



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
People's democratic republic of Algeria
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministry of higher education and scientific research
جامعة محمد البشير الإبراهيمي - برج بوعريريج
University Of Mohamed Al-Bashir Al-Ibrahimi - BBA
كلية الحقوق والعلوم السياسية
Faculty of Law and Political Sciences

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر الأكاديمي في الحقوق

تخصص قانون اعمال

الموسومة ب:

الحماية الجنائية لعناصر النقل البحري

تحت اشراف:

. الدكتور بلفروم محمد اليمين

من إعداد الطالبتين:

. روابح ريمة

. معاوي إيمان

لجنة المناقشة

رئيسا	الدكتور خوالفية رضا
مشرفا ومقررا	الدكتور بلفروم محمد اليمين
ممتحنا	الدكتورة قيرة سعاد

السنة الجامعية

2024/2023



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

People's democratic republic of Algeria

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

Ministry of higher education and scientific research

جامعة محمد البشير الإبراهيمي - برج بوعريريج

University Of Mohamed Al-Bashir Al-Ibrahimi - BBA

كلية الحقوق والعلوم السياسية

Faculty of Law and Political Sciences



إذن بالإيداع

أنا الممضي أسفله الأستاذ : .. يسخر .. من .. البيت

الرتبة :

المشرف على مذكرة الماستر الموسومة بـ : الحماية الجنائية لخاصة النقل البحري

من إعداد :

الطالب الأول :

الطالب الثاني :

أوافق على إيداع الطالب (الطالبين) لمذكرة التخرج لدى الإدارة من أجل برمجة المناقشة.

إمضاء الأستاذ المشرف

شكر وتقدير

نحمد الله سبحانه وتعالى حمدا كثيرا على أن يسر لنا أمرنا

في القيام بهذا العمل.

كما نتقدم بأسمى عبارات الشكر والتقدير إلى الذين جاهدوا في سبيل العلم والمعرفة.

الحمد لله على توفيقه وإحسانه، والصلاة والسلام على رسوله الكريم خاتم الأنبياء والمرسلين

القائل من لم يشكر الناس لم يشكر الله

والمقام يفتخري بإسناد الفضل لأمله والجميل لذويه.

لذا نتوجه بأسمى عبارات الشكر والتقدير إلى الأستاذ المشرف

" بلقروم محمد اليمين "

لقبوله الإشراف علينا في إنجاز هذه المذكرة، ونسأل الله تعالى له السداد والتوفيق وأن

يجازيه بأحسن الجزاء.

والشكر والتقدير الخالصين للأستاذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة.

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى

والدي الكريمين

أطال الله في عمرهما وأمدهما بالصحة والعافية

إبني أحمد أسامة

إلى أختي الوحيدة نجوى وإبنتها آدم وإلى أخي أمير

إلى كل زميلاتي وزملائي

ريمة

إهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى التي حملتني ومنحتني الحياة

وأحاطتني بحنانها وحرصت على تعليمي بصبرها

وتضحياتها إلى من كان دماؤها سر نجاحي "أمي" الغالية حفظها الله

إلى الذي دعمني في مشواري الدراسي وكان وراء كل خطوة خطوتها

سندا وخير دليل في طريق العلم والمعرفة والحياة "أبي" الغالي رعاه الله

إلى من هو أنس عمري ومخزن ذكرياتي

إلى أخواتي فتية ومريم وخديجة

أخوأي صلاح الدين ومحمد إسلام

وإلى كل الأشخاص الذين أحمل لهم المحبة والتقدير

إيمان

قائمة المختصرات:

1-باللغة العربية:

ص: الصفحة

ع: العدد

ق إ ج: قانون إجراءات جزائية

ج ر: جريدة رسمية

م: مجلد

د س ن: دون سنة النشر

2-باللغة الأجنبية:

1-**CSI**: Container Security Initiative.

2-**CBP**: The US customs and border protection.

3-**EUROSUR** : Européen an Border Surveillance system.

4-**FRONTEX** : Agence européen pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières.

5-**IMO** : International maritime organisation.

6-**CODE ISPS** : Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

مقدمة

عرف الانسان التجارة منذ القدم، فحاجته لنقل السلع والبضائع عبر مسافات طويلة تطلب الأمر الي استحداث وسائل نقل برية، بحرية وجوية، اذ يعتبر النقل البحري أهم هذه الوسائل لارتباطه الوثيق بالتجارة الخارجية للدول والوسيلة الأهم لنقل البضائع والأشخاص من مكان لآخر والأصلح من بين كل الوسائل.

ويعتبر النقل البحري من المجالات الخصبة للجرائم البحرية التي تهدد أمن السفن والموانئ والبيئة البحرية التي تشكلها القرصنة، والاتجار بالمخدرات والبشر، وتهريب الأسلحة، والبيث الإذاعي الغير المصرح به، وبالأخص في أعالي البحار.

غالبا ما تكون السفن محل ارتكاب الجرائم البحرية في أعالي البحار، إذ أن الموانئ تعنى بالمياه الإقليمية والإختصاص الداخلي لكل دولة. وبما أن السفينة تعتبر أهم عنصر في دراستنا بإعتبارها العمود الفقري للقانون البحري بصفة عامة والقانون الدولي للبحار بصفة خاصة، كونها الأداة الرئيسية للملاحة البحرية، حيث عملت جل التشريعات على إرساء نظام قانوني محكم خاص بها من أجل حمايتها. فالاتفاقيات العامة سكتت عن تنظيم موضوع السفينة واكتفت بالأحالة الصريحة للتشريعات الداخلية تبعا لما تقتضيه مصالحها واقتصادياتها. فنظرا لخطورة هذه الجرائم، قررت الحماية الجنائية لوسائل النقل البحري، حيث بادر المجتمع الدولي الي ابرام عدة اتفاقيات دولية، بهدف التصدي لهذه الأفعال، فكانت البداية باتفاقية جنيف لعام 1958، ثم تلتها بعد ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار 1982، وأكدت على استخدام البحار لأغراض سلمية.

أقامت هذه الاتفاقيات توازنا دقيقا بين الحقوق السياسية والولاية والحريات التي تتمتع بها كل دولة في مختلف المناطق البحرية، لكن الاتفاقية أغفلت العديد من الأفعال الاجرامية التي ترتكب في عرض البحر، مما دفع الجماعات الدولية الي اصدار العديد من الاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة للسلامة البحرية لعام 1988، والبروتوكول

المعدل سنة 2005، بالإضافة الي اتفاقية فينا لمكافحة الاتجار غير المشروع والمؤثرات العقلية بالمخدرات 1988، وبروتوكول منع ومعاقبة الاتجار بالبشر خاصة النساء والأطفال، المكملان لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة.

أهمية الموضوع:

تبرز أهمية هذا الموضوع في كونه أكثر الموضوعات صعوبة في القانون الدولي للبحار، ولهذا تتطلب دراسته من جميع الجوانب الأمنية والاقتصادية، وخاصة الجانب القانوني لحصر الجرائم المرتكبة في البحر التي تمس وسائل النقل البحري ووضعها في إطار قانوني وعملي، وسعي المشرع الوطني بسن قوانين حديثة وإصدار أحكام قضائية تواكب التقدم التقني الهائل الذي أصاب الملاحة البحرية، والحد من هذه الجرائم خاصة أنها تزداد كلما ازدادت الحاجة لنقل البضائع عبر البحر.

أهداف الموضوع:

يهدف هذا الموضوع الي الوقوف على مدى الحماية الجنائية التي توفرها الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، وكذلك التشريعات الوطنية للسفن سواء في حالة إبحارها في أي مكان أو كانت في حالة رسو في أحد الموانئ، التي تتبع الدولة التي تنتمي اليها السفينة، أو أحد موانئ الدولة الأجنبية. والقاء الضوء على رجال انفاذ القانون في حماية وسائل النقل البحري بما يشمل في ذلك الموانئ وتسهيلات الملاحة البحرية المختلفة.

أسباب اختيار الموضوع:

تتمثل الأسباب الذاتية التي ترجع في إختيارنا لهذا الموضوع هو الرغبة في التعمق والتخصص فيه أكثر، حيث لاحظنا أنه لا يحظى بالتركيز المناسب مقارنة مع مكانته الحساسة من قبل المجتمع الدولي، وتسليط الضوء عليه باعتباره يمس بالتجارة الدولية عموما والنقل

البحري خصوصا، ونظرا لما يعيشه المسرح الدولي من أحداث ولعل خير دليل علي ذلك ما يحدث مؤخرا في خليج عدن باليمن. أما الأسباب الموضوعية تتمثل في كون القانون الدولي للبحار من أهم مواضيع القانون الدولي العام، وأكثرها تعقيدا خاصة من الناحية الجنائية. بالإضافة للانتشار الواسع للجرائم البحرية المرتكبة ضد السفن في أعالي البحار، وكذلك من أجل لفت نظر الجهات الدولية المعنية بالأمن البحري، بسن قوانين أكثر ردها وفعالية ضد مرتكبي الجرائم البحرية.

الدراسات السابقة:

لدراسة هذا الموضوع تحتم علينا النظر اليه وتحليله في إطار الإشكالات التي أوجدت القانون الدولي للبحار، وتقييد المساحات البحرية بسيادة الدول، وعليه نعالج هذا الموضوع من الجانب الجزائي نتيجة التعرض لوسائل النقل البحري والتصدي للجرائم البحرية خاصة في أعالي البحار، وهذا من خلال إجراءات مكافحتها ووضع تدابير أمنها وحمايتها. وبصدد انجازنا هذا البحث وقفنا على دراسات علمية في هذا الموضوع حيث اعتمدنا علي المراجع التالية:

* الحماية الجنائية لوسائل النقل البحري دراسة مقارنة، من اعداد الدكتور حمدي النهري تتناول فيها تاريخ وتطور الحماية القانونية لوسائل النقل البحري وتباين الحماية الجنائية المقررة للسفن ثم القانون الواجب التطبيق في المناطق البحرية المختلفة وبعدها تناول الحماية الجنائية لوسائل النقل في التشريعات المقارنة ودور الشرطة في تأمين عناصر النقل البحري.

* بالإضافة الى رسالة ماجستير تحت عنوان، القرصنة البحرية بين الممارسات الدولية والقانون الدولي للطالب فؤاد بوقجوة، وتناول فيها الجوانب القانونية للقرصنة البحرية وتطورها التاريخي، بالإضافة الي الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية.

*أطروحة دكتوراه أخرى تحت عنوان، مكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر للدكتور مصطفى العطافي، تناول فيها الجوانب القانونية للأفعال المهددة للأمن البحري من خلال أعمال العنف البحري و التهريب البحري، ثم تناول الجهود الدولية لمكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر.

الصعوبات:

يشير موضوع الحماية الجنائية لعناصر النقل البحري العديد من الصعوبات التي تواجه النقل البحري، سواء من حيث حجم التكلفة المالية الكبيرة التي تتكبدها الدول في تسيير أساطيلها البحرية خاصة الدول النامية التي تحتاج الي أدني الإمكانيات. فالصعوبات التي واجهتنا في دراسة هذا الموضوع هو قلة المراجع المتخصصة حيث لم نجد إلا مرجع واحد بنفس العنوان، وعدم تطرق الجامعات الجزائرية لهذا الموضوع بصفة كاملة، حيث تناولت هذا الموضوع بشكل جزئي وهذا ما دفعنا الي جمع عناصر البحث من مراجع مختلفة.

الإشكالية:

نظرا للمكانة المميزة والأهمية البالغة لعناصر النقل البحري، والتي تعتبر الركيزة الأساسية للتجارة الدولية، عملت اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار علي تكريس الحماية الجنائية وتعزيز الأمن لها، ومما سبق يمكن طرح الإشكالية الرئيسية التالية:

ما مدي فاعلية الاجراءات الجنائية الدولية التي اتخذها المجتمع الدولي لحماية عناصر النقل البحري؟

وعليه ينبثق من هذه الإشكالية أسئلة فرعية عديدة تتمثل في:

1- فيما يتمثل المركز القانوني للسفن في مختلف المناطق البحرية؟

2- ماهي أهم الجرائم التي تمس بعناصر النقل البحري؟

3- فيما تتمثل تدابير الحماية التي أقرتها المنظومة الدولية؟

4- كيف تتم إجراءات ضبط مرتكبي الجرائم البحرية؟

المنهج المتبع:

ولدراسة هذا الموضوع إتبعنا المنهج التحليلي، إذ يعتبر المنهج المعتمد في تحليل النصوص القانونية، تحليل وتضمين نصوص الاتفاقيات الدولية ومدى مطابقتها لممارسات الدول، واعتمدنا على المنهج الوصفي من خلال تطرقنا للجرائم البحرية، وكذلك قمنا باتباع المنهج المقارن حيث تناولنا من خلاله التشريع الفرنسي والتشريع الجزائري من خلال تباين العقوبات المقررة على مرتكبي الجرائم البحرية.

تقسيم الموضوع:

للإجابة على إشكالية المطروحة حول موضوع الحماية الجنائية لعناصر النقل البحري، تم تقسيمه الي فصلين، تناولنا في الفصل الأول صور الجرائم الماسة بعناصر النقل البحري، هذا بدوره قسمناه الي مبحثين، في المبحث الأول تطرقنا الي تبيان المركز القانوني للسفن، وفي المبحث الثاني تطرقنا الي الجرائم الماسة بعناصر النقل البحري خاصة في أعالي البحار. أما الفصل الثاني تناولنا فيه ضبط الجرائم الماسة بعناصر النقل البحري، حيث تطرقنا في المبحث الأول لتدابير حماية عناصر النقل البحري، وفي المبحث الثاني تم التطرق فيه الي الأحكام الإجرائية المتعلقة بضبط مرتكبي الجرائم البحرية.

الفصل الأول: صور التعدي على عناصر النقل البحري

تمهيد:

يختلف نطاق المركز القانوني للسفن في حالة إنتقالها من مكان لآخر، فقد تتواجد في مناطق خاضعة لسيادة الدولة الساحلية كما هو الشأن بالنسبة للمياه الداخلية والإقليمية، وقد تكون أيضا في مجال بحري لا سيادة فيه لأي نظام قانون، كما هو الحال في منطقة أعالي البحار. وبذلك فإن المركز القانوني للسفن في هذه المناطق سيختلف من منطقة لأخرى بالتأكيد، ولعل هذا الاختلاف هو ما يدفعنا للتحري والبحث عن المركز القانوني للسفينة كأحد أهم عناصر النقل البحري، وما مختلف الإنتهاكات والجرائم التي قد تتعرض لها السفن في تلك المناطق، خاصة أعالي البحار أينما لا حق لسيادة قانون أية دولة هناك، لهذا سنتطرق في المبحث الأول للمركز القانوني للسفن، أما في المبحث الثاني سنتطرق الي الجرائم الماسة بعناصر النقل البحري.

المبحث الأول: المركز القانوني للسفن

تنقسم المناطق البحرية إلى منطقتين رئيسيتين، فالمنطقة الأولى هي المنطقة اللصيقة بساحل الدولة، تسمى بالمياه الداخلية، و بانتهاء المياه الداخلية تقرر الدولة الساحلية خط أساس يبدأ منه قياس البحر الإقليمي، ويختلف عن طبيعة المياه الداخلية أما بالنسبة للمنطقة الثانية هي المناطق الغير الخاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، فهي تعتبر من أعالي البحار، و يندرج ضمن هذه الطائفة المنطقة المتاخمة تأتي بعد نهاية البحر الإقليمي، وأيضا المنطقة الاقتصادية الخالصة التي فيها للدولة حقوق سيادية طبيعية، ثم تأتي في نهاية المطاف منطقة أعالي البحار وهي المنطقة التي تتم فيها حرية الملاحة البحرية، لهذا سنتطرق في المطلب الأول إلى الولاية القانونية للسفن الأجنبية في مناطق السيادة، أما المطلب الثاني سنتطرق إلى الولاية القانونية للسفن الأجنبية في المناطق غير الخاضعة للسيادة.

المطلب الأول: الولاية القانونية للسفن الأجنبية في مناطق السيادة

القانون الدولي للبحار لم يعم بوضع تنظيم موحد للمساحات البحرية في المناطق البحرية، إنما سلط الضوء على الوضع القانوني حيث فرق بين المناطق البحرية التي تعد جزءا من إقليم الدولة والتي يكون عليها ولاية إقليمية محددة، وبين المناطق التي لا تخضع للسيادة الإقليمية، لذلك سنتطرق في هذا المطلب الي دراسة الوضع القانوني للسفن الأجنبية في المناطق البحرية التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية حيث تمارس عليها الصلاحيات القانونية الكاملة وإختصاصات غير مقيدة، وتشمل مناطق المياه الداخلية والبحر الإقليمي، حيث سنتناول في الفرع الأول الولاية القانونية للسفن الأجنبية في المياه الداخلية، أما الفرع الثاني سنتناول فيه الولاية القانونية للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية.

الفرع الأول: الولاية القانونية للسفن الأجنبية في المياه الداخلية

للدولة الساحلية وحدها حق تحديد النظام القانوني لمياهها الداخلية، حيث تمارس سيادتها فيه بنفس الطريقة التي تمارس بها سيادتها على اقليمها الأرضي، إذ تمارس إختصاصها على جميع الأشخاص الوطنيين والأجانب المتواجدين على اقليمها، ولذلك سوف نميز بين الولاية القانونية للسفن الأجنبية العامة والسفن الأجنبية الخاصة في المياه الداخلية.

أولا الولاية القانونية للسفن العامة الأجنبية في المياه الداخلية:

عرف جانب من الفقه المياه الداخلية "أنها المياه المحصورة ما بين شاطئ الدولة والجانب المواجه للبر من خط الأساس الذي يبدأ منه حساب عرض بحرهما الإقليمي والمعتبر في ذات الوقت. وجانب آخر من الفقه يذهب في تعريفه المياه الداخلية بأنها" تلك المياه التي تتغلغل في إقليم الدولة وتتداخل فيه التي تحكم موقعها تخضع لقواعد خاصة تلك التي يخضع لها باقي أجزاء البحر¹."

حددت إتفاقية جنيف 1958 في مادتها 5 وإتفاقية 1982 لأعالي البحار في مادتها 8 المياه الداخلية والتي تتكون من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه البحر الإقليمي والساحل، وتدخل ضمن المياه الداخلية كل من الموانئ و المراسي والخلجان الوطنية والقنوات وفوهات الأنهار والمياه التاريخية²، ويعتبر الميناء نقطة إرساء وعبور وإبحار البواخر والسفن، كما أنه نقطة إلتقاء اليابسة بالإقليم البحري يخضع لإجراءات وقواعد تنظيمية لا يمكن تجاوزها، جعلت منه منطقة جغرافية محددة المعالم، كما تقسم الموانئ إلى

¹ حسني موسي محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، د ط، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، ص 29.

² سامية مخلوف، رقابة الدولة علي السفن، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2015، ص 84.

أرصفة مضبوطة المقاييس عمقا وطولا لتتمكن السفن من الإرساء بكل وحرية سهولة. وحددت المادة 11 من إتفاقية 1982 طريقة رسم خط الأساس أمام الموانئ”...تعتبر جزء من الساحل أبعد المنشآت المرفقية الدائمة تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة³.

تخضع المياه الداخلية للنظام القانوني المطبق على الإقليم الأرضي للدولة الساحلية التي تمارس على هذا المجال البحري سيادة مطلقة بدون قيد أو شرط، حيث يعود لها وحدها حق تحديد النظام القانوني لمياهها الداخلية والقوانين المطبقة عليها، فيما يتعلق بالصيد ومرور السفن الأجنبية⁴.

تعتبر السفينة الحربية كما هو مسلم به كعينة ممتازة للسفن العامة فإنها كانت ولفترة طويلة تستمد وضعها القانوني أينما حلت من فكرة الإمتداد الإقليمي لدولة العلم وإقتضت ضرورات حسن المعاملة الدولية إعفاء السفينة الحربية من الولاية القضائية للدولة المضيفة⁵.

هنا يجب عدم الخلط بين الخضوع للقانون والخضوع للاختصاص، فالأول يجب إحترام القانون، والثاني يمكن من إتخاذ الإجراءات الخاصة بالمحاسبة على مخالفة القانون في حالة إرتكاب مخالفة له، فالسفينة الحربية ملزمة بالتقييد بقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الخاصة بالملاحة والتعليمات الصحية، وعليها إحترام تشريعات وإختصاصات الدولة خاصة البوليس وحفظ النظام، إلا أن هذه السفن تتمتع بالحصانة القضائية في القضايا المدنية والجزائية⁶.

³ محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008، ص 106

⁴ سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2014/2015، ص 33

⁵ جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة (البري - البحري - الجوي)، ج 2، د ط، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2009، ص 220.

⁶ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 90.

1- الخضوع للقانون:

يحق لدولة الميناء أن تنظم أو تمنع تواجد السفن العامة الأجنبية خاصة السفن الحربية في موانئها، فلها أن تحدد مدة الإقامة وعدد السفن التي يمكن تواجدها في الميناء وشروط دخولها⁷، فالدولة الساحلية هي التي تحدد بموجب سلطتها التقديرية، فمثلا مدة الإقامة في فرنسا 15 يوم، ويحق لدولة ثالثة أن تحتج أو تتدخل في هذا الأمر كاحتجاج الاتحاد السوفيتي في بداية عام 1948 على رسو سفينة حربية أمريكية في موانئ إيطاليا⁸.

يحق للدولة الساحلية أن تمنع السفن من الدخول إلى موانئها، ولكن إذا سمحت لها بالدخول فتنتمتع تلك السفينة بالحصانة بالنسبة للاختصاص المدني باعتبارها مظهر من مظاهر سيادة دولة علم السفينة، وتكون الحصانة كاملة ضد الحجز عليها أو تفتيشها، أو الخضوع للدولة الساحلية⁹. وتأكدت هذه الحصانة منذ عام 1810 في القضية التقليدية Schooner Exchange التي فصلت فيها المحكمة العليا في الولايات المتحدة¹⁰.

يجوز للدولة الساحلية رفض دخول السفن الحربية إلى موانئها دون أن يترتب ذلك مسؤوليتها الدولية¹¹، فيعود ذلك إلى تقدير سلطات الدولة الساحلية، فعندما تخالف السفينة العامة قوانين الدولة الساحلية أو إذا كان وجودها يؤدي إلى الإخلال بأمن الدولة الساحلية، فإن هذه الأخيرة تطلب منها المغادرة فورا دون أن يجوز لها اتخاذ إجراءات بحقها¹². يحق للسفن الحربية الأجنبية في زمن السلم، أن تمر في المياه الداخلية، إلا أنه يبقى لدولة الساحلية

⁷ سماح بلوط، المرجع السابق، ص 39.

⁸ محمد المجذوب، القانون الدولي العام، ط6، منشورات الحلبي الحقوقية، 2007، ص 482.

⁹ محمد هوامش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، د ط، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، الجمهورية العربية السورية، 2018، ص 7.

¹⁰ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 90.

¹¹ جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 221.

¹² سماح بلوط، المرجع السابق، ص 40.

حق تنظيم هذا المرور وإخضاعه لبعض الشروط، أما في زمن الحرب فالدول لا تسمح لأي سفينة حربية أجنبية محايدة مياهاها الداخلية إلا بإذن خاص¹³.

للسفينة العامة الحربية بالخصوص مركز قانوني متميز، إذ تتمتع بالحصانة الكاملة ولا يجوز لدولة ميناء إخضاعها لولايتها القضائية، وهو المبدأ المكرس والمواثيق الدولية على غرار إتفاقية بروكسل لعام 1926 الخاصة بحصانة السفن المملوكة للدولة والتي نصت على الحصانة القضائية للسفن الحربية التي تكون ملكا للدولة¹⁴، ومعنى ذلك أن السفينة الحربية لا تخضع لصلاحيات الدولة المحلية، فلا يحق لهذه الدولة ممارسة عملا من أعمال الإكراه كالتفتيش والتوقيف أو الحجز أو حتى الصعود على متنها، كذلك بالنسبة لتدابير الضبط البوليسي أو الجمركي التي لا يمكن للميناء ممارستها إلا خارج نطاق السفينة¹⁵.

2 الخضوع للاختصاص:

يعود إختصاص النظر بما يحدث على ظهر السفينة إلى قائدها وحده الذي يستطيع التنازل عن هذا الحق إلى سلطات الساحل أن اقتضت الضرورة له لحكومته، وقد حصل وأن تنازلت الحكومة الصينية إلى السلطات البريطانية في هونغ كونج عن سلطة محاكمة أحد أفراد الطاقم، لقيامه بقتل قائد السفينة المسماة (شونغ شانغ) سنة 1939¹⁶.

إذا كان الاختصاص الجنائي للدولة الساحلية على السفن الأجنبية، التي تقع جرائم على متنها أو منها حالة تواجدها في مياهاها الداخلية، مستنتج من نص الفقرة الثانية من المادة 27 من إتفاقية أعالي البحار 1982 والتي تنص: "لا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في اتخاذ أي خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة

¹³ محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 428.

¹⁴ جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 222.

¹⁵ محمد المجذوب، المرجع السابق، ص 376.

¹⁶ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 91.

أجنبية خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية،¹⁷ فان ذلك الإختصاص وفقا لصريح نص المادة، ينعقد حتى ولو غادرت تلك السفينة إلى نطاق المياه الإقليمية أو حتى في أعالي البحار، ما دام أن الجريمة حال وقوعها كانت السفينة متواجدة بمياهها الداخلية قبل هذه المغادرة اللاحقة لإرتكاب الجريمة¹⁷، وتجدر الإشارة كذلك أن حصانة الإختصاص كما تتمتع بها السفينة، فإنها تشمل علاوة على ذلك الطاقم على متنها مهما كانت جنسية البحارة المكونين له، أما عند نزولهم إلى البر فتتفرق الممارسة الدولية بين حالتين:

- إذا كان نزولهم لمهمة رسمية لقضاء حاجة تخص السفينة وكانوا بالزري الرسمي فان الحصانة تلازمهم.

- إذا كان نزولهم لقضاء حاجة لهم شخصية، فإنهم لا يتمتعون بأية حصانة و يخضعون لمبدأ إقليمية القانون والقضاء الوطنيين للدولة الساحلية عند مخالفتهم للقوانين السارية على الأشخاص الطبيعيين فيها¹⁸. وفي حالة فرار مجرم إرتكب جريمة على ظهر السفينة ثم هرب فوق إقليم الدولة الساحلية صاحبة الميناء، لا يجوز لقائد السفينة عامة البحث عنه وإلقاء القبض عليه، إلا بطلب من السلطات المحلية القبض عليه، أو عليه أن يطلب إسترجاعه بواسطة قنصل الدولة الذي ينتمي إليها، وفي حالة مغادرة السفينة ميناء الدولة الساحلية يسلم المجرم إلى قنصل دولته¹⁹.

يمكن للسفينة الحربية أن تمنح اللجوء السياسي إلى اللاجئين السياسيين الذين يصلون إلى متنها، ويمكن لي قائد السفينة أن يمنح الحماية للمجرم الإعتيادي إذا كان من طاقمه،

¹⁷ محمد النهري حمدي حسن، الحماية الجنائية لعناصر النقل البحري، ط1، المركز القومي للإصدارات القانونية القاهرة، مصر، 2020، ص 136.

¹⁸ جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص226.

¹⁹ سماح بلوط، المرجع السابق، ص 43.

ورفض تسليمه إلى السلطات المحلية. كما تتمتع السفن العامة الأخرى المخصصة لأغراض غير تجاربه الحصانة المقررة للسفن الحربية²⁰.

ثانياً الولاية القانونية للسفن الخاصة الأجنبية في المياه الداخلية:

تخضع السفن الخاصة بسبب إختلاف طبيعتها عن السفن العامة لإختصاص دولة الساحل بصورة عامة، ما لم يوجد حكم يقضي بخلاف ذلك، لذا السفينة الخاصة ملزمة باحترام جميع اللوائح والقوانين المتعلقة بالملاحة، وبكل ما يتعلق بأمن الدولة الساحلية خاصة بالنسبة للسفن التي تعمل بالطاقة الذرية أو التي تحمل مواد مشعة أو سامة²¹.

فتح موانئ الدولة أمام وصول السفن الخاصة، هو أحد عوامل التقدم الحقيقي للتجارة الدولية، والسفن تتمتع بكل الحقوق على أساس المساواة، وهذا يتعلق بالموانئ العامة المخصصة لها²².

إستقر العرف الدولي منذ أوائل القرن العشرين، على السماح للسفن الأجنبية الخاصة بالتردد على موانئ الدولة الساحلية منها سفن تجارية وسفن صيد²³. ومن ثم نستطيع القول هذا النوع من السفن مجرد من كل إدعاء بالحصانة²⁴، وهذا لا يعني بأي حال من الأحوال أن تمنع الدولة الساحلية السفن الأجنبية الخاصة التجارية من الدخول إلى موانئها، وإنما يمكنها أن تغلق في حالات معينة ولفترة مؤقتة تتعلق بأمنها الوطني ولأسباب صحية أو بيئية على أن يطبق الحظر على جميع السفن بما فيها السفن الوطنية، ففي حالة الغلق دون إنذار سابق

²⁰ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 91.

²¹ المرجع نفسه، ص 92.

²² سماح بلوط، المرجع السابق، ص 43.

²³ محمد المجدوب، المرجع السابق، ص 377.

²⁴ جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 277.

أو إبلاغ فإنها تدفع تعويض مقابل ذلك، حيث أقرت إتفاقية جنيف لسنة 1923 بمبدأ حرية دخول السفن التجارية دون تمييز مع بعض الاحتياطات والتحفظات²⁵.

يتجه جانب كبير من الفقه إلى أن السفن التي تدخل المياه الداخلية بفعل القوة القاهرة (كعاصفة ترمي بها إلى خليج يعبر من المياه الداخلية) لا تخضع لاختصاص الدولة لإنعدام عنصر الرضا²⁶.

1- الولاية المدنية: تخضع المنازعات المدنية بين دولة الميناء والسفينة إلى قواعد القانون الدولي الخاص في عمومها، سواء في مجال القانون الواجب التطبيق للجهة القضائية المختصة، إلا أنه ما يلاحظ أنه في القضايا ذات الأهمية النسبية كثيرا ما يلجا طرف النزاع إلى التحكيم التجاري الدولي من ثم لا توجد قاعدة يحتكم إليها، مع ذلك فإن الشائع أن العقود الشكلية من الأعمال البحرية، والرهون البحرية والمنازعات المتعلقة بحقوق الإمتياز، أو كل العلاقات التي تنشأ بين أفراد الطاقم على ظهر السفينة أثناء تواجدها في المياه الداخلية لدولة أجنبية، فالمبدأ خضوعها لدوله العلم²⁷.

لا يجوز للدولة الساحلية القيام بإجراءات التنفيذ والإجراءات التحفظية في المسائل المدنية ضد السفن الأجنبية، إذا كانت هذه الإجراءات خاصة بالتزامات أو مسؤوليات أثناء مرورها في مياه الدولة الساحلية والملاحة فيها، وهذا ما نصت عليه الفقرة 28 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار²⁸.

²⁵ سماح بلوط، المرجع السابق، ص 44.

²⁶ محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص 225.

²⁷ جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 229.

²⁸ سماح بلوط، المرجع السابق، ص 46.

2 -الولاية الجنائية: ظهر هذا الإتجاه على يد القضاء الإداري الفرنسي، بعد الرأي الذي أصدره مجلس الدولة أعلى هيئة قضائية إدارية في فرنسا بتاريخ 20 نوفمبر 1806 فيما بات يعرف بقضية (Newton et Sally)، وتتلخص وقائع هذه القضية في كون السفينتين الأمريكيتين كانتا راسيتان في ميناء Anvers آنذاك ميناء فرنسي (بلجيكي حالياً)، ثم إنتقلت إلى ميناء مرسيليا وأثناء توقفهما في هذين الميناءين وقعت حوادث على متنها. إرتكز مجلس الدولة في إصدار فتواه على إعتبارات يصفها الفقه الفرنسي بكونها عملية ورأي انه لا يكون من إختصاص القضاء الفرنسي:

*الإهتمام بالمخالفات البسيطة التي ترتكب هنا وهناك على متن السفن الأجنبية بين طواقمها.

*ألا يبت في المخالفات التي تمس بالنظام الداخلي للسفينة وان كانت مجرمة في القانون الفرنسي.

ويكون للقضاء الفرنسي الإختصاص الجنائي للأفعال المجرمة والمعاقب عليها في القانون الفرنسي في الحالات الثلاث:

²⁹*أن تكون الجريمة المرتكبة على ظهر السفينة من فعل شخص غريب عن الطاقم أن تكون الضحية كذلك.

*كل الجرائم التي يرتكبها أفراد الطاقم على الأرض أو تلك الجرائم التي تمس بأمن الميناء.

²⁹ جمال عبد الناصر بلمانع، المرجع السابق، ص 230، 231.

كل الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة والتي يطلب بشأنها قائد السفينة مساعدة السلطات المحلية للدولة الساحلية³⁰.

الجريمة التي وقعت على ظهر السفينة لم تنحصر آثارها في السفينة بل طلت بأعينها إلى الدولة الساحلية فانتهكت قوانينها، حيث تجاوزت نتائج الجريمة حيز السفينة ونطاقها المكاني لتمتد إلى مياه الدولة الساحلية التي هي جزء من إقليمها وتمارس عليه كامل سيادتها وتخضع الجرائم التي تقع فيها لمبدأ الاختصاص الإقليمي. فهنا ينعقد الاختصاص للدولة الساحلية فيجوز توقيف السفينة وزيارتها وتفتيشها والقبض على الشخص ذا العلاقة بالجريمة ولو كان ربانها³¹.

أما الفقه الإنجليزي يقرر خضوع السفينة الأجنبية الموجودة في الموانئ الإنجليزية خضوعاً مطلقاً للاختصاص المحلي الإنجليزي إلا أن ما جرى عليه تعامل القضاء الإنجليزي فيما بعد هو خروج عن قاعدة الإقليمية خصوصاً فيما يتعلق بالنظام الداخلي للسفينة والعلاقة بين الربان وأفراد الطاقم. وبذلك يكون الموقف البريطاني قد إقترب من الموقف الفرنسي، وقد أخذت العديد من التشريعات الوطنية بهذا النهج على غرار الجزائر³².

الفرع الثاني: الولاية القانونية على السفن الأجنبية في المياه الإقليمية:

تأتي منطقة البحر الإقليمي في المرتبة الثانية من المناطق البحرية الخاضعة للولاية الإقليمية للدولة الساحلية، فهي تلك المنطقة التي تلي المياه الداخلية لهذه الدولة مباشرة، حيث تمتد سيادة الدولة الساحلية للبحر الإقليمي بكل ما يحتويه، ويعد من المساحات البحرية المهمة على الصعيد السياسي والاقتصادي والإستراتيجي للدولة الساحلية.

³⁰ المرجع نفسه، ص 231.

³¹ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 93.

³² محمد هوامش، ريم عبود، المرجع السابق، ص 7.

اختلفت آراء فقهاء القانون الدولي في معنى البحر الإقليمي، حيث نجد كل فريق يركز على جانب معين ويهمل جوانب مهمة، فالبعض يركز على الجانب الجغرافي والآخر يركز على علاقة البحر الإقليمي بإقليم الدولة أو بالبحر العالي³³، حيث نصت إتفاقية جنيف في مادتها الأولى على: "تمتد سيادة الدولة خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية إلى منطقة من البحر متاخمة لشواطئها تعرف باسم البحر الإقليمي"³⁴، كما نصت المادة الثانية من إتفاقية 1982 على أنه: "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي"³⁵.

التعريف الأول من إتفاقية جنيف 1958 إستثنى المياه الأرخيبيلية من وصف البحر الإقليمي بعدما أخذت به إتفاقية 1982 لقانون البحار. وحددت المادة الثالثة من إتفاقية جنيف 1958، عرض البحر الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا، هناك خط يسمى خط الأساس العادي، يبدأ منه قياس البحر الإقليمي إذ يعتبر آخر نقطة على الشاطئ، تنحصر عنها المياه وقت الجزر وهناك خطوط تسمى خطوط الأساس المستقيمة في الدول ذات التفرجات الكثيرة، وتتبع نفس الطريقة أيضا في القياس في حالة الخلجان، وتسمى المياه الواقعة خلف تلك الخطوط في مواجهة الإقليم البري للدولة بالمياه الداخلية، ولا تعتبر جزءا من البحر الإقليمي³⁶.

أما بخصوص كيفية قياس البحر الإقليمي في بعض الحالات الخاصة، كالخلجان، الموانئ والجزر والأنهار والمرتفعات، التي تنحصر عنها المياه وقت الجزر فضلا عن الأحكام

³³ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 99.

³⁴ المادة 1 من إتفاقية جنيف، لأعالي البحار، 1958.

³⁵ المادة 2 من إتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار، 1982.

³⁶ محمد النهري حمدي حسن، المرجع السابق، ص 111.

الخاصة بالأرخبيلات، حيث وضعت لها إتفاقية جنيف 1958 وتابعتها في ذلك إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أحكام خاصة لبيان كيفية قياس البحر الإقليمي³⁷.

لقد كان الإتجاه في بداية الأمر، من خلال لجوء الدولة الساحلية إلى إمتلاك بحر إقليمي هو المحافظة على سلامة إقليمها ومن أي اعتداء خارجي قد يأتي إليها عن طريق البحر، وهو ما يبرز إعتبار عرض البحر الإقليمي يتحدد بمدي قذيفة المدفع، ولكن مع مرور الوقت ظهرت الأهمية الإقتصادية للمنطقة التي تتمثل أساسا في الإستفادة من الثروة السمكية، لذلك توسعت هذه الأهمية لتشمل الجانب الصحي كونه يشكل حزام أمان من كل أشكال التلوث والأمراض³⁸.

البحر الإقليمي يخضع للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية، ولا يحد من مظاهر هذه السيادة سوى قيد واحد أقره القانون الدولي للبحار، تسييرا للملاحة البحرية وهو المرور البريء لسفن الدول الأجنبية، إلا أن تمتع هذه السفن بهذا الحق لا يعفيها من الخضوع إلى مجموعة من القواعد والتنظيمات تضعها الدولة الساحلية ترقبا لصيانة أمنها وتنظيم الحركة الملاحية لسواحلها، ومع ذلك فالسفن العامة والخاصة لا تتمتع بنفس المركز القانوني عند وجودها في البحر الإقليمي، إذ يؤخذ بدولة العلم في حالة السفن العامة وبمعيار دول الساحل في حالة السفن الخاصة، كما أن الأمر يختلف من ممارسة الإختصاص الجنائي إلى ممارسة الإختصاص المدني³⁹.

³⁷ المرجع نفسه، ص 112.

³⁸ صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ط2، دار

النهضة العربية القاهرة، مصر، 1982، ص 198.

³⁹ سماح بلوط، المرجع السابق، ص 49.

أولا السفن العامة الأجنبية: نميز في هذا المجال بين سفن الحربية وبين السفن العامة الأخرى غير الحربية:

1_ السفن الحربية: تتمتع السفن الحربية الأجنبية بحصانة تامة في البحر الإقليمي للدول المختلفة، فهي تشكل عنصر من عناصر الخدمة العامة مخصصة للدفاع الوطني لدولة العلم، ولا يمكن للسفينة الحربية أن تستفيد من هذا المركز ، إلا إذا كانت قد دخلت المياه الإقليمية بشكل إعتيادي وسلكت سلوك يتصف بكل صفات المرور البريء⁴⁰، وهذا ما نصت عليه المادة 30 من إتفاقيه قانون البحار 1982 حيث أوردت حكما يخص هذا النوع من السفن وحده ودون غيره من السفن العامة الأخرى، ونصت هذه المادة على: "إذا لم تمثل أية 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 إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور"⁴¹.

السفينة الحربية معفاة من التفتيش و الحجز والتوقيف، إلا أن هذا لا يعني إعفاء السفينة أو دولتها من المسؤولية نهائيا⁴²، وتأتي المادة 31 لتبين مسؤولية دولة العلم عما يمكن أن تحدثه هذه السفن من أضرار، حيث نصت على: "تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن أي خسارة أو ضرر يلحق بالدولة الساحلية ، نتيجة عدم إمتثال سفينة حربية أو سفينة حكومية أخرى مستعملة لأغراض غير تجارية للقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال

⁴⁰ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 152.

المرور البريء: هو المرور عبر البحر الإقليمي فقط، دون الوصول الى المياه الداخلية، ويشترط فيه أن يكون متواصلا وسريعا وأن يقتصر على المرور فقط دون التوقف الطويل أو الإقامة، شرط أن يكون هذا التوقف من مستلزمات الملاحة العادية، أو لما اقتضته الظروف كالقوة القاهرة.

⁴¹ لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي - دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار -، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة، وهران، الجزائر،

2010/2009، ص 782.

⁴² محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 152.

