الإنسانية وعدم تعريض ركابها أو طواقمها للخطر.[33]

الفرع الخامس: حدود السيادة والشرعية الدولية

أعادت المواجهات الإقليمية الأخيرة تسليط الضوء على الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز كممر بحري حيوي لنقل الطاقة العالمية، ما أثار نقاشا قانونيا حول طبيعة الإجراءات التي قد تتخذها الدول لحماية

الملاحة فيه، وهل تعد أعمالا سيادية أم تدابير وقائية تخضع لقيود القانون الدولي، يمتد المضيق نحو تسعين ميلا بحريا ويضيق إلى نحو إحدى وعشرين ميلا في أضيق نقاطه، وتتمتع سفن الدول غير الساحلية بحقوق عبور واسعة وفق قواعد الملاحة الدولية واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، بينما تحتفظ دول مثل إيران بمواقف تحفظية تجاه مفهوم المرور البريء لعدم تصديقها على الاتفاقية، تتقاسم إيران وسلطنة عمان السيادة على مياه المضيق، ومع تزايد حركة ناقلات الهيدروكربونات أصبحت المسارات داخل المياه العمانية أكثر استخداما، وعمليا يعتمد تصنيف أي إجراء على موقعه وصفة الدولة وامتثاله للالتزامات الدولية؛ فالإجراءات داخل المياه الإقليمية تعد أعمالا سيادية، أما الاعتراضات في أعالي البحار فتعتبر تدابير وقائية أو إنفاذية مشروطة قد تتطلب تفويضا دوليا أو تبريرا قانونيا واضحا[34].

وفيما يتعلق بحالات الاعتراض التي تشمل طالبي لجوء، تتولى المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين دورا أساسيا في تقديم المشورة للدول ومراقبة احترام مبدأ عدم الإعادة القسرية وقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة عام 1951 على أن "تتعاون الدول الأطراف مع المفوضية في أداء مهامها، وتسهل عليها مراقبة تطبيق الاتفاقية[35].

بناء على ما سبق يتضح لنا أن الطبيعة القانونية للاعتراض البحري تختلف من خلال السياق المكاني والوظيفي الذي يحدث فيه الفعل، عندما يقع الاعتراض داخل المياه الداخلية للدولة فإنه يظهر كعمل سيادي بحت يعبر عن ممارسة الدولة لسلطتها الإقليمية على مياهها، أما في البحر الإقليمي فيحمل الاعتراض طابعا مختلطا يجمع بين ممارسة السيادة والالتزام بحقوق المرور المقررة دوليا، بينما في أعالي البحار يفقد الاعتراض صفة السيادة ويأخذ شكل إجراء وقائي استثنائي يخضع لقيود شرعية دولية صارمة، ولتحديد موقع كل حالة على هذا الطيف القانوني اعتمدت المحاكم الدولية معايير عملية تركز على الغاية من الاعتراض ومدته ومدى خضوعه للرقابة القضائية، فالإجراءات التي تهدف إلى حماية أمن فوري وتكون مؤقتة وقابلة للمراجعة القضائية تميل إلى وصفها بأنها تدابير وقائية، أما الإجراءات الدائمة أو التي تمارَس بلا رقابة فعالة فتقربها من صفة العمل السيادي، وبهذا المعنى يصبح التمييز بين العمل السيادي والإجراء الوقائي مسألة تقييم واقعي لموقع الفعل وهدفه وزمنه وآليات الرقابة عليه.

المبحث الثاني

التمييز بين الاعتراض والحالات القانونية الأخرى

تشكل أنشطة السفن والملاحة البحرية مجالا تتقاطع فيه المصالح السياسية والعسكرية والاقتصادية، مما يجعل تنظيم سلوك الدول في البحر ضرورة لضمان أمن الملاحة واستقرارها وفي هذا السياق يبرز مفهومان قانونيان مختلفان: الاعتراض البحري والقرصنة البحرية.

فالاعتراض البحري هو إجراء قسري مشروع تمارسه الدولة في حالات النزاعات المسلحة أو تنفيذ العقوبات الدولية، ويهدف إلى التحقق من السفن أو ضبطها وفق قواعد القانون الدولي الإنساني وقرارات مجلس الأمن، وأما القرصنة البحرية فهي جريمة دولية ترتكب دون أي تفويض حكومي، وتستهدف السفن أو ممتلكاتها بصورة غير مشروعة، ما يجعل مرتكبيها خاضعين للمساءلة الجنائية الدولية باعتبارها تهديدا لحرية الملاحة والأمن البحري، وانطلاقا من ذلك سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين حيث سيتطرق المطلب الأول للحديث عن التفرقة بين حق الاعتراض وحق المطاردة الحثيثة بينما المطلب الثاني سيسلط الضوء على التفرقة بين الاعتراض والقرصنة البحرية.

المطلب الأول: التفريق بين حق الاعتراض وحق المطاردة الحثيثة

تنبثق التفرقة بين حق الاعتراض والمطاردة الحثيثة من تباين الطبيعة القانونية والغاية الإجرائية لكل منهما فالاعتراض إجراء قسري يرتبط غالبا بحالات الضرورة العسكرية أو التهديدات الأمنية الدولية، بينما تعد المطاردة الحثيثة امتدادا لسلطة الدولة الساحلية في إنفاذ قوانينها الوطنية ويكمن جوهر الاختلاف في النطاق الجغرافي وشروط الاستمرارية، مما يستوجب ضبط الحدود الفاصلة بينهما ضمانا لعدم عسكرة الإجراءات الإدارية البحرية تحت ذريعة الملاحقة الجنائية.