البحر الإقليمي، أو لأحكام هذه الإتفاقية أو لغيرها"⁴³، كما نصت إتفاقية جنيف 1958 في العديد من المواد إستبعاد السفن الحكومية المستخدمة في أغراض التجارية، من نطاق حصانة السيادة، فالمادة 32 نصت على: "ليس في هذه الاتفاقية..... ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية"⁴⁴، فالسفن الحربية والسفن في مجملها عدا تلك المستعملة لأغراض تجارية تتمتع إزاء إختصاص الدولة الساحلية بحصانة تجعلها بمنأى عن كل الممارسات المتأتية عن هذا الإختصاص⁴⁵، وفي المجال القضائي يكون الأمر من إختصاص دولة العلم وفي حالات أخرى يكون لدولة الساحل، ويختلف الأمر من الميدان المدني إلى الميدان الجنائي⁴⁶.

● القضاء المدني:

تقضي القواعد العامة المتعلقة بحصانة الدول وممتلكاتها، بأن تعفي السفينة الحربية من كل الدعاوي المدنية التي تباشر ضدها أمام قضاء الدولة الساحلية، وذلك بعقد الإختصاص وجوبا للجهات القضائية لدولة العلم، فالدولة الساحلية متى سمحت للسفينة الحربية الأجنبية دخول مياهها الإقليمية، تكون ضمنا قد تنازلت عن إختصاصها القضائي⁴⁷.

هذا ما قرره إتفاقية بروكسل المنعقدة في 10/04/1926 حول المطالب الناجمة عن التصادم والإنقاذ والعواريات مشتركة التلف⁴⁸. ففي الدعاوي المدنية التي ترفع على أفراد طاقمها وجب التفريق بين فرضيتين:

⁴³ المادة 31 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

⁴⁴ المادة 32 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

⁴⁵ لخضر زازة، المرجع السابق، ص 794.

⁴⁶ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 152.

⁴⁷ سماح بلوط، المرجع السابق، ص 51.

⁴⁸ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 152.

* إذا كانت الوقائع محل النزاع، منسوبة إلى أحد البحارة العاملين على متن السفينة الحربية خارج الخدمة العامة أو بمناسبةها، يعقد الإختصاص القضاء المدني للدولة الساحلية بشرط أن لا يؤثر ذلك على أداء الفرد على متن السفينة.

* إذا كانت الوقائع محل النزاع المنسوبة إلى أحد البحارة العاملين على متن السفينة الحربية، قد وقعت في إطار الخدمة العامة وبمناسبتها، يسلب الإختصاص من القضاء المدني للدولة الساحلية، وعلى المتضرر رفع دعواه أمام قضاء دولة العلم مباشرة إذا كان ذلك متاحاً، أما عن طريق دولته التي تقوم بالمطالبة بدلاً عنه إعمالاً للقواعد العامة في مجال الحماية الدبلوماسية⁴⁹.

● القضاء الجنائي:

نميز في هذه الحالة بين الجرائم المرتكبة على متن السفينة والمرتكبة خارج السفينة:

- ارتكاب الجريمة على ظهر السفينة الحربية: ففي هذه الحالة يكون الإختصاص الإقليمي غير ممكن، بسبب عدم جواز وإستخدام القسر على متن السفن الحربية الأجنبية. فالربان هو الذي يقرر بشكل حر تسليم الجاني حتى إذا طلبته السلطات المحلية بإلحاح، هذا ما أخذ به معهد القانون الدولي في دورة ستوكهولم سنة 1928. أما الوضع الذي يخلق صعوبة خاصة في مجال التنازع بين دولة العلم والدولة الساحلية، في حاله إرتكاب الجريمة على متن السفينة الحربية وتم إلقاء القبض على الجاني خارج السفينة حيث نفرق بين حالتين من الممارسة الدولية:

* إذا كان الجاني والضحية من أفراد الطاقم، الإختصاص لدولة العلم مهما كانت جنسيتها، ويطبق نفس الإجراء إذا كان الجاني من غير أفراد الطاقم وكان الضحية من هؤلاء.

⁴⁹ جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 306.

* إذا كان الجاني والضحية من غير أفراد الطاقم تكون الدولة الساحلية هي المختصة، ولكن لا تستطيع التصرف إلا إذا سلم إليها الجاني من قبل ربان السفينة⁵⁰.

- إرتكاب الجريمة خارج السفينة الحربية: يكون الإختصاص للدولة الساحلية طالما أن الجريمة لم يرتكبها البحار وهو في الخدمة، أما إذا تمكن البحار من اللجوء الى سفينته قبل إلقاء القبض عليه فإنه لا يجوز للدولة الساحلية المطالبة بتسليمه إلا عن طريق الطرق الدبلوماسية ومن دولة العلم مباشرة.

يكون الإختصاص لدولة العلم إذا كانت الجريمة المرتكبة عند تأدية الخدمة، ويجوز لدولة الساحل أن تعتقل الجاني فقط بشرط أن تسلمه الى الربان إذا طلب منها ذلك، ولها أن تطلب من دولة العلم محاكمته وفق قوانينها وأن تطلب منها تسليمها إياه بالسبل الدبلوماسية⁵¹.

ثانيا السفن الأجنبية الخاصة: إذا كانت قد سبقت الإشارة الى أن السفينة الأجنبية العامة تتمتع بحصانة سيادية تجعلها كقاعدة عامة غير قابلة للخضوع لإختصاص الدولة الساحلية في بحرها الاقليمي، فإن الأمر مختلف بالنسبة للسفن الخاصة الأجنبية إذ لا تستفيد من تلك الحصانة المقررة للسفن العامة، وهو ما يجعلها عرضة لإختصاص الدولة الساحلية التي تتولى بموجب تشريعاتها الداخلية فيما يقع على ظهرها من وقائع وجرائم، عند تواجدها في مياهها الاقليمية⁵².

فوضع السفن الخاصة يشبه وضع الأفراد في الخارج⁵³، في خضوعهم لدولة الإقليم الذي يتواجدون عليه من جهة ويطالهم الإختصاص لدولة الجنسية من جهة، وعليه تخضع السفينة

⁵⁰ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 153.

⁵¹ سماح بلوط، المرجع السابق، ص 53.

⁵² لخضر زازة، المرجع السابق، ص 848.

⁵³ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 147.

الخاصة على الرغم من جنسيتها الأجنبية الى الدولة الساحلية وكذلك الأشخاص على متنها وإن كانوا دائمي الإرتباط بدولة العلم⁵⁴.

القانون الداخلي والعرف الدولي والإتفاقيات تحدد حسب الحالات وحسب الدول المواضيع التي لا تتدخل السلطات المحلية فيها بشرط عدم التمييز بين سفن الدول، فهذا الأمر لا يعني الدولة الساحلية طالما أن الحوادث التي تقع على السفن في الميدانين التشريعي والقضائي⁵⁵.

● الميدان التشريعي:

وضع القواعد المتعلقة بالسفن يدخل دائما في إختصاص الدولة العلم المانع، وكذلك الأمر بالنسبة للقانون العمل، وهذا الحل ينسجم مع المنطق إذ لا يعقل ان تخضع السفينة المنشأة وفقا للقانون الوطني، الى قوانين الدولة التي تمر في مياهها. وقد أكدت المحكمة العليا في الولايات المتحدة الأمريكية هذا الموقف السفن الأجنبية الموجودة في الموانئ الأمريكية في قرار صادر عنها في 18\02\1963⁵⁶.

هناك من تبني الحل الوارد في كل من المادة 17 من إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، والمادة 21 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 اللتان تقضيان إذا فسرتا تفسيراً موسعاً، بأولويه أعمال قوانين الدولة الساحلية على متن السفينة الأجنبية متى كانت في حالة مرور بريء، الى حلول غير معقولة، الأمر الذي يقود الى عدم إعتماده على اطلاقه⁵⁷.

⁵⁴ جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 316.

⁵⁵ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 147.

⁵⁶ سماح بلوط، المرجع السابق، ص 56.

⁵⁷ جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 312.

● **الميدان القضائي:** يمكن للدولة الساحلية ممارسة ولاية قضائية على السفن الأجنبية الممارسة المرور البريء في البحر الاقليمي، فتمارس اختصاصا على السفن المدنية أي التجارية او مستخدمه لأغراض تجارية، فمن جهة تمارس إختصاصا مدنيا ومن جهة اخرى تمارس إختصاصا جنائيا⁵⁸.

القضاء الجنائي: حاولت المادة 27 من إتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحار 1982 التصدي لاي تعسف قد يطرا على الدولة الساحلية، وعليه فالمادة حاولت ايجاد نوع من التوازن بين إختصاص كل من دولة العلم ودولة الإقليم، خدمة لحرية الملاحة من جهة وإحترام لسيادة الدولة الساحلية، وقد ميزت هذه المادة ثلاث حالات في مجال المتابعة الجزائية، حيث تنص المادة 27 من إتفاقية قانون البحار 1982 على: "لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة اجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة مرورها إلا في الحالات التالية فقط..."⁵⁹.

حيث تقرر هذه المادة شروط معينة يجب توفرها لممارسة الولاية الجنائية من أجل توقيف أي شخص أو إجراء اي تحقيق بصدد أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها وهي:

* إذا وقعت جريمة وامتدت نتائجها وأثارها الى الدولة الساحلية.

* إذا كان في الجريمة المرتكبة مساس بسلم الدولة الساحلية أو إخلال بحسن النظام في البحر الإقليمي.

⁵⁸ وديع خيارى، النظام القانوني لحق المرور البريء، رسالة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون الدولي

والعلاقات الدولية، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2011/2012، ص 73.

⁵⁹ المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

* إذا طلبت المساعدة الدولية الساحلية من طرف ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.

* إذا كانت هذه التدابير اللازمة لمكافحة الإتجار الغير مشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

بالنسبة للواقعة الأولى، إذا ارتكب السلوك على متن السفينة كان يتم إطلاق النار على متن السفينة فيصّب شخص على الشاطئ أو بحارة موجودين على ظهر سفينة أخرى⁶⁰.

في الواقعة الثانية، تجيز للدولة الساحلية أن تتدخل في الجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة الأجنبية مثل حيازة متفجرات أو مواد شديدة الانفجار تهدد سلامة الدولة، أو سفينة تحمل أجهزة تعمل على تعطيل الإتصالات الدولية أو أجهزة على متن السفينة لا تمس نظام تلك الدولة القانوني، وفي الحالة المعاكسة يكون لهذه الدولة التدخل في حالة تجسس أو قيام السفينة بالبث أو التلفزيوني ضد الدولة وإثارة الفتن، وهذا تدخل يكون عندما تتعرض سلامتها السياسية والعسكرية والأمنية. ويندرج تحت هذه الحالة كافة حالات المرور الغير البريء للسفن الأجنبية في البحر الاقليمي⁶¹.

بالنسبة للواقعة الثالثة، تتدخل الدولة الساحلية بناء على رغبة المسؤولين عن السفينة على أحداث تخرج عن سيطرة ومقدرة ربان السفينة، كان يعجز عن فض مشاجرة نشبت بين افراد الطاقم أو بين عدد من المسافرين الى جنسيات مختلفة.

⁶⁰ محمد النهري حمدي حسن، المرجع السابق، ص 117.

⁶¹ المرجع نفسه، ص 120.

الحالة الثانية: إذا ارتكبت الجريمة على متن سفينة أجنبية، أثناء وجودها في المياه الداخلية قبل إنتقالها الى البحر الإقليمي⁶²، ففي هذه الحالة يحق للدولة الساحلية إتخاذ جميع الخطوات التي تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر تلك السفينة⁶³.

الحالة الثالثة: إرتكاب جريمة على متن السفينة وهي في أعالي البحار وتكون بصدد المرور خلال البحر الاقليمي المتوجهة الى المياه الداخلية للدولة الساحلية، وهذا ما أكدته صراحة المادة 27 الفقرة 5 من اتفاقية البحار 1982 حيث تقول " بإستثناء ما هو منصوص عليه في أحكام الجزء الثاني عشر أو في حال إنتهاك القوانين والأنظمة المعتمدة وفقا للجزء الخامس⁶⁴، والمتعلقة بممارسة حقوقها السيادية في إستكشاف وإستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية والغير الحية في المنطقة الإقتصادية الخالصة⁶⁵، فلا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أية خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء اي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الاقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط خلال البحر الاقليمي دون دخول المياه الداخلية⁶⁶.

⁶² سماح بلوط، المرجع السابق، ص 62.

⁶³ محمد الحاج حمود، المرجع السابق ن ص150

⁶⁴ حمدي حسن محمد النهري، المرجع السابق، ص 142.

⁶⁵ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 150.

⁶⁶ حمدي حسن محمد النهري، المرجع السابق، ص 143.

القضاء المدني:

لابد من التمييز بين القضايا المتعلقة بالأشخاص الموجودين على متن السفينة وبين القضايا المتعلقة بالسفينة نفسها.

-الولاية المدنية إزاء الأشخاص: القاعدة العامة في التعامل الدولي أن السلطات المحلية تترك الاختصاص في المنازعات التي تخص اعضاء الطاقم الى دولة العلم⁶⁷، فالدولة الساحلية لا يجوز لها أن تحتجز أو تغير إزاء السفينة الأجنبية المارة في بحرها الإقليمي لممارسة إختصاصها المدني تجاه شخص يوجد على متنها والغرض من ذلك هو تفضيل عنصر إستمرار الملاحة الدولية ورحلة السفينة على أية التزامات مبنية تجاه الأشخاص هذا ما نصت عليه المادة 20 من إتفاقية جنيف 1958 والمادة 28 من إتفاقية قانون البحار 1982، وهذا لا يعني أن الشخص يتمتع بالحصانة القضائية من الإختصاص القضائي المحلي للدولة الساحلية وإنما بسبب ظروف السفينة، ويشترط في عدم تدخل سلطات الدولة الساحلية ما يلي:

* أن تكون تتعلق بالقضايا المدنية.

* أن تتعلق بقضية شخص موجود على ظهر السفينة.

* أن تكون السفينة مارة بالبحر الإقليمي وليست راسية في ميناء أو متوقفة في عرض البحر الإقليمي⁶⁸.

-الولاية المدنية تجاه السفينة: تنص الفقرة 2 من المادة 28 من إتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحار 1982 على: "لا يجوز للدولة الساحلية أن توقع التنفيذ ضد السفينة أو تحتجزها لغرض أي دعوى مدنية، إلا فيما يتعلق بالالتزامات التي تتحملها السفينة أو المسؤوليات التي

⁶⁷ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 149.

⁶⁸ سماح بلوط، المرجع السابق، ص 58.

تقع عليها أثناء رحلتها خلال مياه الدولة الساحلية تلك الرحلة⁶⁹، أما الفقرة الثالثة أجازت إتخاذ مثل هذه الاجراءات من أجل التزامات مدنية ترتبت على ذمته السفينة أثناء رسوها في البحر الاقليمي أو أثناء عبورها اي بعد مغادرتها المياه الداخلية⁷⁰، وهي الاجراءات التي تعزف الممارسة الدولية عن تطبيقها نظرا لطبيعتها غير الودية⁷¹، كما يجوز ممارسة الولاية المدنية على السفينة في حالتين:

* أن يكون ذلك مترتبا على التزامات تم التعاقد عليها مسؤوليات تحملتها السفينة أو من أجل مرورها في مياه الدولة الساحلية.

* أن ينص القانون الداخلي للدولة الساحلية على إجراءات يجب إتخاذها ضد السفينة الأجنبية التي تتوقف في البحر الاقليمي أو التي تمر في البحر الاقليمي بعد مغادرة المياه الداخلية⁷².

بالنسبة للإجراءات التي يمكن للدولة الساحلية إتخاذها عند ممارستها لولايتها المدنية ضد الأشخاص الموجودين علي متن السفينة أو ضد السفينة نفسها، أن العمل الدولي لا يعرف الانسجام، اذ نجد أن الاطراف في إتفاقية بروكسل المنعقدة في 10|05|1952 حول توحيد بعض قواعد الحجز التحفظي للسفن في البحر، قد قبلت الالتزام بقبول هذه الاجراءات التحفظية في بحرها الاقليمي تزيد عما هو وارد في المادة 28 أعلاه، لذا نكون أمام حالة عدم توافق في الالتزامات، إذ توجد مجموعة من الدول تقبل في علاقاتها المتبادلة قيودا على سيادتها تذهب الى ما هو أبعد مما هو وارد في القاعدة العامة⁷³.

⁶⁹ المادة 28 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

⁷⁰ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 149.

⁷¹ جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 315.

⁷² وديع خيارى، المرجع السابق، ص 75.

⁷³ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 149.

المطلب الثاني: الولاية القانونية للسفن الأجنبية خارج مناطق السيادة

إلى جانب الامتدادات البحرية التي تتعلق بسيادة الدول الساحلية ، هناك أيضا إمتدادات لا تخضع لسيادة أية دولة وهي منطقة أعالي البحار، التي تحتل مكانة مركزية في تاريخ القانون الدولي عموما وقانون البحار خصوصا، حيث تم التسليم لجميع الدول بحريات يمكنهم ممارستها فيه، وسنتطرق في هذا المطلب الى تعريف منطقة أعالي البحار ومبدأ الحرية فيها، كما أن الاختصاص في هذه المنطقة البحرية يؤول لدولة العلم على سفنها، لكن هذا الاختصاص له بعض الاستثناءات المفروضة على حرية البحر العالي على حقوق الدولة الساحلية، لهذا سنتطرق في الفرع الأول الولاية القانونية للسفن الأجنبية في أعالي البحار، أما الفرع الثاني سنتطرق الى حماية مصالح الدول في المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

الفرع الأول: الولاية القانونية للسفن الأجنبية في أعالي البحار:

تشمل أعالي البحار جميع أجزاء البحر، ماعدا بعض المناطق المواتية للبحر الإقليمي، إذ تتمثل في كل الأجزاء الغير خاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية. فهي مفتوحة لكافة دول العالم سواء الساحلية أو غير الساحلية، لإستغلالها لأغراض الملاحة البحرية بموجب العرف الدولي الذي قنته الاتفاقيات الدولية، كما تخضع السفن في هذه المنطقة لإختصاص دولة العلم وحمايتها لسفنها.

أولا تعريف أعالي البحار ومبدأ الحرية فيه:

لقد تم التسليم لجميع الدول بحريات معينة، يمكنهم من ممارستها في أعالي البحار، لمحاولتنا معرفة هذه المنطقة البحرية ركزنا على نقطتين، الأولى تتمثل في تعريف أعالي البحار وفقا لما جاءت به الاتفاقيات الدولية، والثانية في مدلول حرية أعالي البحار.

1- تعريف أعالي البحار:

جاء تعريف أعالي البحار في المادة الأولى من إتفاقية جنيف 1958 فعرفت بأنها، جميع أجزاء البحر التي لا تدخل البحر الاقليمي أو في المياه الداخلية للدولة، وتتمثل منطقة أعالي البحار في مياه البحر الواقعة بعد المنطقة الاقتصادية الخالصة⁷⁴، ونصت المادة 86 من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 على أنه: "تطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الاقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية، ولا يترتب على هذه المادة أي إنتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقاً للمادة 58"⁷⁵.

فاتفاقية جنيف لعام 1958 إستبعدت في مادتها الأولى فقط البحر الاقليمي والمياه الداخلية لأن المنطقة الاقتصادية الخالصة والمياه الأرخبيلية لم تكن منصوص عليها، في حين إتفاقية قانون البحار لعام 1982 أخرجت المياه الداخلية والاقليمية بالإضافة الى المياه الأرخبيلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة واستبعدت قاع أعالي البحار وباطن قاعها من مفهوم أعالي البحار⁷⁶.

2- مبدأ حرية أعالي البحار: نصت المادة 89 من إتفاقية قانون البحار 1982 على

عدم صحة إدعاءات السيادة في أعالي البحار، حيث جاء فيها: "لا يجوز لأي دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها"⁷⁷، فقد تم التسليم لجميع الدول في حريات معينة تستطيع أن تباشرها فيها، فالقواعد العرفية الخاصة بأعالي البحار إنصرفت الى تحديد أبعاد تلك الحرية، ورسمت الاطار الذي ينحرف بها عن أن تكون أداة للاتصال بين الأمم

⁷⁴ المادة 1 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار، 1958.

⁷⁵ المادة 86 من إتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار، 1982.

⁷⁶ محمد هوامش، ريم عبود، المرجع السابق، ص 92.

⁷⁷ المادة 89 من إتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار، 1982.

والشعوب ، ومصدر من مصادر حصولها على بعض موارد الغذاء، وجرى تقنين هذه القواعد في اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحر⁷⁸.

عبرت عن ذلك ايضا المادة 87 من اتفاقية البحار لعام 1982 حيث نصت على أنه: "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى"⁷⁹. إلا أن هذا المبدأ يتبعه حكم آخر في المادة 88، ينص على أن أعالي البحار تستخدم للأغراض السلمية وبالتالي سيكون التعبير على هذا المبدأ من خلال الإمكانيات المتاحة للسفن الحربية للتدخل ماديا في السفن المشبوهة، وبالتالي المبدأ الذي نصت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار هو مبدأ لحرية⁸⁰.

أهم الحريات التي نصت عليها هذه المادة تتمثل في، حرية الملاحة والتخليق ووضع الكابلات وخطوط الانابيب، واقامة الجزر الاصطناعية وحرية صيد الاسماك والبحث العلمي.

ثانيا إختصاص دولة العلم (القاعدة العامة):

القاعدة العامة في القانون الدولي هي خضوع السفن العامة والخاصة لإختصاص دولة العلم في البحر العالي، إلا أن هذه القاعدة تقبل بعض الاستثناءات للسفن الخاصة ولا تقبل أي إستثناء بالنسبة للسفن العامة، فبالنسبة للسفن الحربية يوجد إتفاق عام في الفقه والقضاء

⁷⁸ محمد النهري حمدي حسن، المرجع السابق، ص 161.

⁷⁹ المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار، 1982.

⁸⁰ MLLE. Ann Gaëlle DEMAIE, sureté des navires assurée par des gardes armes entre prise en charges par les Etats des armateurs et prise en charges par les entreprise privée, mémoire pour l'obtention du master droit et management des activités maritime, faculté de droit et science politique, d'Aix MARSIELLE, P18
mémoire pour l'obtention du master droit et management des activités maritime, faculté de droit et science politique, d'Aix MARSIELLE, P18

الدوليين وفي الإتفاقيات الدولية على عدم خضوعها إلا لقضاء دولتها، لأنها تمثل سيادة الدولة بشكل عام⁸¹.

الوضع القانوني للسفن الحربية ينتج من سيادة الدولة التي تحمل علمها، فهي آليات تستغلها الدولة حصراً لأغراض حكومية غير تجارية، وبالتالي تشارك الحصانة السيادية لدولة العلم، ولقد أكدت هذه الحصانة المادة 95 من اتفاقية 1982 على غرار المادة 8 بشأن البحر العالي بقولها: "للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم"، وكذلك الحال بالنسبة للسفن العامة الغير حربية التي تتمتع بمركز مماثل لمركز السفن الحربية فهي تتمتع بالحصانة الكاملة من ولاية أية دولة غير دولة العلم في البحر العالي⁸².

ضماناً لهذه الحريات فإن السفن في أعالي البحار لا تخضع إلا للإختصاص الوطني للدول التي تحمل علمها أو دول التسجيل، مع أن ذلك يخضع لبعض الإستثناءات في مقدمتها حق المتابعة في أعالي البحار، ثم الاختصاص على سفن القرصنة وتجارة الرقيق والمخدرات وحق التفتيش والتوقيف، بسبب خلق قواعد أخرى مثل التلوث والسفن التي لا تحمل علماً⁸³. فالملاحقات الجنائية الدولية في أعالي البحار من إختصاص السفن الحربية، وهي بمثابة مأموري الضبط القضائي المختص قانوناً بأمن أعالي البحار دون سواها، سواء كانت مكلفة بمهمة أو غير مكلفة، مما يعني مجرد تواجد السفن الحربية أو العامة في أعالي البحار يخول لها في حالة الشك بالسفينة العابرة المياه الداخلية حق الاقتراب والتفتيش والقبض والزيارة⁸⁴.

⁸¹ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 461.

⁸² وناسة بوخميس، اثار جنسية السفينة على سلامة وأمن الملاحة البحرية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون الأعمال المقارن، كلية الحقوق، جامعة الجليلي اليابس سيدي بلعباس، الجزائر، 2017/2016، ص 192.

⁸³ محمد بوسلطان، المرجع السابق، ص 266.

⁸⁴ وناسة بوخميس، المرجع السابق، ص 192.

أما السلطة على السفن الخاصة، فتخضع تلك السفن أثناء تواجدها في البحار العامة لقوانين الدولة صاحبة التسجيل، سواء على السفينة ذاتها أو على ركبائها، وسواء في ذلك القوانين الجنائية أو المدنية أو الإدارية، فإذا حدثت جريمة على ظهر سفينة في عرض البحار فإن قانون الدولة صاحبة التسجيل، هو الذي يفصل في هذه الجريمة ويحدد عقوبة عليها كذلك الحال في الامور المدنية والإدارية⁸⁵.

الفرع الثاني: حماية مصالح الدولة الساحلية:

بالرغم من أن منطقة أعالي البحار ينطبق عليها مبدأ حرية الملاحة البحرية وفقا للقانون الدولي البحري، إلا أن هناك قيود مفروضة على هذا المبدأ، وذلك حفاظا على حقوق الدولة الساحلية، حيث منح القانون الدولي للبحار ولاية رقابية وعقابية للسفن الأجنبية المتواجدة في المياه التي تعلو الجرف القاري، والمنطقة القريبة من البحر الإقليمي، ويقصد بها المناطق التي يمكن أن يهددها قرب البحري العالي منها، وهي المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

أولا المنطقة المتاخمة:

المنطقة المتاخمة أو الملاصقة هي مساحة خارج البحر الإقليمي تمارس الدولة الساحلية عليها بعض السلطات فيما يتعلق بالسفن الأجنبية. وظهرت فكرة المنطقة المتاخمة⁸⁶، بالتوفيق بين فكرتين، الأولى إمتداد السلطان الفعلي للدولة الى مساحة إضافية تمارس فيها

⁸⁵ سماح بلوط، المرجع السابق، ص67.

⁸⁶ المنطقة المتاخمة يطلق عليها عدة تسميات منها منطقة الاختصاص، منطقة الامن، الملاصقة، الا ان فكرة المنطقة المتاخمة لم تكن وليدة نص قانون معين او اتفاقية معينة، بل نشأت كنتيجة لمجموعة لمواقف الفقه والعرف الدوليين من اجل حماية مصالح الدولة الساحلية، ويرى البعض انها انشأت من اجل التوفيق بين المعيارين اللذين وضعهما الفقيهين Shoah و Galiani سنة 1730 لتحديد مسافة البحر الإقليمي، فظهرت فكرة هذه المنطقة التي تمتد علب بعد نهاية 3اميال بحرية بعد البحر الإقليمي.

بعض حقوق الرقابة الضرورية وفكرة وجوب بقاء البحار العالية حرة طليقة من جهة أخرى، وهذين الفكرتين عمليتين هي إضافة منطقة من البحر العالي لتمارس الدولة الساحلية عليها بعض حقوق الرقابة الضرورية مع بقاء هذه المنطقة قسما من البحر العالي تخضع من حيث مركزها القانوني لنظام البحر العالي⁸⁷.

الدولة الساحلية لا يعترف لها القانون الدولي بممارسة أي سلطة قد تعيق حرية الملاحة البحرية، غير تلك التي تكفل منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل اقليمها أو بحرهما الاقليمي، معاينة أي خرق لقوانينها وأنظمتها المذكورة أعلاه، إذا حصل هذا الانتهاك داخل اقليمها أو بحرهما الاقليمي، وهذا ما نصت عليه المادة 33 في الفقرة الاولى من اتفاقية قانون البحار 1982⁸⁸. فان المنطقة المتاخمة يمكن أن تلعب دورا أكثر أهمية في ظل نظام الإتفاقية الجديدة حيث أصبح لكل دولة ساحلية منطقة متاخمة لا تقل عن 12 ميلا بحري هذا من جهة، ومن جهة أخرى منح الدولة الساحلية إختصاصات محددة في المنطقة المتاخمة، يعني أن الإختصاصات لا تمتد الى عموم المنطقة الإقتصادية الخالصة⁸⁹.

ثانيا المنطقة الاقتصادية الخالصة:

خصصت إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 المتعلقة بقانون البحار، جزءا خاصا بهذه المنطقة التي لم تكن موجودة في اتفاقيات قانون البحار السابقة، وتتمتع هذه المنطقة بأهمية كبيرة نظرا لحقوق الدولة الساحلية فيها. وقد عرفتها المادة 55 من إتفاقية الأمم المتحدة بأنها: " المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الاقليمي وملاصقة له"⁹⁰.

⁸⁷ محمد النهري حمدي حسن، المرجع السابق، ص 146.

⁸⁸ جمال عبد الناصر مانع، المرجع السابق، ص 356.

⁸⁹ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 218.

⁹⁰ المادة 55 من اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار 1982.

تعد المنطقة الاقتصادية الخالصة جزء لا يتجزأ من أعالي البحار، إلا أن الدولة الساحلية تملك عليها مجموعة من الاختصاصات لا تؤثر على الطبيعة القانونية لهذه المنطقة، وبالتالي فهي لا تخضع لزيادة الدولة الساحلية، وقد تضمنت المادة 56 في فقرتها الأولى أحكاما تتعلق بحقوق الدولة الساحلية السيادية في المنطقة الاقتصادية الخالصة وكذلك ولايتها على بعض الأنشطة، ومن هذه الحقوق استغلال الموارد الطبيعية، الموارد الحية والانتفاع بها، تنفيذ قوانين وأنظمة الدولة الساحلية⁹¹، وللدولة الساحلية حق الولاية على المنطقة الاقتصادية الخالصة، أي حق إشراف ومراقبة وتنظيم سواء في حالة قيامها بالأنشطة أو في حالة قيام الغير بها بعد الترخيص له بذلك من قبل الدول الساحلية، وهذه الأنشطة تتعلق بإقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات والبحث العلمي وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها⁹².

تقتضي ممارسه الدولة الساحلية لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة وعلى الجرف القاري جملة من التدابير التي تشمل الغير بما في ذلك السفن الأجنبية المارة في تلك المنطقة، فالمادة 73 من اتفاقية 1982 تجيز للدولة الساحلية لهذا الغرض " أن تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفقيشها واحتجازها واقامة دعاوي قضائية ضدها، وفقا لما تقتضيه الضرورة، لضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي إعتدتها طبقا لهذه الاتفاقية لغرض ممارسة"،... حقوقها السيادية في إستكشاف واستغلال وحفظ وادارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة"⁹³.

أما فيما يتعلق بالمركز القانوني للسفن فان الجرائم والتصرفات التي تقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة لا تتمتع الدولة الساحلية بالولاية القانونية والقضائية عليها كما هو الحال

⁹¹ محمد هوامش، ريم عبود، المرجع السابق، ص 24.

⁹² محمد منصورى، المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، مجلة الأستاذ الباحث والدراسات القانونية والسياسية، جامعة باتنة 1، الجزائر، المجلد 2، العدد 10، جوان 2018، ص 679.

⁹³ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 466.

بالنسبة للجرائم والتصرفات التي تقع في البحر الإقليمي، فهي تعد خارج حدود الدولة الساحلية القضائية وكأن الجرائم وقعت فيها، وقعت في منطقة أعالي البحار ويسري على الجرائم التي تقع فيها ما يسري على الجرائم التي تقع في أعالي البحار، وللدولة الساحلية الحق في إتخاذ الإجراءات الجزية ضد الخرق المرتكب من قبل السفن الاجنبية ضد قوانين وأنظمة تلك الدولة المتعلقة بتلك الأنشطة⁹⁴.

المبحث الثاني: الجرائم الماسة بعناصر النقل البحري

تزايد حركة الملاحة البحرية في العالم نتيجة كثرة عمليات النقل والصيد البحري وكذا السياحة، زاد من امكانية تهديد الأمن البحري من قبل العناصر الارهابية وعصابات الجريمة المنظمة، التي تتسلل الى السفن والموانئ مرتكبة شتى أنواع الجرائم، ومن بين أشهر تلك الجرائم انتشارا نجد الجرائم الالكترونية وكذا جرائم الاتجار بالبشر والمخدرات.

المطلب الاول: جريمة القرصنة البحرية وجريمة البث الإذاعي غير

المصرح به:

تعتبر الملاحة البحرية من أهم وسائل المواصلات الدولية، فانه لا يمكنها أن تعرف معنى الحرية والازدهار إلا في ظل الأمن والاستقرار، لذا إتفقت الدول منذ القدم على التصدي للجرائم التي تعرض حرية الملاحة البحرية للمخاطر، ولعل القرصنة أعظم هذه الجرائم. أما جريمة البث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار هو من مستحدثات إتفاقيات الأمم المتحدة لأعالي البحار، فاتفاقية جنيف لأعالي البحار لم تتعرض لهذا الموضوع، ولعل مرجع ذلك يعود الي عدم الشعور بهذا الموضوع في حينه، لكون مخاطر هذا البث لم تتضح، ولان التقدم العلمي والفني في هذا المجال لم يصل بعد الي درجة إثارته، وعلى هذا الأساس يتم

⁹⁴ نادية عمران، محاضرة في مقياس القانون الدولي للبحار، موجهة إلى طلبة السنة الثانية ماستر تخصص قانون دولي عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، لونيبي على جامعة البليدة 2، 2021/2022، ص 28.

التطرق في الفرع الأول لجريمة القرصنة البحرية، أما الفرع الثاني ستطرح فيه جريمة البث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار.

الفرع الأول: جريمة القرصنة البحرية

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من أقدم الجرائم وأخطرها، التي قد ترتكب ضد سلامة السفن وما عليها في البحر، لذا سعى المجتمع الدولي إلى مكافحتها والتصدي لها، إذ تم تجريم أعمال القرصنة البحرية لأول مرة بصدور اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار سنة 1958 ثم بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، ومن خلال هذا الطرح سنتطرق إلى التفصيل في تعريف جريمة القرصنة البحرية وذكر أركان قيامها.

أولا تعريف جريمة القرصنة البحرية

لقد تعدد التعريفات القرصنة البحرية منذ القدم بسبب اختلاف أوجه نظر فقهاء القانون الدولي في تحديدهم للعناصر المكونة للجريمة ، وقد أبرمت اتفاقيات دولية عديدة لمكافحتها فقد عرفت المادة 15 من اتفاقية البحر العالي والمادة 101 من اتفاقية 1982 القرصنة بأنها أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلبي يرتكب لأغراض خاصة بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ،ويكون موجها ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة في البحر العالي ،أو في مكان خارج نطاق ولاية أية دولة ، واعتبرت أي اشتراك طوعي أو أي عمل من أعمال التحريض أو التسهيل العمد بمثابة القرصنة⁹⁵.

ثانيا أركان قيام جريمة القرصنة البحرية:

تقوم جريمة القرصنة البحرية كغيرها من الجرائم وذلك بتوافر أركانها من الركن الشرعي، الركن المادي، الركن المعنوي، وفي هذه الحالة يضاف الركن الدولي أيضا نظرا لطبيعة الجريمة.

⁹⁵ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 467.

1_ الركن الشرعي : في بادئ الأمر كانت القرصنة البحرية مجرمة على أساس عرفي فقط، وبعد تفاقمها وكبر تداعياتها وخطرها الذي مس الدول، قامت بعض الأنظمة الداخلية لبعض الدول بتجريمها كإيطاليا ثم جرمت في القانون الدولي لأول مرة ضمن أعمال النهب في اتفاقية لاهاي لعام 1899 في المادة 47 منها⁹⁶، ثم في اتفاقية لاهاي الرابعة لعام 1907 وبعدها جرم دولياً رسمياً بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 وتلتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 في المادة 101 منها⁹⁷.

2_ الركن المادي: يقوم الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية في اتيان عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب الصادرة عن طاقم السفينة أو الطائرة أو المسافرين على متنها⁹⁸، ويمكن تحديد شروط قيام فعل القرصنة فيما يلي:

- * القيام بعمل غير قانوني أو غير مشروع.
 - * اقتران العمل بالعنف.
 - * أن يرتكب العمل لأغراض خاصة.
 - * أن يكون من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة.
 - * أن يكون ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة.
 - * أن يتم في البحر العالي أو في أية منطقة تقع خارج الولاية الوطنية لأية دولة⁹⁹.
- لذا يجب استثناء الأعمال المشابهة التي ترتكب لأغراض سياسية من هذا الوصف ولم يشترط في النص وجود دافع الربح وإنما اكتفى بعبارة الأغراض الخاصة، وتسقط الحصانة

⁹⁶ ميلود عبد العزيز، أمال بوهنتالة، تكييف أعمال القرصنة البحرية في التشريع الإسلامي والقانون الدولي، المجلة الجزائرية للأبحاث والدراسات، جامعة باتنة 1، الجزائر، العدد 02، أبريل 2022، ص 746.

⁹⁷ عادل بودماغ، الاختصاص العالمي وتطبيقاته في القانون الدولي للبحار، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام كلية الحقوق، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2015، ص 111.

⁹⁸ فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، ج 1، منشورات زين الحقوقية، الطبعة الأولى، لبنان، 2015، ص 406.

⁹⁹ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 469.

عن السفن الحربية والسفن والطائرات الحكومية، إذا تمرد طاقمها واستولى عليها وقام بأعمال القرصنة المذكورة أعلاه، وتعامل مثل هذه السفن والطائرات معاملة سفن وطائرات القرصنة. أما العصيان الذي يحدث على ظهر السفينة في البحر العالي فقد كان يعتبر سابقا بمثابة قرصنة لكن بموجب مواد اتفاقه البحر العالي لعام 1958 لم يصبح كذلك وإنما يعتبر من أعمال العصيان التي تدخل ضمن الاختصاص الجنائي مانع لدولة العلم حيث لا يجوز لأي دولة أخرى التدخل لمنعه ومعاقبته¹⁰⁰.

3- الركن المعنوي: يقصد به الجانب الشخصي أو النفسي للجريمة ، فلا تقوم الجريمة بمجرد توفر الركبين المادي والشرعي، بل لابد من أن تصدر الواقعة عن إرادة فاعلها وترتبط بها ارتباطا معنويا¹⁰¹، أي توفر القصد الجنائي لفاعلها بمعنى إرادة إتمام الأفعال المادية المكونة لجريمة القرصنة البحرية مع تمثيل نتائج أفعاله من قبل، وفضلا عن توافر هذا القصد يجب أن يتوفر أيضا القصد الخاص والمتمثل في نية الكسب ونية الكسب الخاص¹⁰²، أي يعني انتهاز الفرصة أو الشروع في الاعتداء، وهذا ما يعد أحد أهم العناصر الأساسية للتمييز بين القرصنة البحرية العالمية والأعمال السياسية التي تكون ذات هدف سياسي بحت¹⁰³.

4- الركن الدولي: يعتبر الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية الشيء الذي يميز هذه الجريمة عن غيرها من الجرائم الداخلية الوطنية ، ويضفي عليها الميزة الدولية، ويتوفر

¹⁰⁰ المرجع نفسه، ص 468.

¹⁰¹ ميلود بن عبد العزيز، أمال بوهنتالة، المرجع السابق، ص 747.

¹⁰² عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم العام، الجزء الأول، الجريمة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2009، ص 269.

¹⁰³ علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، رسالة لنيل شهادة الماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2007، ص 67.

هذا الركن إذا ما ارتكب اعتداء على مصلحة أو حق يحميه القانون الجنائي الدولي ، كما تشترط النصوص الاتفاقية أن تقع أعمال التعرض لهذه الجرائم في أعالي البحار¹⁰⁴ .

الفرع الثاني: مفهوم جريمة البث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار

لقد منع النظام الملحق باتفاقية جنيف بشأن المواصلات اللاسلكية المعقودة عام 1959 إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي الصوتي والتلفزيوني من على متن السفينة أو الطائرات، أو من أية مادة طافية ملحقة موضوعة خارج الأقاليم الوطنية للدول الأطراف.

استنادا إلى هذا المنع أرسلت اللجنة الدولية لتسجيل الترددات منشورا إلى الدول الأعضاء في الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية، رجت فيه الإدارات المكلفة بتسجيل السفن أن تتأكد من عدم وجود أي جهاز بث إذاعي على متن تلك السفن باستثناء الأجهزة المخصصة للملاحة¹⁰⁵ .

بعدها جرم البث الإذاعي غير المصرح به في اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار عام 1982 بناء على اقتراح من الجماعة الأوروبية، وقد تأخر هذا التجريم بسبب أن ذلك يعود إلى قاعدة عرفية مستقرة في تعامل الدولي منذ مده كافية¹⁰⁶ .

عرفت المادة 109 من اتفاقية البحار لعام 1982 البث الإذاعي غير المصرح به في فقرتها الثانية بأنه: «إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يستثنى من ذلك إرسال نداءات الاستغاثة» .