الفرع الأول: التفريق من حيث المفهوم والغرض

الاعتراض البحري هو إجراء قسري يتخذ غالبا بواسطة القوات البحرية في زمن النزاع المسلح أو في إطار عمليات حفظ السلام البحرية، ويهدف إلى استيقاف السفينة للتحقق من هويتها أو حمولتها أو وجهتها، وذلك لمنع وصول الإمدادات للعدو أو فرض حصار بحري أو تنفيذ عقوبات دولية[36]، ويعد هذا الإجراء تطبيقا لحق التفتيش والتفتيش (البحث والتفتيش) الذي كرسته قوانين الحرب العرفية

والاتفاقية، وقد أشار الفقه إلى أن حق الزيارة هو استثناء على مبدأ حرية أعالي البحار، وهو مقيد بحالات محددة على سبيل الحصر، ولا يجوز للدولة أن تتوسع في تفسيرها[37].

واستقر العرف والقضاء الدوليان على شرعية المطاردة الحثيثة كأداة لإنفاذ السيادة القانونية للدولة الساحلية ضد السفن الأجنبية المنتهكة لقوانينها الداخلية، وكان أول ظهور دولي لمصطلح المطاردة الحديثة في المادة 13 من التعليمات التي تم تبنيها من قبل اللجنة الثانية لمؤتمر تقنين القانون الدولي الذي عقد في لاهاي عام 1930[38]، وهو ما تكرس لاحقا في المادة (111) من اتفاقية 1982 حيث يسعى القانون الدولي لإيجاد توازن دقيق بين حق الدولة في حماية مواردها (خاصة الثروة السمكية) وبين مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار الذي معتبرا أن المطاردة تضع المخالف افتراضيا في لحظة ارتكاب الجرم ذاتها مهما نأت المسافات[39].

وتتجلى الأهمية القانونية لهذا الحق في كونه ليس منطقة رمادية، بل نظاما قانونيا منضبطا بشروط شكلية وموضوعية صارمة كشفت عنها المحاكم الدولية لضمان عدم التعسف في استعمال الحق إذ يتطلب الأمر بدء المطاردة من المياه الخاضعة لسيادة الدولة (كالبحر الإقليمي العراقي)، ويتمايز الغرض من الأداتين تمايزا جوهريا: فالاعتراض البحري غرضه سياسي عسكري، إذ يهدف إلى تحقيق أهداف استراتيجية في إطار النزاع المسلح أو حفظ الأمن الدولي، بينما المطاردة الحثيثة غرضها قضائي إجرائي، فهي أداة لإنفاذ القوانين الوطنية في مجالات الجمارك والضرائب والصحة والبيئة والهجرة[40].

الفرع الثاني: التفرقة من حيث النطاق الجغرافي وبداية الإجراء

يُظهر كلٌّ من الاعتراض البحري والمطاردة الحثيثة اختلاف جوهري في النطاق الجغرافي الذي يجوز فيه بدء الإجراء، وفي المناطق البحرية التي يمتد إليها، الأمر الذي يجعل تحديد موقع البداية وطبيعة المنطقة البحرية عامل حاسم في توصيف مشروعية كل منهما:

1-نطاق الاعتراض البحري يمكن أن يبدأ الاعتراض البحري ويتم في أعالي البحار (المياه الدولية) أو المنطقة المتاخمة أو حتى داخل المياه الإقليمية لدولة أخرى إذا صدر تفويض من مجلس الأمن أو وجد إذن الدولة الساحلية[41]، وتنص المادة 110 على أن حق الاعتراض لا يجوز ممارسته إلا من قبل سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك، وهذا يعني أن السفن التجارية أو الخاصة لا تملك حق الاعتراض في أعالي البحار، حتى لو كانت تتعامل مع سفينة تشتبه في ارتكابها أعمالا غير قانونية[42].

ولا يشترط في الاعتراض البحري أن تكون السفينة المستهدفة قد دخلت المياه الإقليمية للدولة المعترضة، بل يكفي أن تكون هناك أسباب معقولة للاشتباه في أن السفينة تنقل إمدادات للعدو أو تخالف نظام العقوبات المفروضة دوليا وقد أقرت المادة 118 من دليل سان ريمو هذا الحق صراحة بالنسبة للسفن المحايدة في أعالي البحار خارج المياه المحايدة[43].

2-نطاق المطاردة الحثيثة على النقيض من ذلك يجب أن تبدأ المطاردة الحثيثة والسفينة الأجنبية (أو أحد قواربها) لا تزال داخل المناطق البحرية التي تمارس فيها الدولة الساحلية سيادتها أو ولايتها القضائية، وهي: المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة (للمخالفات الجمركية والضريبية والصحية والهجرة)، والمنطقة الاقتصادية الخالصة[44] والجرف القاري[45] (لانتهاكات قوانين الموارد الطبيعية) وبمجرد خروج السفينة إلى أعالي البحار، تستمر المطاردة بشرط ألا تنقطع، لكنها تتوقف فورا إذا دخلت السفينة إلى البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة ثالثة[46]، وأن الدولة الساحلية تمارس سيادتها الكاملة على مياهها الداخلية، ولها الحق في منع دخول السفن الأجنبية، وهذا يختلف عن ممارسة حق المطاردة الذي يتطلب شروطا خاصة[47].

الفرع الثالث: التفرقة من حيث شروط الاستمرارية والتوقف

الاستمرارية في الاعتراض البحري لا يشترط في الاعتراض البحري ما يعرف بالمطاردة المستمرة بالمعنى الفني الذي ورد في المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فقد يتم الاعتراض فجأة بناء على معلومات استخباراتية، أو اشتباه في وجهة السفينة الحربية، أو دون أن تكون هناك مرحلة سابقة من المطاردة وهذا مرده إلى أن الاعتراض البحري يندرج تحت إدارة العمليات العسكرية التي تعتمد على عنصر المباغتة والمعلومة الاستخباراتية، وليس على ملاحقة فعلية بدأت من منطقة خاضعة للسيادة[48].

وأما الاستمرارية في المطاردة الحثيثة فتسقط قانونا في حالتين محددتين: الأولى إذا انقطعت المطاردة، سواء بفقدان الأثر البصري أو الراداري المستمر، أو بعدم إصدار إشارات التوقف المطلوبة والثانية بمجرد دخول السفينة المطاردة إلى البحر الإقليمي لدولتها أو لدولة ثالثة، احتراما لمبدأ السيادة الوطنية فالمطاردة الحثيثة تسمح بضمان فعالية ولاية الدولة الساحلية فقد جاء في المادة الثامنة من قرارات معهد القانون الدولي دورة باريس عام 1984 ان للدولة الساحلية الحق في الاستمرار في البحر العالي

في المطاردة المبتدئة في البحر الإقليمي وتوقيف ومحاكمة السفينة التي ارتكبت مخالفة في تلك المياه[49].

الفرع الرابع: التفرقة من حيث السند القانوني

تتسم التفرقة بين الاعتراض البحري والمطاردة الحثيثة بتباين واضح في مرتكزاتهما القانونية فالأول يستمد شرعيته من فضاءات قانونية متعددة تتكيف مع الحالة القائمة ففي خضم النزاعات المسلحة، تبرز قواعد الحرب العرفية والاتفاقية كمرجع أساسي، وعلى رأسها دليل سان ريمو لعام 1994 أما حين يتعلق الأمر بالسلم والأمن الدوليين، فإن الاعتراض ينهل مشروعيته من قرارات مجلس الأمن الصادرة بموجب الفصل السابع، أو استنادا إلى الحق الأصيل في الدفاع عن النفس الذي كفلته المادة (51) من ميثاق الأمم المتحدة[50].

وعلى النقيض من هذا التعدد تجد المطاردة الحثيثة سندها الحصري في القانون الدولي للبحار، وتحديدا في المادة (111) من اتفاقية 1982، التي قننت عرفا مستقرا كان قد أثبت سابقا في اتفاقية البحر الإقليمي لعام 1958 ولا تكتسب هذه المطاردة صفة المشروعية إلا بامتثالها لشروط إجرائية صارمة حيث يجب أن تنفذ بواسطة قطع عسكرية أو سفن مخصصة للخدمة العامة وأن تسبقها إشارة توقف صريحة [51].

ومع ذلك وضع القانون الدولي قيدا موضوعيا على هذا الحق إذ لم تمنح الاتفاقية الدولة الساحلية سلطة المطاردة لإنفاذ قوانينها الجنائية العامة بصفة مطلقة، بل قيدتها بمخالفات محددة تتعلق بالجوانب الجمركية والضريبية والصحية والهجرة في المنطقة المتاخمة، أو تلك المرتبطة بحماية الموارد في المنطقة الاقتصادية الخالصة، مما يجعلها أداة قانونية ذات غرض حمائي محدد لا يتجاوز نطاقه المرسوم، ويلاحظ أن الاتفاقية لم تمنح الدولة الساحلية حق المطاردة الحثيثة لإنفاذ القوانين الجنائية العامة، بل قصرته على المخالفات الجمركية والضريبية والصحية والهجرة في المنطقة المتاخمة، وعلى المخالفات المتعلقة بالموارد في المنطقة الاقتصادية الخالصة[52].

ويعد امتدادا لاختصاص الدولة خارج مياهها شريطة أن تبدأ المطاردة بينما تكون السفينة الأجنبية داخل إحدى المناطق البحرية التي حددتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، بما فيها المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، وفق المادة 111، وقد أكدت الممارسة الدولية هذا المفهوم في قضايا عملية مثل قضية السفينة South Tomi (2001)[53].

الفرع الخامس: التفرقة من حيث الآثار المترتبة

تختلف الآثار المترتبة على ممارسة كل من حق الاعتراض وحق المطاردة الحثيثة ففي حالة الاعتراض غير المبرر، تلتزم الدولة التي قامت بالاعتراض بتعويض السفينة عن أي خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها أما في حالة المطاردة غير القانونية، فتترتب مسؤولية الدولة عن أي خسائر أو أضرار تلحق بالسفينة المطاردة، بالإضافة إلى عدم جواز استخدام أي أدلة يتم الحصول عليها في المطاردة غير القانونية في المحاكمة.

وأدت التحولات الأمنية الدولية إلى إعادة تشكيل مفهوم المطاردة الحثيثة الوارد في المادة 111 من اتفاقية قانون البحار، فلم تعد المطاردة تقتصر على الانتقال من المياه الخاضعة لسيادة الدولة إلى أعالي البحار، وخاصة عندما تكون المخالفة بسيطة أو لا تمس الأمن الدولي كما اتجهت بعض الدول إلى تنظيم هذا النوع من المطاردة عبر اتفاقات ثنائية أو إقليمية لمواجهة الجرائم البحرية وأسهمت قرارات مجلس الأمن في تعزيز هذا الاتجاه من خلال تشديد الرقابة على الأنشطة البحرية التي قد تهدد السلم والأمن الدوليين، مما منح هذه الممارسات قدرا متزايدا من الشرعية[54].

مما سبق نستنتج ان التمييز بين حق الاعتراض وحق المطاردة الحثيثة ضروري لأنه يحدد الإطار القانوني والعملي لكل إجراء ويمنع الخلط بين سلطات ذات طبيعة مختلفة؛ فالأول إجراء استراتيجي أو عسكري يُمارَس غالباً في سياقات النزاع أو بقرارات أمنية دولية، بينما الثانية أداة قضائية انفاذية تبدأ داخل مياه الدولة الساحلية وتستمر بشرط الاستمرارية لتطبيق القوانين الوطنية، نستفيد من هذا التفريق في ضبط مشروعية التدخلات البحرية، حماية مبدأ حرية الملاحة، وتحديد مسؤولية الدولة وسبل الطعن عند التجاوز، كما يساعد الجهات التنفيذية والقضائية على اختيار الإجراء المناسب وتطبيق مبادئ الضرورة والتناسب والرقابة القانونية، مما يحد من التعسف ويعزز الامتثال للقانون الدولي.