¹⁰⁴ منى سليمان، مشكلة القرصنة البحرية في العلاقات الدولية دراسة في منطقة القرن الإفريقي الصومال نموذجا، رسالة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، 2016/2015، ص42.

¹⁰⁵ عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، أطروحة دكتوراه تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، 4 ديسمبر 2014، ص 301.

¹⁰⁶ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 473.

أما في الفقرة الأولى من نفس المادة فقط حثت الاتفاقية جميع الدول للتعاون فيما بينها لقمع هذا البث، أما الفقرة الثالثة، فقد أجازت الاتفاقية فيها على أن يحاكم الشخص المتورط في هذا البث أمام محاكم أحد الدول الآتية:

- دوله علم السفينة
- دوله تسجيل المنشأة
- الدولة التي يكون الشخص من رعاياها
- أية دولة يمكن استقبال البث فيها

أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها. في الفقرة الرابعة من المادة 109 من نفس الاتفاقية فقد أجازت عمل بالمادة 110 من اتفاقية قانون البحار لأي دولة تتمتع بالولاية أن تقوم بالقبض وفقا للفقرة الثالثة من نفس المادة¹⁰⁷.

المطلب الثاني: جرمي الاتجار الغير مشروع بالبشر والمخدرات

يعد مبدأ حرية أعالي البحار الذي يترتب لجميع الدول، وغياب السلطة الدولية سمح وساهم بشكل كبير يدعوا للقلق في انتشار ارتكاب جرائم ذات بعد عالمي، كالاتجار بالبشر والمخدرات والمؤثرات العقلية، والتي تمس بكرامة وحقوق الإنسان كبشر أولا قبل أن تمس بعناصر النقل البحري، ولعل تزايد نشاطات النقل البحري جعل من أعالي البحار بيئة خصبة لمثل هاته الجرائم وللخوص في تفاصيل كل جريمة على حدى، سنتناول جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية في الفرع الأول، وجريمة الاتجار غير المشروع بالبشر في الفرع الثاني.

¹⁰⁷ المادة 109 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

الفرع الأول: مفهوم جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات

العقلية

تعد هذه الجريمة أحد أخطر الجرائم التي تتضافر جهود الدول لمكافحتها باتخاذها نظام تعاوني فيما بينها، ولهذا فإننا سنتطرق إلى التعريف بالجريمة وكذا ذكر تلك الجهود من خلال هذا الفرع.

أولا تعريف جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية

تعتبر اتفاقية لاهاي لعام 1912 الوثيقة الأولى في هذا الخصوص ومنذ وقت مبكر شعر المسؤولون أن مكافحة الفعالة للاتجار الغير المشروع بالمخدرات تتطلب عالميه المكافحة لهذا أوكلت هذه المهمة إلى عصبة الأمم المتحدة ثم فيما بعد إلى الأمم المتحدة حيث في نطاق هذه الأخيرة أنشئ قسم خاص للمخدرات في الأمانة العامة ويقوم بمهام الأمانة العامة للجهاز الدولي للرقابة على المخدرات ولجنة المخدرات¹⁰⁸.

أثمرت جهود الأمم المتحدة عن إبرام اتفاقية نيويورك لعام 1961 المسميات الاتفاقية الموحدة للمخدرات حيث حرمت الاتفاقية الاتجار الغير مشروع بالمخدرات وألزمت الدول الأطراف باتخاذ الإجراءات الضرورية لمراقبة نقل ومرور استيراد تصدير المخدرات لغير الأغراض المشروعة التي حددتها، وتلتها اتفاقية فيينا بشأن المواد التي تؤثر على العقل لعام 1971 والتي نصت على أحكام تتعلق بتجريم الاتجار بالعقاقير التركيبية للمخدرات، وعليه فالاتفاقية قامت بتوسيع نطاق دائرة التجريم لجريمة الاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية مما أضفى عليها الطابع الدولي¹⁰⁹،

¹⁰⁸ نضال بوعون، الاتجار الغير مشروع بالمخدرات في أعالي البحار، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية

والسياسية، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة 1، الجزائر، العدد التاسع، مارس 2018، ص 7.

¹⁰⁹ محمد منصور الصاوي، أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية، دراسة في القانون الدولي الاجتماعي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، مصر، دون سنة الطبع، ص

وبعدها جاءت اتفاقية 1982 لقانون البحار كي تؤكد على تجريم هذا الفعل في مادة 108 حيث نصت على أن نقل هذه المواد بواسطة السفن في أعالي البحار لغرض الاتجار بها إذا ما كان ذلك مخالفا للاتفاقيات الدولية يعد جريمة كما دعت جميع الدول للتعاون من أجل محاربتها¹¹⁰.

تعد هذه الاتفاقية مع إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988 الإطار القانوني لتنظيم التعاون الدولي قمع الاتجار بهذه المواد في البحر ، حيث عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988 في مادتها الأولى أن الاتجار غير مشروع هو تلك الجرائم المنصوص عليها في الفقرتين الأولى والثانية من المادة الثالثة في الاتفاقية والتي تكون نتاج أي مخدر أو مؤثرات عقلية أو حتى صنعها أو استخراجها أو تحضيرها أو عرضها للبيع أو توزيعها أو تسليمها وإرسالها بطريق العبور أو نقلها أو استيرادها أو تصديرها وهذا بمراعاة اتفاقية 1961 بصيغتها المعدلة واتفاقية 1971 وكذا زراعة خشخاش الأفيون أو شجرة الكوكا أو نبات القنب لغرض إنتاج المخدرات¹¹¹ .

ثانيا التصدي لجريمة الاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية:

لقد سعت الأمم المتحدة لبذل جهود من أجل تطوير مكافحة الاتجار الغير مشروع بالمخدرات فقد أنشئ قسم خاص للمخدرات في الأمانة العامة يقوم بمهام الأمانة العامة للجهاز الدولي للرقابة على المخدرات ولجنة المخدرات حيث عمل كل من لجنة المخدرات والفريق العامل المعني بالتعاون البحري معا على تعزيز التعاون الدولي والإقليمي والثنائي في مجال قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية.

أكدت أيضا الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها المرقم(د-أ-20) ، على الحاجة إلى إتخاذ تدابير اللازمة لتعزيز التعاون الدولي لمواجهة مشكلة المخدرات العالمية وعقدت

¹¹⁰ المادة 108 من اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار 1982.

¹¹¹ المادة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار الغير مشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، 1988.

دورة استثنائية من 8 إلى 10 حزيران 1998 خصصت لمواجهة مشكلة المخدرات العالمية وقد أصدرت جملة من القرارات والتوصيات لهذا الغرض كما قام برنامج الأمم المتحدة للمراقبة الدولية للمخدرات بنشاط لتسهيل تنفيذ المادة 17 من إتفاقية 1988 كما قامت كذلك المنظمة البحرية الدولية بعدة نشاطات لتعزيز المكافحة الفعالة للتجارة غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية وقد أصدرت في جلستها العشرون مبادئ توجيهية لمنع وقمع تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية قرار الجمعية (أ / 892).

سعت كذلك الدول العربية إلى محاربتهم هذا النوع من الجريمة سواء بتنظيم ذلك في أنظمتها الداخلية أو حسب الإتفاقية العربية للمخدرات لعام 1994¹¹².

الفرع الثاني: جريمة الاتجار بالبشر عبر البحر

يعتبر الاتجار بالبشر من الجرائم التي تنتهك فيها حقوق الفرد ويستغل أسوأ استغلال ممكن والإحاطة بالجريمة أكثر سننطلق إلى مفهومها ومدى سعي الدولي لمكافحتها.

أولا تعريف جريمة الاتجار بالبشر عبر البحر:

يرى مجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة أن الاتجار بالبشر هو شكل من أشكال الرق المعاصرة، فإذا كانت أعمال العنف المنزلي والاستغلال الاقتصادي تعتبر من أشكال الرق المعاصرة مثل الاتجار بالبشر حسب رأي مجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة فإن هذا التعريف يضعف من المصطلح أما إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فقط تطرقت لهذه الظاهرة بشكل واسع بذكرها لعبارة العبودية والسبب في ذلك يرجع للغرض من الإتفاقية فهي أداة لتنظيم البحار وليس حماية حقوق الإنسان¹¹³.

¹¹² نضال بوعون، المرجع السابق، ص4.

¹¹³ Fabian Jaensch, Migrants and Refugees at Sea, Thesis Master in European Law, University Gent, 2012, P 17.

التجارة بالبشر وتجارة الرقيق لكل جريمة منهما طبيعة تختلف عن الأخرى وأكد عليه Douglas Guil Foyle حيث أن تجارة الرقيق هي جريمة دستورية تتحملها الحكومات كون العبيد ملك لأسيادهم بحكم القانون أما الاتجار بالبشر فهو جريمة يرتكبها الأفراد¹¹⁴، وبالتالي فإن الفقرة 1 (ب) المادة 110 لا توفر أساسا قانونيا كافيا للتصدي للسفن التي تتاجر بالبشر لكن بعض الدول اعتبرت الجريمتين تقريبا نفسهما كون أن حالات العجز والاستغلال التي يتعرض لها ضحايا الاتجار بالبشر هي نفس الحالات تقريبا التي يتعرض لها العبيد من حيث الأضرار التي تلحق بهم ذهبت الأمم المتحدة في تعريفها للاتجار بالبشر إلى القول "الرق أو الممارسات المشابهة للرق"، وعليه فإن الجريمتين تتشابهان في عدة نقاط وبذلك سارت عدة دول على اعتبار جريمة الاتجار بالبشر عبر البحر مجرد شكل معاصر لجريمة الرق في القدم¹¹⁵.

ثانيا التصدي لجريمة الاتجار بالبشر عبر البحر:

لقد تأكد حكم تجريم تجارة رقيق ومكافحتها بموجب نصوص القانون الدولي للبحار بداية بنصوص اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 حيث عملت على تقنين الأعراف البحرية الدولية وتطرقت مسألة الرق من خلال المادة 13 وحثت الدول على الالتزام باتخاذ الإجراءات الفعالة لمنع تجريم استخدام سفن التي ترفع علمها في مجال نقل الرقيق ومنع استخدام غير مشروع لعملها في هذا المجال¹¹⁶.

أما المادة 22 منها فقد نصت على التصريح لكافة السفن الحربية وبغض النظر عن العلم الذي ترفعه بممارسة سلطة ضبط السفن التي تقوم بنقل الرقيق¹¹⁷، وبعد استقرار قاعدة

¹¹⁴ Douglas Guilfoyle, Shipping Interdiction and the Law of Sea, Cambridge University Press, September 2009, P 77.

¹¹⁵ مصطفى العطاوي، مكافحة الاتجار بالبشر عبر البحر، المحلل القانوني، كلية الحقوق بودواو، جامعة بومرداس،

الجزائر، ع 1، 30 جوان 2020، ص 102.

¹¹⁶ المادة 13 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، 1958.

¹¹⁷ المادة 22 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، 1958.

تجريم الاتجار بالرقيق كقاعدة أمرة من قواعد القانون الدولي العام تناولتها كذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 سيرا على خطى اتفاقية جنيف في مسألة معالجة الرق والاتجار به فنصت على ذلك في المادة 99 منها التي كرستها لهذا الموضوع إذ أكدت أيضا على ضرورة التعاون بين الدول جميعها من أجل مكافحة هذه التجارة الغير مشروعة باتخاذ التدابير الفعالة قمع ومحاربة هذه الجريمة¹¹⁸.

¹¹⁸ مصطفى العطاوي، المرجع السابق، ص 101.

ملخص الفصل الأول:

المركز القانوني للسفن العامة والسفن الخاصة، يختلف في حالة وجودها في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية، حيث يؤخذ بمبدأ دولة العلم في السفن العامة، أما السفن الخاصة فيكون الاختصاص لدولة الساحل سواء بالنسبة للاختصاص الجنائي أو الاختصاص المدني. أما المركز القانوني للسفن في أعالي البحار يكون كذلك لدولة العلم إلا أن هذه السفن لها إستثناءات تفرضها النشاطات في منطقة البحر العالي.

رأينا أيضاً أن السفن قد تتعرض لعدة انتهاكات وجرائم تمس بها وبسلامة الرحلة البحرية، كجريمة البث الإذاعي الغير مصرح به في أعالي البحار وكذا جريمة القرصنة البحرية، بالإضافة الي جريمتي الاتجار الغير مشروع بالبشر والمخدرات والمؤثرات العقلية عبر البحر، حيث وجدنا أن الأساس القانوني لأغلب هاته الجرائم البحرية أو غيرها هو اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار لسنة 1982، إذ سعت مختلف الدول إلى التعاون من أجل التصدي لها ومكافحتها.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر

النقل البحري

تمهيد:

تشكل الجريمة البحرية تهديدا للأمن البحري سواء على المستوى الوطني أو الدولي فهي تؤثر على المصالح الاقتصادية للدول، خاصة التجارة الدولية التي تركز على النقل البحري، وباعتبار أن هذه الجرائم ذات طابع دولي فإنه لا يمكن لدولة بمفردها التصدي لها مهما بلغت قدرتها ومكانتها.

لذلك سعت الدول معاً لقمع الجرائم البحرية واتخاذ مجموعة من التدابير الوقائية لحماية عناصر النقل البحري، بإتباع طرق إستراتيجية تقوم على معرفة مسبقة للظروف التي تسبق أو تصاحب ارتكاب الجرائم وهي التدابير التي نظمتها مدونة ISPS، وما تضمنته الاتفاقيات الدولية من تجريم لهذه الأعمال، إلا أن أمر محاكمة ومعاقبة مرتكبي الجرائم البحرية سيرجع في النهاية لاختصاص الدول بصفقتها المنفردة، باعتبارها الجهات المختصة في حفظ الأمن البحري، حيث إعترفت الصكوك القانونية الدولية ببعض الآثار القانونية التي ترتبها تلك الجرائم كالحق في الزيارة والتفتيش، والتي يقوم بها رجال تنفيذ القانون، ثم الإحالة على القوانين الداخلية بتحديد إجراءات الضبط والمحاكمة والعقوبات المناسبة لكل جريمة، حيث سنتطرق في المبحث الأول الى تدابير حماية عناصر النقل البحري، أما المبحث الثاني سنتناول فيه الأحكام الإجرائية المتعلقة بضبط مرتكبي الجرائم البحرية.

المبحث الأول: تدابير حماية عناصر النقل البحري

لقد سبب اتساع الأنشطة الإجرامية والمخاطر البحرية تهديد حرية التجارة الدولية، حيث أصبح موضوع الأمن البحري بعد 11 سبتمبر 2001 في أمريكا أمراً مهماً على المستوى الدولي، وله الأولوية في كل ما يخص سلامة النقل البحري. فجريمة القرصنة البحرية من الجرائم العابرة للحدود ولا تأتي بمحض الصدفة وإنما بعد الإعداد والتخطيط المسبق، فهذه العمليات تتم في مواقع نائية بعيدة عن النجدة والاستجابة السريعة للاستغاثة، وعلى هذا الأساس تم وضع خطط أمنية لمواجهة هذه الأعمال الإجرامية، والهدف من هذه الخطة حماية السفن ومن عليها من الركاب أو العاملين أو الطاقم سواء في عرض البحر أو في الميناء وكذلك استخدام برامج المراقبة من اجل فحص الحدود البحرية والمترددین على الميناء وحوايات البضائع قبل تحميلها إلى السفن مع الاستعانة على الإمكانيات الاقتصادية للدولة. وعلى هذا الأساس سنتطرق في المطلب الأول الي التدابير الوقائية لحماية السفن من القرصنة البحرية، أما المطلب الثاني سنتناول فيه برامج المراقبة البحرية للتصدي للأعمال غير المشروعة التي تتم عبر البحر.

المطلب الأول: التدابير الوقائية لحماية السفن من القرصنة البحرية

اتخذ القطاع البحري لدى معظم الدول جملة من التدابير لحماية السفن وما عليها من التهديد الذي يشكله القراصنة، ولهذا الغرض وجب تحسين الإجراءات الأمنية سواء من حيث الملاحة والاتصالات وإدارة الأزمات بشكل تدريجي، فقد نشرت المنظمات المتخصصة الرئيسية من توحيد الممارسات الفعالة للحد من هجمات القراصنة على السفن وطواقمها والآثار السلبية التي تترتب عليها بمختلف مراحل الرحلة البحرية. ومن أشهر هذه المنظمات المنظمة الدولية البحرية (IMO) والمدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانئ (ISPS). حيث سنتناول في هذا المطلب التدابير الاحترازية لمنع التعدي على وسائل النقل البحري في الفرع الأول أما الفرع الثاني سنتناول إجراءات التصدي للجرائم البحرية.

الفرع الأول: التدابير الاحترازية لمنع التعدي على وسائل النقل البحري

عملية إبحار السفينة مليئة بالمخاطر فهي تبحر دائما وتحمل على ظهرها الأشخاص والأموال والبضائع، لذلك يجب الأخذ بعين الاعتبار الأمن والسلامة. فهناك تدابير وإجراءات يجب إتباعها، وهي عبارة عن إجراءات يتم اتخاذها من جانب ملاك السفن وطواقمها والشركات الملاحية بهدف قمع هذه المخاطر والمتمثلة في:

أولا الوقوف على المعلومات المتعلقة بالنشاط القرصني:

يجب الوقوف على المعلومات التي توفرها المنظمات الدولية والأجهزة المختصة بالدول، التي تهتم بجميع المعلومات عن أماكن النشاط القرصني وخطوط الإبحار التي تتعرض له صور الاعتداء وأوقاته وأساليبه، وذلك لتحديد الإجراءات التي يجب الأخذ بها قبل الإبحار، كالتأكد من سلامة السفينة وملائمتها للمنطقة المزمع الإبحار لها¹.

ثانيا وضع خطة أمن السفينة:

تمثل خطة أمن السفينة أحد أوتار مثلث الوقاية من خطر القرصنة المتخذة بواسطة مالك السفينة وتوضع لضمان تطبيق الإجراءات أو التدابير المتخذة على السفينة لحماية ما يوجد على ظهرها².

وضعت المنظمة البحرية الدولية وفق المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية متطلبات خطة أمن السفينة، وهي تعني خطة يتم وضعها لضمان التدابير الأمنية اللازمة على متن السفينة لحماية الأشخاص الموجودين على متنها أو البضائع أو معدات النقل أو المخازن أو السفينة ضد المخاطر أو الحوادث³ وتتمثل في:

أ- التأكد من ملائمة خطة أمن السفينة بصفة مستمرة: ينبغي أن تكون خطة أمن السفينة عند إبحارها ملائمة ومناسبة لأي متغيرات قد تحدث، وتأخذ باعتبارها كل احتمالات

¹ محمد النهري حمدي حسن، المرجع السابق، ص 259، 260.

² محمد سليمة صلاح، القرصنة البحرية، ط1، كتبه القانون والاقتصاد، الرياض، 2014، ص 344.

³ Cod ISPS J -Y Grondin Automne, éditeurs @arbitrge- maritime.org p19.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

أعمال القرصنة والنهب المسلح، وتراعي باستمرار قدرات أفراد الطاقم المتواجدين وتدريبهم وتحدد المناطق المحمية على متن السفينة وتتابع جاهزية معدات المراقبة المطلوبة⁴.

ب- **التثبت من سلامة وتجنب الأماكن الخطرة وملائمة وقف الرسو:** على السفن أن تبعد قدر الإمكان في طريقها عن المناطق التي عرفت بوقوع هجمات فيها وأن تسعى لتفادي مواقع الاختناق، وإذا كانت السفن تقترب من موانئ وقعت فيها هجمات على سفن راسية لا على سفن مبحرة، وكان من المعروف أن على السفينة أن ترسو خارج الميناء لبعض الوقت، فإن من الواجب النظر في أمر تأخير الرسو عن طريق خفض سرعة الإبحار أو إطالة الطريق للبقاء بعيدا عن الشاطئ، ومن ثم اختصار الفترة التي تكون فيها السفينة راسية⁵.

ج- **استمرار المراقبة واليقظة على السفينة سواء الرادارية أو العادية:** من الواجب أن حراس الأمن في الميناء وأثناء الرسو على متن السفن المختلفة على اتصال مع بعضهم البعض ومع سلطات الميناء أثناء حراستهم وأثناء الإبحار، فإن الحفاظ على اليقظة والانتباه يعتبر أمرا أساسيا حيث أنه في بعض الأحيان لا يكتشف الهجوم إلا عندما يظهر المهاجمون على برج القيادة في قمرة الربان⁶، وهذا دليل على عدم المراقبة أو ضعفها حيث يتيح الاكتشاف المسبق لهجوم محتمل فرصة إطلاق الإنذار وإجراءات التعامل الأخرى مع الهجوم⁷.