المطلب الثاني: التفريق بين الاعتراض والقرصنة البحرية

تنشأ الحاجة إلى التمييز بين حق الاعتراض والقرصنة البحرية من التباين الجوهري في الطبيعة القانونية والغرض الإجرائي لكل منهما، إذ يتميز الاعتراض بكونه إجراء قانونيا مقننا تخضع ممارسته لضوابط دولية صارمة، بينما تعد القرصنة جريمة دولية يعاقب عليها القانون الدولي وتعد خارجة عن أي إطار شرعي.

الفرع الأول: المفهوم والغرض

يعد الخطر بحريا إذا أصاب وعاء النقل البحري أو الشحنة فالأولى تشمل السفينة بجميع تجهيزاتها وأحيانا الأرصفة والمعدات، والثانية تشمل البضائع نفسها ليست كل الأضرار بحرية، فقد تكون ناجمة عن الاستهلاك الطبيعي أو القوارض، إلا إذا تسببت في أضرار مباشرة للسفينة أو الشحنة، حينئذ يعتبرها القانون خطرا بحريا، وبناء عليه يختلف الاعتراض عن القرصنة، فالاعتراض أحيانا يكون ظرفيا وغير متعمد، بينما القرصنة فعل متعمد يهدف للإضرار بالسفينة أو شحنتها ويقع ضمن نطاق الخطر البحري[55].

فحق الاعتراض البحري إجراء قسري تمارسه الدولة أو قواتها البحرية في سياق النزاعات المسلحة أو عمليات حفظ السلام، ويهدف إلى ضبط السفن للتحقق من هويتها أو حمولتها أو وجهتها، وذلك منعا لانتهاك العقوبات الدولية أو وصول إمدادات للعدو، ويستمد مشروعيته من قواعد القانون الدولي الإنساني وقرارات مجلس الأمن أو من حق الدفاع عن النفس[56].

وعلى النقيض تعرف القرصنة البحرية بأنها أعمال العنف أو الاستيلاء على السفن أو ممتلكاتها البحرية من قبل أفراد أو جماعات غير حكومية، خارج أي تفويض قانوني، وعادة على أعالي البحار، ويعتبر مرتكبها مجرما دوليا، ولا يقر له أي حق في ممارسة القوة أو اتخاذ إجراءات توقيف، إذ تعد القرصنة انتهاكا صارخا لمبدأ حرية الملاحة ولقواعد القانون الدولي.

كما تعد اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن أعالي البحار أول وثيقة دولية تناولت القرصنة البحرية، إذ اعتبرت في المادة 15 أن أعمال العنف أو الحجز غير المشروع أو السلب التي يرتكبها طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة، ولأغراض خاصة[57]، ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد الأشخاص أو الأموال في أعالي البحار أو في أي مكان خارج الولاية الإقليمية لأي دولة، تعد من قبيل القرصنة البحرية ورغم أن الاتفاقية لم تقدم تعريفا جامعا مانعا، فإنها حددت الأفعال التي تكون الجريمة، ورسخت الأساس القانوني الدولي لمكافحة القرصنة[58].

وعلى صعيد آخر تعد اتفاقية جنيف لعام 1958 أول إطار دولي تناول القرصنة البحرية، إذ حددت في المادة 15 أن أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب التي يرتكبها طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة، ولأغراض خاصة، ضد سفينة أو طائرة أخرى في أعالي البحار تعد من قبيل القرصنة وقد تبنت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 هذا المفهوم في المادة 101، مؤكدة ضرورة

توافر عناصر محددة، أهمها أن تقع الأفعال في أعالي البحار أو خارج ولاية أي دولة، وأن تصدر من طاقم أو ركاب سفينة خاصة ضد سفينة أخرى، وأن يكون الهدف تحقيق مصلحة خاصة لا سياسية أو عسكرية[59].

وقد أوضحت الاتفاقية أن أعمال التمرد داخل السفينة أو الأفعال التي تقوم بها سفن حكومية لا تعد قرصنة، وأن الاشتراك أو التحريض لا يتحقق إلا إذا كان الفاعل مختارا غير مكره وبهذا يتضح أن القانون الدولي يقصر وصف القرصنة على أفعال محددة من حيث المكان والفاعل والدافع، مستبعدا الجرائم التي تقع في المياه الداخلية أو الإقليمية أو تلك التي تستند إلى أغراض عامة أو سياسية[60].

الفرع الثاني: من حيث النطاق الجغرافي

يمارس حق الاعتراض غالبا داخل المياه الدولية أو في المياه الإقليمية لدولة أخرى بموجب إذن قانوني، وهو غير مقيد بحدود جغرافية ضيقة، إذ يمكن توسيع نطاقه في حالات الحصار أو العقوبات الدولية، وأما القرصنة فهي نشاط إجرامي يقع بالأساس في أعالي البحار، خارج أي ولاية قضائية لدولة بعينها، حيث تنعدم السيادة الوطنية، ويكون المعتدي خارج نطاق أي تفويض قانوني أو حماية شرعية، ما يتيح لكل دولة الحق في التدخل لملاحقة مرتكبي القرصنة وفق قواعد القانون الدولي[61].

يلاحظ أن اتفاق ريكاب[62] 2004 قد وسع النطاق الجغرافي لجريمة القرصنة مقارنة باتفاقية قانون البحار لعام 1982، إذ اعتبر أن أعمال العنف أو السطو المسلح ضد السفن تعد قرصنة حتى لو وقعت داخل مناطق بحرية تخضع لولاية الدول المتعاقدة، بما في ذلك المنطقة الاقتصادية الخالصة، كما شمل الاتفاق أعمال العنف الموجهة ضد سلامة الملاحة أو الأشخاص في البحر أو على الشاطئ، وهو ما يتجاوز نطاق المادة 101 من اتفاقية قانون البحار التي حصرت القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان خارج ولاية الدول[63].

ومع ذلك لا يمنح اتفاق ريكاب الدول الأطراف حق التدخل في المياه الداخلية أو الإقليمية لدولة أخرى، احتراما لاختصاص الدولة الساحلية ويعد هذا التوسع أحد أبرز الانتقادات الموجهة لتعريف ريكاب، لابتعاده عن الإطار التقليدي للقرصنة في القانون الدولي[64].

الفرع الثالث: من حيث الأساس القانوني

حق الاعتراض يستند إلى مجموعة من المصادر القانونية الرسمية، منها الاتفاقيات الدولية (مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982)، وأحكام الحرب العرفية، وقرارات مجلس الأمن، ويخضع لمعايير

شكلية وموضوعية واضحة لضمان شرعيته[65]، بينما القرصنة تستند إلى القانون الجنائي الدولي ولا يعترف بأي مشروعية لأي فعل عدائي يمارسه القراصنة، ويكون مرتكبها عرضة للملاحقة القضائية من أي دولة، مع جواز محاكمتها أمام محاكم الدولة التي ألقت القبض عليها أو في إطار التعاون الدولي لمكافحة القرصنة، بما يضمن حماية الملاحة البحرية وحقوق الدول في أعالي البحار[66].

ويمثل الركن الشرعي الأساس القانوني لقيام جريمة القرصنة إذ يقوم على مبدأ لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص، وهو ما أكده الدستور المصري في مواده المنظمة للتجريم والعقاب ويعني هذا الركن أن يكون الفعل المرتكب منصوصا على تجريمه، وألا يرد عليه سبب من أسباب الإباحة، بحيث يكتسب السلوك صفة عدم المشروعية ويعد هذا الركن مستقلا عن النص القانوني ذاته، الذي يعد مصدر عدم المشروعية لا جزءا من الجريمة[67]، كما يبرز دور المشرع في تحديد الأفعال المجرمة، مثل تعديل القانون المصري الذي أدرج جرائم الاعتداء على وسائل النقل البحرية ضمن نطاق الحماية الجنائية، ومن ثم فإن الأساس القانوني لجريمة القرصنة يقوم على وجود نص يجرم الفعل، وانتفاء أي مبرر قانوني يبيحه، بما يضمن ضبط التجريم وفق قواعد الشرعية الجنائية[68].

الفرع الرابع: من حيث الآثار القانونية والجزاءات

ممارسة حق الاعتراض وفق القواعد الدولية لا تعد انتهاكا للسيادة، ولكن أي تجاوز أو مخالفة للشروط يلزم الدولة المعترضة بالتعويض عن الأضرار وقد نصت المادة (3/110) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه إذا ثبت عدم صحة الاشتباه، تلتزم الدولة التي قامت بالتفتيش بتعويض السفينة عن أي ضرر أو خسارة لحق بها[69].

في المقابل القرصنة البحرية جريمة دولية تحمل مرتكبها مسؤولية جنائية كاملة، ويجوز توقيفه ومحاكمته من قبل أي دولة، مع عدم الاعتداد بأي أفعال ارتكبها باعتبارها غير مشروعة قانونيا، مما يوضح الفرق الجوهري بين مشروعية الاعتراض وجرمية القرصنة[70].

وتخلف القرصنة البحرية آثارا واسعة تمس الاقتصاد والبيئة والأمن الدولي فعلى الصعيد الاقتصادي، تؤدي الهجمات على السفن وناقلات النفط إلى خسائر مالية كبيرة، وتعطيل حركة الشحن والتجارة الدولية، والتأثير في عمليات الصيد واستغلال الثروات البحرية بما يهدد الأمن الغذائي، وأما بيئيا فإن الهجمات قد تتسبب في تسربات نفطية خطيرة، وحرائق في الحاويات، وتدمير للشعاب المرجانية، إضافة إلى التلوث الضوضائي والمائي الناتج عن استخدام القراصنة للسفن السريعة والأسلحة الثقيلة[71].

وعلى المستوى السياسي تسهم القرصنة في زيادة الوجود العسكري الأجنبي في الممرات البحرية الحساسة بحجة حماية الملاحة، مما قد يخلق أشكالا من الرقابة أو النفوذ غير المباشر في المياه الإقليمية للدول المتضررة، وبهذا تعد القرصنة تهديدا متعدد الأبعاد يتجاوز حدود الجريمة التقليدية ليطال استقرار التجارة العالمية والبيئة البحرية والسيادة الوطنية[72].

بناء على ما سبق نستنتج أن حق الاعتراض ممارسة قانونية ذات غرض عسكري أو أمني محدد، وتخضع لضوابط دقيقة لضمان احترام القانون الدولي، بينما القرصنة نشاط إجرامي خارج أي إطار شرعي، ويهدف إلى المنفعة الشخصية غير القانونية على حساب حرية الملاحة وحقوق الدول الأخرى، ومن هذا المنطلق، يصبح التفريق بين الحقين ضرورة لضمان عدم الخلط بين الإجراءات القانونية المشروعة والممارسات الإجرامية التي تهدد الأمن البحري الدولي.

الخاتمة:

لقد تناول هذا البحث بالتحليل مفهوم الاعتراض البحري كإجراء قانوني استثنائي تمارسه الدول في إطار حماية أمنها القومي وضبط النظام في البحار، مع بيان خصائصه المزدوجة (القانونية والأمنية) وتدرجه من النداء إلى الاحتجاز وفق ضوابط دقيقة. كما ناقشت الدراسة الطبيعة القانونية المتغيرة للاعتراض تبعاً للمنطقة البحرية التي يتم فيها، فكان عملاً سيادياً في المياه الداخلية وإجراءً وقائياً خاضعاً للرقابة في أعالي البحار، مع التأكيد على أن التزامات حقوق الإنسان ومبدأ عدم الإعادة القسرية تقيد ممارسة السيادة حتى في زمن الحرب. وفي سياق التمييز المفاهيمي، فصل البحث بين الاعتراض المشروع والمطاردة الحثيثة القضائية والقرصنة الإجرامية، مستنداً إلى أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والمبادئ المستقرة في القانون الدولي الإنساني وقضاء المحاكم الدولية. وانطلاقاً من هذه الأسس النظرية والتحليلية، يمكن استخلاص جملة من النتائج والتوصيات التي تسهم في ضبط مشروعية التدخلات البحرية وتحقيق التوازن بين حماية السيادة الوطنية واحترام الحريات والحقوق الأساسية.