⁴ مصطفى العطاوي، مكافحة الاعمال غير المشروعة في البحر، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، شعبة القانون والعلوم الإدارية، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، أحمد بوقرة بومرداس، الجزائر، 2020/2019، ص 225.

⁵ علي عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 79.

⁶Si, selon le jugement Professional du capitaine prescriptions Applicables au navire en matière de sécurité et du suret surgit au cœur de son exploitation, le capitaine doit donner effet aux prescriptions qui sont nécessaires pour préserver la sécurité du navire. Dans de pareil cas, le capitaine peut appliquer des mesures sûreté temporaires et il droit en informer immédiatement l'administration, code ISPS, editeur@arbitrage-maritime.org, Règle 8, P12

⁷ محمد النهري حمدي حسن، المرجع السابق، ص 262.

د- التأكد من صلاحية الإضاءة وأجهزة الإنذار وإيقاف المناطق الهامة: يجب إضاءة الأماكن المعرضة للخطر في السفينة ومنها المؤجرة، والجوانب بشكل دائم مع مراعاة أن تكون الإضاءة غير ثابتة ودائمة حتى لا توهي للسفن الأخرى بأن السفينة راسية وليست متحركة⁸.

هـ- التأكد من صلاحية مشاعل الاستغاثة وجاهزية الأسلحة النارية وخرائط المياه: أثناء الإبحار يجب التأكد من مشاعل الاستغاثة وجاهزيتها للاستخدام عند الحاجة والاشتباه بأي هجوم قرصني، إضافة إلى التأكد من جاهزية وسلامة الخراطيم ومضخات المياه التي يمكن أن يستخدمها الطاقم لصد الهجوم. وإذا كانت السفينة مجهزة بأسلحة نارية فيجب التأكد من سلامتها مع التأكيد على أن المنظمة البحرية الدولية لا تؤيد حمل الأسلحة النارية بكثرة على السفينة لأنها قد تكون هذه للقراصنة وتستخدم سلبا إذا تمكنوا من الاستيلاء عليها⁹.

و- التأكد من سلامة أجهزة الاتصال واستمرار مراقبة الراديوية: يجب أن تكون أجهزة الاتصال سليمة وفعالة ويكون هناك شخص متخصص مسؤول بالطبع عن الاتصالات، يقوم بالعمل على الدوام حينما تكون السفينة في المناطق التي تقع فيها الهجمات أو عند اقترابها منها، وقبل الدخول إلى مناطق وقعت فيها هجمات سابقة، إذا كانت السفينة لا تملك أجهزة النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية الذي يقوم بالتحديث الأوتوماتيكي لبيانات موقع السفينة، كجهاز مصاحب و مساعد للملاحة الإلكترونية فلا بد من إدراج موقع السفينة على فترات منتظمة في أجهزة الاتصال الخاصة بمتابعة المواقع ومن المناسب أن تقوم أطقم السفن بتشغيل برامج إنذار "GMDSSC" قبل الدخول للمناطق الخطرة لاستخدامه عند الضرورة¹⁰.

الفرع الثاني: إجراءات التصدي لجرائم القرصنة البحرية:

وجود المؤهلات والكفاءات في أفراد الطاقم هذا لا يعني توفر وقاية كاملة من المخاطر والجرائم، بل لا بد وأن يوجد إلى جانب هذا الأمر القدرة على مواجهة الخطر، بمعنى

⁸ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 348.

⁹ مصطفى العطاوي، المرجع السابق، ص 299.

¹⁰ محمد النهري حمدي حسن، المرجع السابق، ص 262، 263.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

يجب أن تتوفر الإجراءات العلاجية في حالة عدم اكتمال الإجراءات الوقائية اللازمة. فالتصدي للجريمة يقع بعد البدء في التنفيذ أو الشروع، وعليه فإن الهجوم على السفينة ينتهي أما بنجاح إجراءات التصدي والقبض على المجرمين، وإما بفشل هذه الإجراءات والتمكن الجناة من السيطرة على السفينة من طاقم وركاب وبضائع وامتعة وأموال، وعليه فإن الهجوم على السفينة وهي في عرض البحر سوف ينقسم إلى ثلاثة مراحل والتمثلة في:

أولاً: الإجراءات المتبعة عند الاشتباه في حدوث الهجوم واكتشافه:

في هذه المرحلة يجب العمل على أمرين هامين، هما الاكتشاف المبكر للهجوم وإجراء اتصال بأجهزة الأمن القريبة، وبث رسائل التنبيه للسفن بأي طريقة من جهة أخرى.

أ- **الاكتشاف المبكر للهجوم:** يعتبر نجاح طاقم السفينة في اكتشاف الهجوم مبكراً خط الدفاع الأول، وذلك يتوقف على يقظة ونجاح المراقبة لاكتشاف سفينة القرصنة في الوقت المناسب، ويجب العمل على إبلاغ قوات الأمن في أقرب دولة ساحلية أو شاطئية عبر مركز تنسيق الإنقاذ استخدام نموذج رسائل السفن المعدة لذلك ومن الواجب تحذير أفراد الطاقم وتوجيههم إلى مراكزهم الدفاعية¹¹.

ب- **تفعيل الاتصال مع مراكز الأمنية والإبلاغ استعداد الطاقة:** الخطوة التي تسبق الإبلاغ الفعلي هي تفعيل الاتصال، فالسفينة إذا لم تكن على اتصال مسبق بقوات الأمن في أقرب دولة ساحلية فيجب إقامة الاتصال بمجرد الاشتباه حتى قبل الاكتشاف العملي، ليكون الطاقم مستعد. وفي حالة اكتشاف الهجوم على السفينة أن تطلق إشارات لتحذير السفن الأخرى القريبة بأنه يوجد هجوم على وشك أن يقع عليها، مع مراعاة الأنظمة والقواعد المطبقة من طرف الدولة في حالة تواجدها في المياه الإقليمية¹².

¹¹ المرجع نفسه، 273.

¹² علي عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 105.

ثانياً الإجراءات المتبعة في حالة حدوث وتأكيدهم الهجوم:

تشمل على ثلاث خطوات، الأولى قبل تمكن القراصنة من الصعود إلى السفينة والثانية بعد تمكنهم من الصعود والثالثة في حالة السيطرة على السفينة وهذه الإجراءات تتمثل في:

أ- الإنذار: إذا تم اعتداء القراصنة على السفينة فيجب تفعيل نظام الإنذار فإذا مارس الربان حقه في إطفاء نظام التحديد الأوتوماتيكي خلال العبور في منطقة القرصنة فيجب تشغيله فور وقوع السفينة تحت الاعتداء من قبل القراصنة¹³.

ب- محاولة اللجوء إلى المناورات التملصية والمراوغة: استخدام المناورات يهدف بإحداث أمواج عن طريق حركة السفينة ودورانها إلى ردع المهاجمين أو تأخير صعودهم إلى ظهر السفينة وإتاحة الفرصة أمام أفراد الطاقم للاحتماء بالمناطق المحمية والاستعداد للمرحلة التالية من التصدي¹⁴.

ج- استخدام الخراطيم لمنع المهاجمين من الصعود: إذا لم تفلح المناورات في التخلص من المهاجمين فيمكن اللجوء إلى الضغط المائي باستخدام خراطيم المياه، بضغط يبلغ 80 رطلاً للبوصة المربعة الذي يفيد في ردع وصد المهاجمين وقد يغمر الماء سفينة القراصنة أو يلحق الضرر بالمحرك والأنظمة الكهربائية¹⁵.

وفي حالة سيطرة المهاجمين على السفينة، فإن تدابير الربان والطاقم وفق خطة أمن السفينة يجب أن تهدف إلى تحقيق المستوى الأقصى من السلامة لمن هم على متن السفينة وذلك بعدم إبداء أي مقاومة مع الحفاظ على الهدوء والتعاون التام مع القراصنة وضمان بقاء كافة أفراد الطاقم بخلاف فريق برج القيادة سويًا في مكان واحد¹⁶.

¹³ مصطفى العطاوي، المرجع السابق، ص 231.

¹⁴ المرجع نفسه، ص 232.

¹⁵ محمد النهري حمدي حسن، المرجع السابق، ص 275.

¹⁶ فؤاد بوقجوة، القرصنة البحرية بين الممارسات الدولية والقانون الدولي، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، الجزائر، 2012، ص 67.

ثالثا الإجراءات المتبعة في حالة القبض على المجرمين أو انسحابهم:

إذا فشلت عملية الهجوم من القراصنة وتم نجاح خطة الأمن وتمكن أفراد الطاقم من القبض على أحد أفراد القراصنة يجب عليهم¹⁷:

* التحفظ على موقع الجريمة والآثار التي تخلفت عن الحادث وعدم العبث بها حتى تتمكن الجهات الأمنية بالدولة الساحلية من الاطلاع عليها واستخلاص الأدلة منها.
* جرد ممتلكات الركاب من الطاقم وتحرير محاضر حول ما تم إتلافه ونهبه من قبل القراصنة.

*فتح المناطق الهامة التي تم إغلاقها والعودة إلى الوضع الطبيعي عن طريق إصدار ربان السفينة تعليمات بفتح أماكن السلامة ونزع خراطيم المياه وإعادة الإضاءة¹⁸.
*وعلى السفينة اتخاذ اللازم نحو محاكمة هؤلاء طبقا لقانون دولة السفينة التي قامت بالقبض على المجرمين¹⁹.

المطلب الثاني: برامج المراقبة البحرية

اتساع نطاق الأعمال الغير المشروعة في البحر وتهديدها لحركة الملاحة البحرية، كان لابد على الدول وضع إستراتيجية وتوقع التهديدات وصد هذه الأعمال. ما نراه اليوم فشل جميع الدول وعدم قدرتها في الدفاع على نفسها، وعدم معرفة ما يحدث في البحار، فمعظم الدول أكدت أن استعمال القوة غير كافي لصد هذه الجرائم البحرية، بل يجب اتخاذ آلية تمكنهم من معالجة وتبادل المعلومات المتعلقة بهذه الأعمال، ولهذا سنتناول الرقابة على الحاويات في الفرع الأول، والرقابة على الحدود البحرية في الفرع الثاني.

¹⁷ صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 352.

¹⁸ محمد النهري حمدي حسن، المرجع السابق، ص 278.

¹⁹ صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 352.

الفرع الأول: الرقابة على الحاويات

ابتكار أسلوب الحاويات أدى إلى خلق ثورة في مجال صناعة النقل، حيث أصبح يمثل الحصة الأكبر للبضائع على مستوى العالم، ولكن هذه الحاويات أصبحت تستخدم لأغراض غير قانونية ولهذا يتطلب الأمر أكثر دقة لمواجهة هذه الأعمال غير المشروعة والمتمثلة في الاتجار بالمخدرات والبشر والأسلحة والتهرب.

أولا استعمالات الحاويات:

لا يمكن للزمن الحاضر ان ينكر أهمية الحاويات الشحن كمحور حيوي في تحقيق التواصل والتجارة العابرة للحدود، اذ تمثل هذه الهياكل البحرية الصلبة والمبتكرة عنصرا رئيسيا في اللوجستيات العالمية.

أثناء النقل البحري يتم شحن الحاويات الضخمة مما يستدعي تفريغها في الموانئ بسرعة كبيرة، هذا ما يضع أجهزة المراقبة والتفتيش في الموانئ أمر صعب، ويبرز هذا الأمر بوضوح في الدول النامية التي تقل فيها الإمكانيات المادية اللازمة لإجراء عمليات الفحص والتفتيش، مما يجعل هذه الحاويات الوسيلة لتجارة الأسلحة والمخدرات والهجرة السرية والتهرب²⁰. ويزداد الأمر خطورة إذا كانت الحاويات سرية فإنها تساعد على الأفعال غير قانونية والإجرامية التي يمكن أن تنفذ بواسطتها، بسبب عدم تمكن الناقل من فحص البضاعة، حيث يقوم بتسليم الحاوية وهي معبأة ومختومة ليتم شحنها على السفينة²¹.

²⁰ ليلي قماز، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان، الجزائر، ع 2، 2014، ص 73.

²¹ Le conteneur est secret, inadéquat parfois et d'une certaine façon crimogène : cas.com, 8 juin 1993, navire Nuptune-Gamet, DMF, Obs Yes transport de marchandise par conteneur : principes et mise en œuvre, la responsabilité du transporteur maritime face à la conteneurisation, P39. [https:// fr.scribd.com](https://fr.scribd.com).

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

يخفي المهربون بضائع محظورة داخل بضائع منقولة بطرق مشروعة وإخفائها أسفل الحاويات أو في جوانبها كالأسلحة والكحول والمخدرات خاصة في حالة النقل من الباب إلى الباب حيث لا تفتح الحاوية ولا تفرغ إلا من طرف المرسل إليه²².

ثانياً أمن الحاويات:

أمن الحاويات يؤدي إلى تحقيق أمن النقل البحري ويكون بمراقبة إدارة الجمارك للنقل بالحاويات بإحدى التدابير الفعالة للأفعال الإجرامية المرتكبة بواسطة هذه الحاويات²³.

حيث تعالج منظمة CSI التهديد الذي يتعرض له أمن الحدود والتجارة العالمية من خلال احتمال استخدام الإرهابيين لحاوية بحرية لتوصيل الأسلحة، وتقرح هذه المنظمة نظاماً أمنياً لضمان تحديد جميع الحاويات التي تشكل خطراً محتملاً وتفتيشها في الموانئ الأجنبية ووضعها على متن السفن المتجهة إلى الولايات المتحدة الأمريكية. وتتمثل العناصر الأساسية الثلاث لمنظمة CSI في:

* تحديد الحاويات العالية المخاطر وتستخدم هيئة الجمارك وحماية الحدود أدوات استهدافية آلية، لتحديد الحاويات التي تشكل خطراً محتملاً من الإرهاب استناداً إلى المعلومات المسبقة والاستخبارات الإستراتيجية.

* فحص وتقييم الحاويات قبل شحنها في وقت مبكر.

* استخدام تكنولوجيا للفحص المسبق للحاوية العالية المخاطر لضمان إمكانية إجراء الفحص بسرعة دون إبطاء حركة التجارة وتشمل هذه التكنولوجيا أجهزه واسعة النطاق للأشعة السينية وأشعة جاما وأشعة الكشف عن الإشعاع²⁴.

²² مريم درويش، التهريب البحري بالأسلحة والمخدرات وأثره على استقرار وأمن الدول، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، ع 7، ص 339.

²³ ليلي قماز، المرجع السابق، ص 78.

²⁴ -CSI: Container Security-Intiative, US. Custom and Border Protection. (gov)
<https://www.cbp.gov/csi-brief>

*استخدام الحاويات الذكية (Smart Container) فهذه الحاويات بها عدة مستشعرات لاكتشاف المواد الضارة والمتفجرات والمخدرات وكاميرات للتصوير للاكتشاف وغيرها ويمكن لهذا النظام الاتصال والتكامل مع أنظمة أخرى لتتبع الحاوية والتأكد من أمنها في جميع مراحل شحنها²⁵.

الفرع الثاني: مراقبة الحدود البحرية

قامت جميع الدول بوضع تدابير قانونية، من خلال تشريعاتها لتنظيم إقليمها البحري والحفاظ على السلامة والأمن البحريين، وذلك باستحداث هيئات وأجهزة تختص بالحفاظ على مصالحها في البحر، والتي تهدف إلى مكافحة الجرائم البحرية.

أولا الوكالة الأوروبية لحرس الحدود والسواحل (Frontex):

أوصت المنظمة العالمية للجمارك أعضائها لإنفاذ القانون، بضرورة وضع إستراتيجيات التي تمكن الإدارة الجمركية من تقديم مساهمات كاملة لمكافحة الجريمة العابرة للحدود الوطنية، مع مراعاة تسهيل التجارة الشرعية. إضافة إلى تعزيز التعاون بين إدارات الجمارك داخل الإطار القانوني الوطني، بما في ذلك تبادل الاستخبارات والمعلومات المضادة للجريمة العابرة للحدود الوطنية، وتعزيز الإطار الدولي لتبادل المعلومات الاستخباراتية²⁶.

ومراقبة الحدود البحرية تأتي على شكل شراكة بين مجموعة الدول، ومثال ذلك الوكالة الأوروبية لحرس الحدود والسواحل (FRONTEX) وتقوم هذه الوكالة بنشر لحرس الحدود والسواحل إلى جانب السفن و طائرات وغيرها من المعدات، إلى دول الإتحاد الأوروبي للمساعدة في إدارة الحدود والسواحل في مواقع مختلفة على حدود الإتحاد الأوروبي ومساعدة

²⁵ عبد الخالق كمال الدين سلمى، سامح قباري راشد، دور التقنيات الحديثة والتعاون الدولي في تبادل المعلومات لحماية أمن الموانئ الحدود البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا جامعة الملك عبد العزيز، ص8.

²⁶ أحسن عمروش، دور المنظمة العالمية للجمارك في مكافحة الجريمة المنظمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي بخميس مليانة عين الدفلى، الجزائر، ص 8.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

السلطات الوطنية في تنظيم الحدود والمراقبة، وتسجيل المهاجرين وجمع المعلومات عن الشبكات الإجرامية ومحاربة تزوير الوثائق وغيرها من الجرائم العابرة للحدود، ويمكن للوكالة نقل المعدات إلى خارج دول الإتحاد الأوروبي التي وقعت الاتفاقية معها²⁷.

ثانيا نظام مراقبة الحدود الأوروبية (Eurosur):

وتم إنشاء نظام مراقبة الحدود الأوروبية EUROSUR في عام 2013 في إطار تبادل المعلومات والتعاون بين الدول الأعضاء، ومنظمة FRONTEX لتحسين الوعي الظرفي وزيادة القدرة على الرد على الحدود الخارجية. وأهداف هذا النظام منع الجريمة عبر الحدود ومنع الهجرة غير الشرعية والمساهمة في حماية حياة المهاجرين. ومنظمة EUROSUR يتم إدارتها من طرف منظمة FRONTEX وهي مكونة من السلطات الوطنية للدول الأعضاء المسؤولة عن إدارة الحدود بما في ذلك حرس السواحل الذين يقومون بهذا المهام²⁸.

أما الولايات المتحدة الأمريكية، فقط استخدمت عدة تقنيات حديثة لحماية حدودها البحرية من بينها المنظومة الإلكترونية لمراقبة الحدود البحرية، حيث يستخدم هذا النموذج الإلكتروني في مراكز متابعة الحدود البحرية، ومراكز البحث و الإنقاذ البحري وأنظمة خدمات مرور السفن، لإعطاء معلومات متواصلة لحركة الأهداف البحرية، وتتابعها عن طريق الخريطة البحرية الإلكترونية مستخدمة تكنولوجيا الرادارات البحرية المتقدمة والخريطة الإلكترونية ونظام المعلومات الجغرافية، بالإضافة إلى استخدام نظام الطائرات بدون طيار لمراقبة هذه الحدود البحرية من قبل حماية الجمارك والحدود الأمريكية، (CBP) لتتبع المهربين والمتسللين عبر الحدود مع دول الجوار، هذه الأنظمة لدراسة الأخطار المتوقعة التي تهدد أمن البلاد من خلال عمليات تهريب المخدرات التي تتدفق على الأراضي الأمريكية بغزارة²⁹.

²⁷ الوكالة الأوروبية لحرس الحدود والسواحل، (13:31) (8-05-2024) <https://ar.m.wikipedia.org>

²⁸ EUROSUR -European Commission Migration and home affairs <https://homeaffaire.ec.eu>

²⁹ عبد الخالق كمال الدين سلمى، سامح قباري راشد، المرجع السابق، ص 8.

سعت الجزائر لتحقيق هذه الأهداف الأمنية البحرية التي تقوم بها المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ والقوات البحرية، حيث دعمت هذه المصلحة بطوافات وزوارق سريعة على طول الشريط الساحلي وأبراج مراقبة ومجموعات المدفعية الساحلية وكتائب المشاة البحرية كذلك دعمت بإنشاء ورشات لتصليح أسطولها البحري وغيرها من المصالح، كما عقدت العديد من العلاقات الخارجية للشراكة والتعاون مع بحريات أجنبية من خلال تمارين وتدريبات لأطقمها³⁰.