أولاً: الاستنتاجات

1- الاعتراض البحري إجراء قانوني متدرج ذو طبيعة مزدوجة، لا يقتصر على مجرد إيقاف السفينة.

2- الطبيعة القانونية للاعتراض تتغير وفقاً للمنطقة البحرية؛ ففي أعالي البحار إجراء وقائي، وفي المياه الداخلية عمل سيادي.

3- الالتزامات الدولية بحقوق الإنسان، خاصة مبدأ عدم الإعادة القسرية، تقيد سيادة الدول حتى في زمن الحرب.

4- الفرق بين الاعتراض والمطاردة الحثيثة والقرصنة ليس مجرد فارق terminological بل هو فارق جوهري في السند القانوني والغرض والآثار.

ثانياً: التوصيات

1. إصدار تشريعات وطنية تحدد المراحل المتدرجة ومبدأ التناسب والتوثيق الإلزامي.
2. اعتماد مبدأ التمايز الجغرافي في تقييم المشروعية، وتدريب القوات البحرية على ضوابط كل منطقة.
3. إدراج بروتوكول إنساني إلزامي في عمليات الاعتراض، وتفعيل دور المفوضية السامية للاجئين.
4. وضع دليل إرشادي موحد للتمييز بين المفاهيم، مع عقوبات على الخلط المتعمد.

الهوامش:

(1) ابن منظور، محمد بن مكرم. (د.ت) .لسان العرب (مادة "عرض"). بيروت: دار صادر.

(2) الفتلاوي، سهيل حسين، القانون الدولي للبحار، عمّان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2012، ص 24.

(3) العاني، عبد القادر، القانون الدولي العام، بغداد: دار الثقافة للنشر، 2004، ص 309.

(4) اتفاقية لاهاي رقم (13) بشأن حقوق وواجبات الدول المحايدة في الحرب البحرية. (1907، 18 أكتوبر).

(5) عباس، فاضل حسين، النظام القانوني للملاحة البحرية، بغداد: دار السنهوري، 2011، ص 201.

(6) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، المادة 110.

(7) ميثاق الأمم المتحدة، 1945، المادة 2، سان فرانسيسكو.

(8) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، المادة 3.

(9) The Schooner Exchange v. McFaddon, 11 U.S. (7 Cranch) 116 (1812).

(10) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، المادة 87.

(11) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، المادة 110.

(12) ملاعب، حنان نايف، القانون الدولي للبحار: دراسة تحليلية .القاهرة: النهضة العلمية للنشر والتوزيع، 2023، ص 47.

(13) اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بوضع اللاجئين، 1951، المادة 33.

(14) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، المادة 8.

(15) أحمد، بسام، التدابير التنفيذية التي يحق للدولة الساحلية اتخاذها في مياهها الداخلية في مواجهة السفن الأجنبية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، 36(**5**)، 2014، ص 77.

(16) مجلس الاتحاد الأوروبي قرار رقم CFSP 2015/778 بشأن عملية الاتحاد الأوروبي البحرية (EUNAVFOR MED – عملية صوفيا)، 18 مايو .الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي، L 122، 19 مايو.

(17) المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، عمليات الاعتراض البحرية ومعالجة طلبات الحماية الدولية، 2010، الفقرات 39–40.

(18) العنايني، إبراهيم محمد، النظام القانوني للاستخدام الملاحي للبحار، كلية القانون، جامعة قطر، 2017، ص40.

(19) ميثاق الأمم المتحدة، 1945، المادة (2)، سان فرانسيسكو.

(20) رضوان، حسني، القانون الدولي للبحار، مصر: دار الفكر والقانون، 2013، ص 126.

(21) اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، 1969، المادة 53.

(22) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، المادة (290).

(23) عائشة، حمايدي، الوجيز في القانون الدولي للبحار، عمّان: دار الأيام للنشر والتوزيع، 2024، ص 42.

(24) حمود، محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، عمّان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011، ص 219.

(25) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، المادة (8).

(26) شهاب، حسام حميد، وصالح، مالك منسي. (د.ت) .الطبيعة القانونية للمياه الداخلية في ضوء قواعد القانون الدولي، المرجع السابق، ص 45.

(27) العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية، 1966، المادة (2).

(28) اللجنة المعنية بحقوق الإنسان. (2004، 26 مايو)، التعليق العام رقم 31: طبيعة الالتزام القانوني العام المفروض على الدول الأطراف في العهد، الوثيقة CCPR/C/21/Rev.1/Add.13 ، الفقرة (10).
https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/TreatyBodyExternal/TBSearch.aspx?Lang=ar&TreatyID=8&DocTypeID=11

(29) Hirsi Jamaa and Others v. Italy, Application No. 27765/09, European Court of Human Rights (Grand Chamber), Judgment of 23 February 2012, paras. 180–185. https://hudoc.echr.coe.int/eng#{%22itemid%22:[%22002-102%22]}

(30) Medvedyev and Others v. France, European Court of Human Rights, para. 67.

(31) المزروعي، سعيد سالم، المسؤولية الدولية عن إعاقة الملاحة البحرية في مضيق هرمز، دمشق: دار الحافظ للنشر، 2024، ص 92.

(32) بوزيدي، الياس، المطاردة الحثيثة في القانون الدولي للبحار، القاهرة: المجموعة العلمية للطبع والنشر، 2022، ص 174.

(33) نعمة، علي زعلان، وعبد علي، حيدر كاظم، القانون الدولي الإنساني، عمّان: دار المسلة، 2023، ص 186.

(34) بلاكويل، ستيفن، القانون الدولي للبحار ومضيق هرمز والأمن الإقليمي، مركز ريدان للأمن والدفاع، 2025. https://rsdi.ae/ar/publications/the-international-law-of-the-sea-the-straits-of-hormuz-and-regional-security

(35) اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بوضع اللاجئين. (1951، 28 يوليو). المادة (35).