المبحث الثاني: الأحكام الإجرائية المتعلقة بضبط مرتكب

الجرائم البحرية

تعتبر الجرائم البحرية من المشكلات والتحديات الإقليمية والعالمية التي تواجهها الدول، وذلك لضعف قدرتها على التصدي لهذه الجرائم لذلك اعترف لها القانون الدولي بالاختصاص القضائي للنظر في هاته الجرائم، ومع ذلك فإنه يتوجب على الدول تحريك الدعوى الجنائية أيضا، والذي يستلزم اتخاذ مجموعة من الإجراءات لضبط الأشخاص المتورطين في هذه الجرائم ومصادرة الوسائل المستخدمة فيها، ثم عرضهم على الجهاز القضائي المختصة لمحاكمتهم طبقا لمبدأ المحاكمة والتسليم من طرف رجال تنفيذ القانون وعلى هذا الأساس سنتطرق إلى رجال تنفيذ القانون في المطلب الأول، وإجراءات ضبط الجرائم البحرية في المطلب الثاني.

المطلب الأول: رجال إنفاذ القانون

القانون هو أداة العدل الرادعة للشر في مختلف الجرائم البحرية التي قد ترتكب في حق المستضعفين في أعالي البحار، لذلك لابد من السهر على تطبيقه بشكل صارم وصحيح كي ينال كل ذي حق حقه، وطبعا يستوجب هذا التطبيق أشخاصا أو مصالح خاصة به،

³⁰ مصطفى العطاوي، المرجع السابق، ص 39.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

ممثلة في ربان السفينة وهو ما سنفصل فيه في الفرع الأول، والمصلحة الوطنية لحراس الشواطئ في الفرع الثاني.

الفرع الأول: ربان السفينة

الربان هو أحد أهم الرجال الذين يعملون على تطبيق القانون على السفن ويباشرون اختصاص دولة العلم، وبالضبط عند تواجدها في منطقة أعالي البحار، وبالتالي فإننا سنتطرق في هذا الفرع إلى تعريف ربان السفينة وكيفية تعيينه وعزله وما الصلاحيات التي يتمتع بها مع ذكر نوع المسؤولية الواقعة عليه حال إخلاله بواجباته أو ارتكابه مخالفة ما.

أولا تعريف ربان السفينة:

هو كل شخص يتولى قيادة سفينة من الناحية الإدارية القانونية والفنية والملاحية، له مركز قانوني خاص يتميز به عن التابعين عامة فهو ممثل للسلطة العامة على ظهر السفينة وسيد السفينة وقائدها وعميد رجال طاقم جميعا من مهندسين ملاحين وضباط، وقد خص المشرع الجزائري الربانية فصل كامل من الكتاب الثاني بعنوان الاستقلال التجاري للسفينة ضمن المواد من 580 إلى 608 من القانون البحري الجزائري³¹.
يعين ربان السفينة من قبل مجهزةا سواء كان المالك أم المستأجر المستثمر للسفينة ما لم يكن هناك نص مخالف في عقد الإيجار ويشترط في صفه الربان عدة شروط المؤهلات الفنية والتي تختلف حسب نوع السفينة وطبيعة الرحلة البحرية التي يقوم بها. أما بالنسبة للعزل فإنه تبعا للقاعدة انه من يملك حق التعيين يملك الحق في العمل فإن عزل ربان السفينة يكون من صلاحية مجهزة سفينة في أي وقت شاء³².

³¹ إخلاص بن عبيد، محاضرات في مقياس القانون البحري، موجهة لطلبة السنة الثالثة حقوق، تخصص قانون خاص،

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة 1، 2020/2021، ص26.

³² المرجع نفسه، ص 26.

ثانيا اختصاصات الربان والمسؤولية المترتبة عليه:

1- للربان عدة اختصاصات يمارسها تنقسم ما بين اختصاصات عامة وأخرى خاصة

حيث أن ;

أ-الاختصاصات العامة: يعتبر ممثلا للسلطة العامة على ظهر السفينة في

المحافظة على الأمن والسلامة العامة ومنه فإنه تخول له السلطات التالية:

*سلطة التأديب: حسب المادة 468 قانون البحري فإن الربان يمارس هذا النوع

من السلطة باعتباره الرئيس السلمي لكل أفراد الطاقم عند ارتكابه عملا يمس بالسير

العادي للخدمات على متن السفينة أو على اليابسة³³، وقد حدد المسير الجزائري

المخالفات التي يمكن أن يرتكبها أعضاء الطاقم في حال الخدمة بموجب نص المادة

469 من قانون البحري بينما حددت العقوبات التأديبية في المادتين 471 و472 بنفس

القانون.

*سلطة الضبط والتحري: بما أن للربان سلطة الحفاظ على النظام العمومي فإنه

بموجب المواد من 452 إلى 458 كانوا البحري الجزائري إذا علم الربان في أي مخالفة

ارتكبت على متن السفينة يستوجب عليه استجواب مرتكب المخالفة حول الوقائع

المنسوبة إليه والاستماع لشهود النفي وشهود الإثبات كما له الحق أيضا تسليط عقوبة

تأديبية أو تبرئه المتعة بعد ظهور نتائج التحقيق

*سلطة التوثيق: يتمتع الربان في الصلاحية موظفي الدولة فيما يتعلق بتسجيل

حالات الزواج والطلاق والولادات والوفيات التي تحدث على ظهر السفينة بموجب

المادة 596 من قانون البحري الجزائري كما له أيضا سلطة توثيق الوصايا والتصرفات

التي تصدر من رجال الطاقم أو المسافرين ويشترط فيها الرسمية على أن يسجلها في

³³ المادة 468 من القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري الجزائري.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

دفتر اليومية المعد لهذه الأغراض ويقدمها إلى السلطات المختصة خلال 24 ساعة من تاريخ وصوله إلى الميناء المسجلة فيه³⁴.

ب- **الاختصاصات الخاصة:** والمتمثلة في وظائف الربان الفنية والتجارية من

اعتباره ممثلاً للملك السفينة:

* **الوظيفة الفنية:** يعد الربان مديراً فنياً للسفينة وعليه فانه يقع على عاتقه

اخضاع السفينة للفحص ويتأكد من وجود أوراقها لديه وكذا أن يقوم هو بنفسه بعملية قيادتها من ميناء المغادرة إلى ميناء الوصول وان يكون على ظهرها عند دخول الموانئ فلا يجوز أن يتركها أثناء السفر حتى لو تعرضت لكارثة بحرية فتزى العرف على أن يكون هو آخر من يترك السفينة حسب ما اقتضت المواد من 589 إلى 591 من القانون البحري الجزائري³⁵.

* **الوظيفة التجارية:** وتكون غالباً تنفيذاً لتعليمات المجهز حسب المادة

586 من القانون البحري الجزائري حيث يخول للربان تمثيل مجهز السفينة خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع فيما يخص الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة حيث يحق للربان في هذا الإطار الاستدانة أو الاقتراب باسم مجهز السفينة فيما تقتضيه الضرورة من أجل السير الحسن للرحلة البحرية³⁶.

2- **مسؤولية الربان:** نظراً لاتساع مهام والتزامات الربان فإن ذلك يضع على عاتقه

مسؤولية واسعة أيضاً حيث انه يسأل من الناحية المدنية عقدياً اتجاه مجهز السفينة واتجاه الغير مسؤولية تقصيرية حسب المادة 608 من القانون البحري الجزائري أما من حيث أساس المسؤولية الشخصية فتكون على أساس المسؤولية المتبوع لكن من الناحية الجنائية فإنه لا

³⁴ إخلاص بن عبيد، المرجع السابق، ص 27.

³⁵ المرجع نفسه، ص 27.

³⁶ المرجع نفسه، ص 28.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

يسأل سوى عن الجرائم التي يسبب أو يساهم فيها هو وبذلك فإنه يتعرض لعقوبات قد تصل إلى الإعدام أو السجن³⁷ المؤبد أو السجن المؤقت³⁸.

الفرع الثاني: حراس الشواطئ

تعتبر المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ الجهاز الهام في الحفاظ على سلامة وأمن نشاط البحري لذلك لا بد من التطرق لمفهومها ودورها الفعال في هذا المجال.

أولا تعريف المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ:

جمعت الجزائر مختلف نشاطات الدولة في المجال البحري تحت وصاية سلطة واحدة أوكلت للمصلحة الوطنية لحراس الشواطئ حيث تعمل تحت وصاية وزير الدفاع الوطن ويعين كذلك قائد هذه المصلحة بمرسوم باقتراح من وزارة الدفاع الوطني وتتكون المصلحة البحرية وفقا للمادة 7 من الأمر 1 / 73 المتعلقة بالملاحة والصيد البحري بوزارة النقل وفي خدماتهم الجمركية لوزارة المالية وذلك حسب ما أشارت إليه المادتين 98 من الأمر 12 / 73³⁹.

ثانيا مهام المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ:

نظرا لحساسية عمل أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ ومدى أهمية دورهم في الحفاظ على الأمن البحري يتوجب تأدية اليمين أمام المحاكم وفقا للشروط والقواعد المعمول بها حيث تختص الهيئة في تولي جميع السلطات لضمان السير الحسن للنشاطات البحرية وحماية الساحل من كل من شأنه تهديد إذ يستوجب حضورها عند القيام بتفتيش السفن ذات الوزن الكبير لدى تواجدها بالموانئ والمناطق البحرية النطاق الجمركي، وتكلف المصلحة أيضا في مجموعة من الوظائف المهمة في المجال البحري وفقا لنص المادة الثانية من الأمر 73 / 12 والمتمثلة في:

³⁷ السجن المؤقت لمدة 20 سنة حسب ما نصت عليه مواد القانون رقم 98_05 المتضمن القانون البحري الجزائري.

³⁸ اخلاص بن عبيد، المرجع السابق، ص 28.

³⁹ حياة بن عيسى، مصلحة حراس الشواطئ ودورها في دعم الأمن البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، الجزائر، العدد 3، ص2.

- ادارة رجال البحر
- مسك السجل التجاري لترقيم السفن
- تسليم شهادات الملاحة وشهادات إثبات أمن السفن
- القيام بزيارات تفقد وتفتيشات أمنية على متن السفن
- حماية الأملاك الوطنية العمومية البحرية والوسط البحري
- تكلف المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ بتطبيق القوانين والأنظمة المتعلقة بالملاحة البحرية والصيد البحري والجمارك⁴⁰.

المطلب الثاني: إجراءات ضبط الجرائم البحرية

يشمل الإختصاص القضائي إجراءات الضبط القضائي والتحقيق والمحاكمة وتطبيق العقوبة. وتقوم الدول بتنفيذ هذه الإجراءات، بناء على قوانينها الداخلية وفقا للقانون الجنائي الدولي، حيث ينص القانون الدولي على منح الدول هذا الحق بشكل متساوي وبالتالي يتم متابعة ومعاينة أي شخص يرتكب جريمة من جرائم أعالي البحار على المستوى الدولي ، بغض النظر عن منصبه في الدولة، فسنتناول في الفرع الأول إجراءات المعاينة لقمع هذه الجرائم والمتمثلة في حق الاقتراب الزيارة والتفتيش والمطاردة الحثيثة وحق القبض، أما في الفرع الثاني سنتناول إجراءات متابعة المجرمين البحريين من خلال التسليم والمحاكمة وتنفيذ العقوبة عليهم.

الفرع الأول: إجراءات المعاينة

من أهم الآثار القانونية التي رتبها القانون الدولي على الجرائم البحرية، حق الاقتراب والزيارة والتفتيش وحق القبض والمطاردة الحثيثة، فاعتبار الجرائم البحرية ذات طبيعة

⁴⁰ المرجع نفسه، ص 5.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

خاصة تختلف عن باقي الجرائم الداخلية الأخرى من حيث إجراءات المعاينة، فهذه الأخيرة لا تطبق إلا على مجال الجرائم البحرية.

أولا حق الاقتراب: الاقتراب هو مجرد دعوة السفن لإظهار علمها لمعرفة انتماؤها القانوني، حيث يمنح العرف الدولي للسفن الحربية في أعالي البحار الحق في الاقتراب من السفن الخاصة وطلب رفع علمها للتحقق من جنسيتها. ولا يمكن للسفينة التجارية الخاصة أن تعرقل أو تمنع السفينة الحربية من إجراء أي تحقيق تحاول القيام به⁴¹.

وعلم السفينة قرينة على جنسيتها، وإذا رفعت سفينة ما علما لا حق لها في رفعه تعرضت للعقوبة بمقتضى قوانين دولتها وقوانين الدولة التي رفعت علمها بدون حق⁴². وحكمة حق تقرير الاقتراب، هو أن البحر طريق عالمي للمواصلات البحرية التجارية الدولية إذا يهتم القانون الدولي بحفظ النظام فيه⁴³.

ثانيا الزيارة والتفتيش: التفتيش هو الإجراء العملي الذي يسمح للدولة بممارسه اختصاصها في أعالي البحار، والتأكد من عدم إتيان ما يحرمه القانون الدولي في البحر العام⁴⁴. ويتم التفتيش في حالة وجود أسباب جدية من طرف السفينة الحربية للاشتباه في السفينة الخاصة، ومن هذه الأسباب عدم التعرف على العلم.

أجازت المادة 22 من اتفاقية جنيف لعام 1958 لقائد السفينة الحربية عند وجود حالات تدعو للشك بقيام السفينة الخاصة بالقرصنة أو تجارة الرقيق، أو بكونها بنفس جنسية السفينة

⁴¹ كهينة بطوش، نطاق تطبيق مبدأ الاختصاص القضائي العالمي بأعالي البحار مجلة الاجتهاد القضائي كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، العدد 2، أكتوبر 2021، ص1445.

⁴² محمد المجدوب، المرجع السابق، ص 466.

⁴³ وناسة بوخميس، المرجع السابق، ص 188.

⁴⁴ محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، د ط، منشأة المعارف الاسكندرية، مصر، 2000، ص181.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

الحربية رغم رفعها لعلم أجنبي أو رفضها رفع علمها الحقيقي ، أين يرسل زورقا بقياده ضابط السفينة المشتبه بها وهذه الزيارة للتأكد من أوراق الثبوتية للسفينة⁴⁵، و لتجنب أي ضبط تعسفي أو تحكيمي، في حالة براءة السفينة التي يشتبه فيها ويقام بتفتيشها تعرض الدولة التي قامت بهذا الإجراء إلى المسائلة المدنية بمطالبتها من طرف دولة العلم بالتعويض وهذا بإضفاء الحماية الدبلوماسية عليها⁴⁶. ونصت المادة 106 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على: "عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط إزاء الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها مسؤولية أية خسائر أو أضرار بسبب هذا الضبط"⁴⁷.

خولت السفن الحربية للدول المتعاقدة على نقل الرقيق بالسفن عام 1941 حق تفتيش وضبط كل سفينة تنقل الرقيق ومنحت محاكم الدولة التي ترفع السفينة علمها حق النظر في جرائم الاتجار بالرقيق⁴⁸.

على الرغم من أن المادة 108 من اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار 1982 نصت على وجوب أن تتعاون الدول لقمع جرائم الاتجار غير المشروع في أعالي البحار، إلا أنها أخرجت هذه الجريمة من نطاق حق الزيارة وتفتيش السفن الذي يشتبه في ارتكابها لجرائم

⁴⁵ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص470.

⁴⁶ محمد سعادى، القرصنة البحرية بين محاولة التصدي لها والعجز عن محاكمتها، د ط، المركز الديمقراطي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية برلين، ألمانيا، 2022، ص55.

⁴⁷ المادة 106 من اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار، 1982.

⁴⁸ محمد المجذوب، المرجع السابق، ص466.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

وحالات حددتها المادة 110، فالمكنة الوحيدة للدول هي التحقق من تطابق العلم وجنسية السفينة المشتبه فيها وهذه ثغرة أغفلتها اتفاقية قانون البحار⁴⁹.

أما اتفاقية فيينا 1988 المتعلقة بمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية نصت في مادتها الأولى على: «التسليم المراقب هو أسلوب السماح للشاحنات غير المشروعة من المخدرات والمؤثرات العقلية أو المواد المدرجة في الجدول الأول والجدول الثاني المرفقين بهذه الاتفاقية، أو المواد التي أحلت محلها، مواصلة طريقها إلى خارج إقليم بلد أو أكثر أو غيره أو إلى داخله بعلم سلطاته المختصة وتحت مراقبتها، بهدف كشف هوية المتورطين في ارتكاب الجرائم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة الثالثة من الاتفاقية»⁵⁰.

لهذا حرص القانون الدولي على مكافحة التهريب البحري للبضائع المشبوهة والغير مشروعة، بما فيها المخدرات والمؤثرات العقلية والمخدرات الحربية، فيحق لكل دولة في أن توقف سفينة المتاجرة بالمخدرات في منطقة أعالي البحار وما دونها من مياه إقليمية وداخلية. كما أقر القانون الدولي للدولة الساحلية حق ممارسة سلطاتها الهادفة للحفاظ على أمنها وتطبيق أنظمتها الجمركية وحماية مواردها الطبيعية في منطقتها المتاخمة ومنطقتها الاقتصادية الخالصة⁵¹.

⁴⁹ مصطفى العطاوي، النظام القانوني الدولي لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة، محمد بوقرة بومرداس، الجزائر، ع3، 2021، ص417.

⁵⁰ المادة 1 من اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية 1988.

⁵¹ عطاء الله غربي، التسليم المراقب البحري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة الأغواط، م1، ع1، 2014، ص67.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

لكن إذا بقي الشك وبقيت الشبهة قائمة يتوجب طلب الإذن لتفتيشها إذا كانت لها دولة تتبع لها وتحمل جنسيتها وعلمها، أما إذا كانت بدون هوية وتعذر اخذ الإذن فيجوز الشرع في تفتيش السفينة مع مراعاة بعض الإجراءات⁵².

لذا يجب أن تتم عملية الضبط في ضوء الشروط والضوابط الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، ونصوص اتفاقية الأعمال الغير مشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 2005، وأولى هذه الشروط أن تكون هناك أدلة كافية لممارسة السفينة لأعمال القرصنة، ولا يجوز القيام بعملية الضبط أو القبض كما يجب أن تتم هذه العملية من طرف السفن الحربية أو العامة التابعة للدولة والمخولة بذلك، وأن تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية مأذون لها بذلك. أما ثانياً تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط الخسائر والأضرار الناتجة عن هذا الضبط اتجاه الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، وثالثاً يجب أخذ إذن من الدولة لتفتيش السفينة في حال التأكد من جنسية السفينة والشرع بالتدابير الأخرى⁵³.

ثالثاً المطاردة الحثيثة: المطاردة الحثيثة هي حق السفن أو طائرات الدولة العامة بمطاردة السفن الأجنبية، التي ترتكب عملاً مخالفاً لقوانين وأنظمة الدولة المتعلقة بمناطق ولايتها الوطنية، ابتداءً من تلك المناطق واستمراراً في البحر العالي وذلك لغرض اقتيادها إلى موانئ الدولة الساحلية لمحاكمتها⁵⁴.

⁵² مصطفى العطايفي، مكافحة الأعمال الغير المشروعة المرتكبة في البحر، المرجع السابق، ص 311.

⁵³ ياسمين محمد حنون، التنظيم القانوني لمكافحة جريمة القرصنة البحرية، مجلة دراسات البصرة، كلية القانون، جامعة البصرة، ملحق العدد 50، كانون الأول، 2023، ص 276.

⁵⁴ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 174.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

ويشترط لهذا الحق الممنوح بموجب المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحار 1982، أن تتوفر أسباب جدية لدى الدولة الساحلية بان السفينة الأجنبية قد خالفت أنظمتها وقوانينها في مياهها الداخلية أو الإقليمية، كما أن هذه المطاردة تبدأ من إحدى هذه المناطق وتستمر دون انقطاع وان تقوم بها السفن أو الطائرات الحربية المخصصة لخدمة عامه⁵⁵. وأضافت المادة 23 من اتفاقية جنيف 1958 فقراتها الأخيرة انه إذا تم وقف سفينة أجنبية أو تم حجزها في البحر العالي في ظروف لا تبرر حق المطاردة الحديثة، فإنه يجب أن تعوض عن أية خسارة أو عن أي ضرر تحميلة هذه السفينة⁵⁶.

يمكن لسفن العامة لكل الدول أن تراقب السفن المشبوهة وتقوم بزيارتها والصعود على متنها، كما يمكنها إلقاء القبض على القرصنة المشتبه فيهم ومحاكمتهم أما محاكم الدولة التي قامت بعمليات الحجز، وهو استثناء حصري على مبدأ الاختصاص لدولة العلم في أعالي البحار⁵⁷.