(36) نجم، محمد عبد الله، قانون النزاعات المسلحة في البحار، القاهرة: دار الفكر العربي، 2021، ص 298.

(37) حمود، محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، عمّان: دار الثقافة، 2011، ص 116.

(38) مؤتمر لاهاي لتقنين القانون الدولي، 1930، اللجنة الثانية، المادة (11).

(39) الأعرجي، فاروق محمد صادق، مباحث في القانون الدولي للبحار، الجزء الثاني، بيروت: منشورات زين الحقوقية، 2018، ص 141.

(40) أبو الوفا، أحمد، الوسيط في قانون البحار في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، القاهرة: دار النهضة العربية، 2015، ص 420.

(41) الدقاق، محمد سعيد، القانون الدولي للبحار، الإسكندرية: منشأة المعارف، 2020، ص 350.

(42) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. (1982، 10 ديسمبر). المادة (5/110)، مجموعة معاهدات الأمم المتحدة، مجلد 1833، ص 3.

(43) المعهد الدولي للقانون الإنساني، دليل سان ريمو للقانون الدولي المطبق على النزاعات المسلحة في البحار، كامبريدج: مطبعة جامعة كامبريدج، 1995، المادة (118).

(44) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، الجزء الخامس، المادة 55 (تعريف المنطقة الاقتصادية الخالصة).

(45) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، المادة 76.

(46) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، تعريف الجرف القاري وفق المادة 76.

(47) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، المادة (111/3).

(48) شهاب، حسام حميد، الطبيعة القانونية للمياه الداخلية في ضوء قواعد القانون الدولي، مجلة كلية القانون والعلوم السياسية، العدد 12، 2021، ص 24.

(49) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982، المادة (3/111): ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة البحر الإقليمي لدولة أخرى.

(50) معهد القانون الدولي، 16984، قرارات دورة باريس، المادة (8).

(51) ميثاق الأمم المتحدة، 1945، المادة (51).

(52) اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، 1958، المادة (23).

(53) بوزيدي، الياس. (د.ت) .المطاردة الحثيثة في القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 127.

(54) الوتري، أكرم، الوجيز في القانون الدولي للبحار، موسوعة القوانين العراقية، 2008، ص 55.

(55) فاخوري، عامر، حق المطاردة الحثيثة في البحر: الوضوح في القانون الدولي وصعوبات التطبيق .مجلة الشريعة والقانون، السنة 26، العدد 49، 2012، ص 46.

(56) محمد، علاء عمر، انتقال المخاطر في البيوع البحرية .بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2012، ص 51.

(57) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. (1982، 10 ديسمبر). المادة (110)، مجموعة معاهدات الأمم المتحدة، المجلد 1833، ص 397.

(58) اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار، 1958، المادة (15).

(59) إبراهيم، إسلام رشوان محمد، جريمة القرصنة البحرية (رسالة ماجستير، جامعة المنصورة)، 2023، ص 9.

(60) أبو الوفا، أحمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982 . القاهرة: دار النهضة العربية، 2006، ص 348.

(61) الفتلاوي، سهيل حسين. (د.ت) .القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 72.

(62) الرقادي، هلال بن عبد الله، القرصنة والقانون الدولي للبحار: سلطنة عمان نموذجاً، عمّان: دار وائل، 2019، ص 47.

(63) اتفاق التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا (ReCAAP)، 2024، اتفاق إقليمي بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح، مع الإشارة إلى المادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

(64) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، (1982، 10 ديسمبر)، المادة (104): يجوز احتفاظ السفينة أو الطائرة القرصنة بجنسيتها وفق قانون الدولة.

(65) قاسم، محمد، جريمة القرصنة البحرية، جامعة النهرين، 2013، ص 40.

(66) عائشة، حمايدي، الوجيز في القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 72.

(67) الرقادي، هلال بن عبد الله، القرصنة والقانون الدولي للبحار: سلطنة عمان نموذجاً، مرجع سابق، ص14.

(68) حسني، محمود نجيب، شرح قانون العقوبات: القسم العام، القاهرة: دار النهضة العربية، 2012، ص 61.

(69) حجازي، إسراء حسين عزيز، القرصنة البحرية في منطقة القرن الأفريقي، القاهرة: النهضة العلمية، 2022، ص 37.

(70) عائشة، حمايدي، (د.ت)، الوجيز في القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 14.

(71) حيدر، عفيف، القرصنة البحرية: تعريفها وأنواعها، مجلة جامعة تشرين، المجلد 44، العدد 4، 2022، ص 279.

(72) الحمداني، مصطفى أحمد، القرصنة وأمن البحر الأحمر .عمّان: دار أمجد، 2020، ص 137.

(73) إبراهيم، إسلام رشوان محمد. (د.ت) .جريمة القرصنة البحرية، مرجع سابق، ص 57.

المصادر والمراجع:

أولاً: الكتب

1- ابن منظور، محمد بن مكرم، (د.ت). لسان العرب (مادة "عرض")، دار صادر.

2- أبو الوفا، أحمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، 2006.

3- أبو الوفا، أحمد، الوسيط في قانون البحار: في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النهضة العربية، 2015.

4- الأعرجي، فاروق محمد صادق، مباحث في القانون الدولي للبحار، الجزء الثاني، منشورات زين الحقوقية، 2018.

5- بوزيدي، الياس، المطاردة الحثيثة في القانون الدولي للبحار، المجموعة العلمية للطبع والنشر، 2022.

6- حجازي، إسراء حسين عزيز، القرصنة البحرية في منطقة القرن الأفريقي جريمة دولية وهموم عربية، النهضة العلمية للنشر والتوزيع، 2022.

7- حسني، محمود نجيب، شرح قانون العقوبات: القسم العام النظرية العامة للجريمة والنظرية العامة للعقوبة والتدبير الاحترازي، دار النهضة العربية، 2012.

8- حمايدي، عائشة، الوجيز في القانون الدولي للبحار، دار الأيام للنشر والتوزيع، 2024.

9- الحمداني، مصطفى أحمد، القرصنة وأمن البحر الأحمر، دار أمجد للنشر والتوزيع، 2020.

10- حمود، محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011.

11- الدقاق، محمد سعيد، القانون الدولي للبحار، منشأة المعارف، 2020.

12- رضوان، حسني، القانون الدولي للبحار، دار الفكر والقانون، 2013.

13- الرقادي، هلال بن عبد الله، القرصنة والقانون الدولي للبحار: سلطنة عمان نموذجاً، دار وائل للطباعة والنشر والتوزيع، 2019.

14- الزموري، سعيد سالم، المسؤولية الدولية عن إعاقة الملاحة البحرية في مضيق هرمز – دراسة تحليلية في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، دار الحافظ للنشر، 2024.

15- العاني، عبدالقادر، القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر، 2004.

16- عباس، فاضل حسين، النظام القانوني للملاحة البحرية، دار السنهوري، 2011.

17- العناياني، إبراهيم محمد، النظام القانوني للاستخدام الملاحي للبحار، كلية القانون جامعة قطر، 2017.

18- الفتلاوي، سهيل حسين، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2012.

19- قاسم، محمد، جريمة القرصنة البحرية، جامعة النهرين، 2013.

20- محمد، علاء عمر، انتقال المخاطر في البيوع البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية، 2012.

21- ملاعب، حنان نايف، القانون الدولي للبحار دراسة تحليلية، النهضة العلمية للنشر والتوزيع، 2023.

22- نجم، محمد عبدالله، قانون النزاعات المسلحة في البحار، دار الفكر العربي، 2021.

23- نعمة، علي زعلان وعلي، حيدر كاظم عبد، القانون الدولي الإنساني، دار المسلة للطباعة والنشر والتوزيع، 2023.

24- الوتري، أكرم، الوجيز في القانون الدولي للبحار، موسوعة القوانين العراقية، 2008.

ثانياً: البحوث

1. أحمد، بسام، التدابير التنفيذية التي يحق للدولة الساحلية اتخاذها في مياهها الداخلية في مواجهة السفن الأجنبية، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، 2014.

2. حيدر، عفيف، القرصنة البحرية: تعريفها، أنواعها واختلافها عن سائر الجرائم الأخرى المشابهة لها، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، 2022.

3. شهاب، حسام حميد، الطبيعة القانونية للمياه الداخلية في ضوء قواعد القانون الدولي، مجلة كلية القانون والعلوم السياسية، 2021.

4. فاخوري، عامر، حق المطاردة الحثيثة في البحر: الوضوح في القانون الدولي وصعوبات التطبيق، مجلة الشريعة والقانون، يناير، 2012.

ثالثاً: الرسائل والأطاريح

1- إسلام رشوان محمد إبراهيم، جريمة القرصنة البحرية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، 2023.

رابعاً: الاتفاقيات الدولية:

1- اتفاق التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا (ReCAAP)، 2004.

2- اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بوضع اللاجئين، 1951.

3- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

4- اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار، 1958.

5- اتفاقية جنيف بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، 1958.

6- اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات، 1969.

7- اتفاقية لاهاي الخاصة بحقوق وواجبات الدول المحايدة في الحرب البحرية، 1907.

8- العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية، 1966.

9- ميثاق الأمم المتحدة، سان فرانسيسكو، 1945.

خامساً: القوانين والأنظمة والتعليمات

1. دليل سان ريمو للقانون الدولي المطبق على النزاعات المسلحة في البحار، المعهد الدولي للقانون الإنساني، مطبعة جامعة كامبريدج، 1995.

2. قرار مجلس الاتحاد الأوروبي رقم CFSP 2015/778. (2015، 18 مايو). بشأن عملية الاتحاد الأوروبي البحرية في جنوب ووسط البحر الأبيض المتوسط EUNAVFOR MED (عملية صوفيا). الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي.

3. قرارات معهد القانون الدولي دورة باريس، 1984.

4. اللجنة الثانية لمؤتمر لاهاي لتقنين القانون الدولي، 1930.

سادساً: القرارات القضائية

1- قضية "M/V Saiga". (1997). المحكمة الدولية لقانون البحار.

2- قضية Medvedyev and Others v. France، 2010، الفقرة 67. المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان.

3- قضية السفينة الشراعية "ذا سكونر إكستشينج" ضد ماكفادون، 11 الولايات المتحدة (7 كرانش) 116، 1812.

4- قضية هيرسي جماعة وآخرون ضد إيطاليا، الطلب رقم 09/27765. (2012، 23 فبراير). الفقرات 180-185. المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان (الغرفة الكبرى).

سابعاً: المواقع الإلكترونية

1- بلاكويل، ستيفن. (2025). القانون الدولي للبحار، ومضيق هرمز، والأمن الإقليمي. مركز ريدان للأمن والدفاع. تم الاسترجاع من https://rsdi.ae/ar/publications/the-international-law-of-the-sea-the-straits-of-hormuz-and-regional-security

2- اللجنة المعنية بحقوق الإنسان. (2004، 26 مايو). التعليق العام رقم 31 طبيعة الالتزام القانوني العام المفروض على الدول الأطراف في العهد (الوثيقة CCPR/C/21/Rev.1/Add.13). الفقرة (10). https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/TreatyBodyExternal/TBSearch.aspx?Lang=ar&TreatyID=8&DocTypeID=11

ثامناً: المصادر الأجنبية

(1) Hirsi Jamaa and Others v. Italy, Application No. 27765/09, European Court of Human Rights (Grand Chamber), Judgment of 23 February 2012, paras. 180–185. https://hudoc.echr.coe.int/eng#{%22itemid%22:[%22002-102%22]}

(2) Medvedyev and Others v. France, European Court of Human Rights, para. 67.

(3) The Schooner Exchange v. McFaddon, 11 U.S. (7 Cranch) 116 (1812).