الفرع الثاني: إجراءات متابعة مرتكبي الجرائم البحرية

أشرنا سابقا إلى أن الجرائم البحرية ذات طابع دولي وهي تخضع لإجراءات التحقيق لقانون الدولة التي قامت بالقبض على المجرمين، ويخول القانون الدولي العام لمحاكم الدولة التي قامت بالقبض على الأشخاص الضالعين في ارتكاب تلك الجرائم، طبقا ولقواعد القانون الداخلي لتلك الدولة سلطة، النظر في الدعاوي الناشئة عن هذه الجرائم من خلال إجراءات التسليم والمحاكمة وتنفيذ العقوبة.

⁵⁵ محمد هوامش، ريم عبود، المرجع السابق، ص 102.

⁵⁶ سماح بلوط، المرجع السابق، ص 85.

⁵⁷ Jean Christoph, Martin la répression des actes de piraterie maritime : développements de poursuite et détention des pirates Somaliens, Annuaire français de droit international vol,56 ,2010 P .503.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

أولا التسليم: تسليم المجرمين أو ما يطلق عليه بالاسترداد، يتم بناءا على اتفاقه خاصة دولية أو اتفاق عام كما هو الحال بالنسبة للمعاهدات والاتفاقيات بين الأطراف، وهو مبدأ عملي تضامني في مكافحه الجرائم العابرة للحدود لما فيه من ملاحقة المجرمين والتصدي للجريمة⁵⁸. هذا الإجراء يكون بين دولتين، الدولة الأولى هي الطالبة التي تسعى إلى استرداد المتهم لتقوم بمحاكمته أو توقيع الجزاء الجنائي عليه، أما الدولة الثانية تعتبر الدولة الطالبة والتي يكون الشخص المطلوب موجودا على إقليمها⁵⁹.

أما قانون الإجراءات الجزائية الجزائري، طلب التسليم يوجه إلى الحكومة الجزائرية بالطرق الدبلوماسية، ويرفق معها الحكم الصادر بالعقوبة حتى ولو كان أمر القبض غيابيا صادر من السلطة القضائية طبقا لأحكام المادة 702 ق ج، ويتولى رئيس الشؤون الخارجية تحويل طلب التسليم بعد فحص المستندات، إلى وزير العدل الذي يتحقق من سلامة الطلب ويعطيه خط السير الذي يتطلبه القانون طبقا للمادة 703 ق ج⁶⁰.

بالإضافة إلى تسليم المجرمين، كذلك يتم تحصيل العائدات الناتجة عن ضبطها لاستفادة الدولة الطالبة منها لأغراض التحقيق والوقائع المعروضة عليها فقط، وليس امتلاكها أو استغلالها الأشياء⁶¹.

⁵⁸ فريد علوش، نظام تسليم المجرمين في الاتفاقيات الدولية، مجلة الدراسات السياسية والقانونية، جامعة عمار ثليجي الأغواط، الجزائر، م 25، ع 5، جانفي 2017، ص 400.

⁵⁹ عقيلة عفيري، هدى عمار، مبدأ تسليم المجرمين كإجراء لتكريس العدالة الجنائية الدولية، المجلة العربية في العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة البليدة 2، م 12، ع 4، أكتوبر 2020، ص 120.

⁶⁰ مليكة درياد، أحكام تسليم المجرمين في قانون العقوبات الجزائرية، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة الجزائر 1، الجزائر، م 4، ع 1، 2019، ص 14.

⁶¹ عمر طيباوي، لخضر ربحي، علاقة القرصنة البحرية بالإرهاب، مجلة الحقوق والحريات، جامعة عمار ثليجي الأغواط، الجزائر، م 10، ع 1، ص 451.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

فيما يخص الشروط العامة للتسليم وفقا للأحكام الدولية ، انه لا يتم إلا بناء على طلب تقدمه الدولة طالبة التسليم والذي يكون بالطرق الدبلوماسية ، كما لا يجوز تسليم رعايا الدولة لأي سبب من الأسباب وإنما يكون المطلوب تسليمه من الأجانب الذين لا يتمتعون بجنسية الدولة المطلوب إليها التسليم ، ولا يجوز التسليم إذا كان العمل المنسوب إلى الشخص المطلوب تسليمه يعد جريمة طبقا لتشريعات الدولة التي تطالب بالتسليم، بالإضافة إلى انه يجب تسليم المجرم وفق للإجراءات المنصوص عليها في التشريعات الداخلية للدولة المطلوب منها التسليم⁶².

أما في جريمة تهريب المخدرات عبر البحر، لقد أقرت اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية سنة 1988 نظام التسليم، حيث اعتبرت كل جريمة من الجرائم التي تنطبق عليها الاتفاقية، مدرجة كجريمة يجوز فيها تسليم المجرمين⁶³.

نص المشرع الجزائري على هذا الشرط" التجريم المزدوج" في المادة 697 في فقرتها الأولى والثانية، أن الأفعال التي تجيز التسليم سواء كان مطلوبا أو مقبولا هي الآتية:

* جميع الأفعال التي يعاقب عليها قانون الدولة بعقوبة جنائية.

* الأفعال التي يعاقب عليها قانون الدولة بعقوبة جنحة⁶⁴.

تحتوي اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية لعام 2005، على التزامات تسليم المتهمين في المادة رقم 11 منها، والتي تنص على أن الجرائم المنصوص

⁶² أمال قارة، تفعيل آليات تسليم المجرمين في إطار المنظمة الدولية للشرطة الجنائية، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، م 9، ع 2، جوان 2018، ص 893.

⁶³ مصطفى العطافي، مكافحة الأعمال الغير مشروعة المرتكبة في البحر، المرجع السابق، ص319.

⁶⁴ مليكة درياد، المرجع السابق، ص10.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

عليها في الاتفاقية ينبغي أن تكون مدرجة كجرائم توجب تسليم المتهمين في كل اتفاقية تسليم يجري إبرامها بين الدول الأطراف⁶⁵.

ثانياً المحاكمة: تعدد جنسيات مرتكبي الجرائم البحرية، وكذا تعدد الأقاليم التي تقع عليها هذه الجرائم، يجعل الدول تحدد الجهات المختصة بمحاكمة هؤلاء الأشخاص والعقوبات التي أقرتها التشريعات الجنائية كجزاءات على تلك الأفعال.

أ- المحاكم المختصة بنظر الجرائم البحرية: تعد جريمة القرصنة البحرية أولى الجرائم التي انعقد لها الاختصاص القضائي العالمي، وذلك قبل نشاء القانون الدولي العام⁶⁶.

فهي لا تخضع للاختصاص المحكمة الجنائية الدولية على الرغم من أنها جريمة دولية، لأنها ليست جرائم منصوص عليها في نظام المحكمة (روما)، وتخضع للاختصاص المحاكم الوطنية فتطبق قانون العقوبات الداخلي للدول⁶⁷. حيث نصت المادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار 1982 على: "لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط، أن تقرر ما يفرض من عقوبات كما أن لها أن تحدد الإجراءات التي تتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية"⁶⁸.

نصت المادة 6 قمع الأعمال غير المشروعة الموجة ضد السلامة البحرية سنة 2005 على أنه: "تتخذ كل دولة طرف ما يلزم من إجراءات لإقرار ولايتها القانونية على الأفعال

⁶⁵ ميساء سعيد موسى بيضان، الاختصاص بمكافحة جريمة القرصنة البحرية، آل البيت، ع 67، ديسمبر 2018، ص374.

⁶⁶ فؤاد بوقجوة، المرجع السابق، ص88.

⁶⁷ علي عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص194.

⁶⁸ المادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحار، 1982.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

الجرميمة التي تنص عليها في المواد 3 و3 مكرر و3 مكرر ثانيا و3 مكرر ثالثا⁶⁹. ويتبين الاختصاص للمحاكم الوطنية، بالنظر إلى جرائم الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر في المادة 3 اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية سنة 1988 والتي نصت على: " يتخذ كل طرف ما يلزم من التدابير لتجريم الأفعال التالية في الإطار الداخلي في حال ارتكابها عمدا.....".

فيما يتعلق بالاختصاص على جريمة البث الإذاعي غير المصرح به لقد نظمتها الفقرة الثانية من المادة 109 حيث نصت على:

- دوله علم السفينة
 - دوله تسجيل المنشأة
 - الدولة التي يكون الشخص من رعاياها
 - أية دولة يمكن استقبال البث فيها
 - أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية
- المصرح بها⁷⁰.

ب-العقوبات:

الأكيد أن هناك تفاوت في العقوبة المقررة للقرصنة البحرية، لتباين القوانين والأنظمة المطبقة من دولة إلى أخرى، فنجدها تصل فكثير من الأحيان إلى الإعدام أو السجن المؤبد⁷¹. تنص المادة 42 من القانون رقم 98-05 المؤرخ 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري: " يعاقب بالسجن من 10 سنوات إلى 20 سنة مع مصادرة السفينة وكذا

⁶⁹ المادة 6 من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية، 2005.

⁷⁰ المادة 109 / ف 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، 1982.

⁷¹ فؤاد بوقجوة، المرجع السابق، ص 90.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

الأمالك والوسائل الموجودة على متنها كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة فيها"⁷².

يعاقب على فعل الاتجار الغير مشروع بالمخدرات عبر البحر بموجب المادة 17 من القانون 04-18 حيث تنص على انه: "يعاقب بالحبس عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة وبغرامة 5000.000 دج كل من قام بطريقة غير مشروعة بشحن المخدرات أو المؤثرات العقلية، أو نقلها عن طريق العبور وتصبح العقوبة السجن المؤبد في حالة ارتكاب الفعل السابق من قبل مجموعة إجرامية منظمة"⁷³.

أما جريمة الاتجار بالبشر عبر البحر نصت المادة 303 مكرر 5 على انه: "يعاقب على الاتجار بالأشخاص بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة وبغرامة من 1.000.000 دج إلى 2.000.000 دج إذا ارتكبت الجريمة من طرف جماعة إجرامية منظمة أو كانت للطابع عابر للحدود الوطنية"⁷⁴.

ينص القانون الفرنسي في المادة 224 فقره 6 من قانون العقوبات الفرنسي الحالي على تجريم فعل الاستيلاء أو السيطرة المرتكبة بالقوة أو التهديد بالقوة لوسيلة نقل جوية أو مائية أو غيرها، وكذلك إذا كانت الوسيلة سطحها مثبت على الرصيف القاري يعاقب عليها

⁷² المادة 42 من القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن بالقانون البحري ر ج ج د ش، ع 47، الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998، والمعدل والمتمم بالأمر رقم 76-80 المؤرخ 23 أكتوبر 1976، ج ر ج د ش، 29 الصادرة بتاريخ 10 افريل 1976

⁷³ المادة 17 من القانون 04-18 المؤرخ في 25 ديسمبر 2004 المتضمن الوقاية من المخدرات والمؤثرات العقلية وقمع الاستعمال والاتجار غير المشروعين بها، ج ر ج ج د ش، ع 83، الصادرة بتاريخ 26 ديسمبر 2004.

⁷⁴ المادة 3 مكرر 5 من القانون 09-01 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المتعلق بقانون العقوبات، ج ر ج ج د ش، ع 15، الصادرة بتاريخ 8 مارس 2009، المعدل والمتمم للأمر 66-156 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتعلق بقانون العقوبات ج ر ج د ش د.ع 49 الصادرة بتاريخ 11 يونيو 1966.

الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري

القانون الفرنسي بالسجن مع الشغل 20 عاما وتشدّد العقوبة إذا اقترن الفعل بالتعذيب وباستعمال القوة، أو نتج عنها موت شخص أو أكثر بموجب المادة 224 فقرة 7⁷⁵. ويعاقب على الأفعال المنصوص عليها في المادة 242-6 بالسجن 30 عاما، إذا ارتكب من قبل مجموعة منظمة⁷⁶.

يعاقب القانون الفرنسي أيضا على استيراد أو تصدير المخدرات بشكل غير قانوني بعقوبة السجن لمدة عشر سنوات، وغرامة قدرها €7500.00 وترتفع هذه العقوبة إلى حد السجن لمدة 30 عاما في حال ارتكاب الفعل من طرف جماعة إجرامية منظمة⁷⁷، كما اقر عقوبات قاسية على جرائم الاتجار بالبشر حيث نصت المادة 225-4-2 من قانون العقوبات الفرنسي على أنه: "يعاقب على الجريمة المنصوص عليها في المادة 225-4 الاتجار بالبشر بالسجن لمدة 10 سنوات وغرامة قدرها €1.500.000 عندما ترتكب في أحد الظروف الآتية:

*تعدد الأشخاص.

*فيما يتعلق بالشخص الذي كان خارج أراضي الجمهورية أو عندما وصل إلى أراضي

الجمهورية.

*في الظروف التي تعرض بشكل مباشر الشخص الذي ارتكب الجرم بخصوصه لخطر

الموت أو الإصابة الفورية الذي قد يؤدي إلى تشويهه أو عجز دائم⁷⁸.

⁷⁵ فؤاد بوقجوة، المرجع السابق، ص 91،92.

⁷⁶ مصطفى العطاوي، المرجع السابق، ص 327.

⁷⁷ المرجع نفسه، ص 328.

⁷⁸ L'article 225-4-2 du code pénal modifié par l'article 1 de la loi n°2013-7-11 du 5 Aout 2013, portant diverse disposition d'adaptation dans le domaine de la justice en application du droit de la République française, n°101 du 6 Aout 2013.

ملخص الفصل الثاني:

التدابير والتوجيهات التي أصدرتها المدونة الدولية لأمن السفن، لها دور فعال وبارز في منع أعمال القرصنة البحرية على السفن، كما ساهمت التكنولوجيات الحديثة في تعزيز الأمن البحري بصفة عام، من خلال استخدامها لبرامج المراقبة البحرية. أما بخصوص الأحكام الإجرائية المتعلقة بضبط هذه الجرائم البحرية فبالرغم من التفاوت في العقوبات المقررة للجرائم البحرية، إلا أن الجماعات الدولية مكنت من عدم إفلات مرتكبي الجرائم البحرية من العقاب، وهو الهدف الذي يسعى إلى تحقيقه المجتمع الدولي من خلال تبنيه المحاكمة والتسليم في المتابعات الجزائية.

خاتمة

شهدت منطقة أعالي البحار نموا وتطورا كبيرا، إلا أن هذه الاعتداءات شكلت تهديدا مباشرا لحرية الملاحة البحرية وحركة التجارة الدولية بصفة خاصة والأمن البحري بصفة عامة.

وعند تناولنا لموضوع الحماية الجنائية لعناصر النقل البحري، يمكننا القول إنه بالرغم من أن هذه الجرائم التي تقع على السفن، وعلى هذا الأساس أصدرت الجماعات الدولية العديد من الاتفاقيات لإقرار الحماية الجنائية للسفن والموانئ، وكذلك إصدار العديد من التدابير والإجراءات لحمايتها وقمع الجرائم التي تمسها، بالإضافة إلى تقاسم المسؤولية بين الدول في محاكمة ومعاقبة مرتكبيها.

وبعد دراستنا لهذا الموضوع خلصنا لعدة نتائج والتي سنوجز أهمها فيما يلي:

- سيادة الدولة تمتد على مياهها الداخلية لأنها تعتبر امتدادا طبيعيا للإقليم، ولهذا تخضع كل المخالفات والجرائم التي ترتكب في المياه الداخلية من طرف السفن أو البحارة للقانون الداخلي. أما السفن الحربية الأجنبية المرخص لها بالدخول من طرف السلطات المختصة فتخضع الجرائم المرتكبة على متنها لقانون الدولة التي تحمل السفينة علمها.
- الوضع القانوني للسفن يختلف في البحر الإقليمي عنه في أعالي البحار، ففي البحر الإقليمي تختلف من حيث الطبيعة التي تكون فيها السفينة تجارياً أو عسكرية، حيث تخضع الأولى في مواقف معينة للولاية المدنية والجنائية للدولة الساحلية بينما الثانية تكون محصنة لا يمكن فرض الولاية عليها إلا في حالة واحدة وهي القرصنة.
- الدول تتفاوت في العقوبات المقررة للجرائم البحرية وبالرغم من هذا التفاوت فقد نجحت في وضع منظومة قانونية تهدف لعدم إفلات مرتكبي هذه الجرائم من العقاب ولهذا تبنت مبدأ المحاكمة أو التسليم في المتابعة الجزائية وهو ما سعى المجتمع الدولي لتحقيقه.

- حق الاقتراب والزيارة والتفتيش وحق المطاردة الحثيثة هي إجراءات تختلف عن باقي الإجراءات الداخلية فهي لا تطبق إلا على الجرائم البحرية، وتعتبر إجراءات تمهيدية تسبق عرض مرتكبي الجرائم على المحاكمة. أما جرائم الاتجار غير المشروع في أعالي البحار فقط أخرجتها اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار 1982 من نطاق هذه الإجراءات، فاتفاقية فيينا 1988 المتعلقة بمكافحة الاتجار الغير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية

إتخذت التسليم المراقب كإجراء للتحري عن الشحنات الغير المشروعة والمشبوهة في أعالي البحار.

- المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية Cod ISPS قد وفقت في تحقيق أمن النقل البحري بمحاربتها للجرائم البحرية وخاصة الإرهاب الدولي، وكذلك التوجيهات والتدابير التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية IMO لأصحاب السفن وعمالها وربابنتها وطواقمها وذلك بتوفير الحماية للسفن من أعمال القرصنة والسطو المسلح.

للتكنولوجيات أو التقنيات الحديثة دور هام في تعزيز الأمن البحري بصفة عامة من خلال استخدامها لبرامج المراقبة البحرية المختلفة سواء هذه التقنيات تعلقت بمراقبة الحاويات أو بحماية الحدود البحرية من هجمات الإرهاب البحري والاتجار بالمخدرات والبشر.

ما خلصنا إليه من نتائج من خلال دراستنا لموضوعنا نود طرح بعض التوصيات التي نأمل منها ما يمكن أن يساهم في التغلب على سد بعض المشكلات والثغرات، والتي من أهمها:

1-الايجابات

- تقديم الدعم والمساعدة القانونية للدول التي تعاني من صعوبات في مواجهة الجرائم البحرية .

- لمكافحة جريمة القرصنة البحرية يجب على الدول الكبرى إبرام أو توقيع اتفاقيات ثنائية وجماعية مع دول المناطق التي تعد مسرحا لجرائم القرصنة وذلك لسد الثغرات التي اعترت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 وتسمح هذه الاتفاقيات لسفن جميع الدول الأطراف بالتدخل في المناطق البحرية الواقعة تحت ولاية واختصاص هذه الدول بغرض مطاردة القراصنة والقبض عليهم ومحاكمتهم.

- نظرا لكون جريمة الاتجار بالبشر من الأعمال الغير المشروعة ذات الطابع الدولي التي ترتكب في البحر، فنحن نرى ضرورة تعديل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وذلك بالنص على مكافحة جريمة الاتجار بالبشر عبر البحر بدلا من الإبقاء على النص المتعلق بتجارة الرقيق التي لم يعد لها وجود، والعمل على تكييف أحكام بروتوكول قمع تهريب المهاجرين لتطبق على هذه الجريمة من دون التغيير من

أركانها التي ينظمها بروتوكول مكافحة الاتجار بالأشخاص حتى يضمن عدم إفلات المجرمين من العقاب.

- تشديد العقوبات بحق مرتكبي جرائم الاعتداء على وسائل النقل البحري بإلزام أطراف النزاع بعدم استهداف وسائل النقل البحري، سواء كان لأطراف النزاع أو للدول المحايدة.
- دعوة الدول التي لم تصادق بعد على اتفاقية روما لعام 1988 لمنع وقوع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الملاحة والأرواح في البحار إلى المصادقة عليها والمصادقة كذلك على بروتوكول عام 2005 الملحق بهذه الاتفاقية، فهي تسمح بمحاكمة ومعاينة القراصنة ومرتكبي الأعمال الأخرى غير المشروعة ضد أمن وسلامة الملاحة والأرواح في البحار، إذا ارتكبت هذه الأعمال خارج نطاق البحر الإقليمي والمياه الداخلية للدول الأطراف أي حتى ولو ارتكبت في المناطق الاقتصادية الخالصة أو في المياه الأرخيبيلية أو في أعالي البحار.

2- السلبات:

- إتفاقية جنيف 1958 وإتفاقية أعالي البحار 1982 يعتريهما بعض القصور الذي يتضح من عدة جوانب، فهذه الاتفاقيات ضيقت من نطاق تطبيقها وهذا جعل من الصعب التحرك الدولي لمكافحة ظاهرة القرصنة البحرية، وهذا النقص يتمثل في النصوص التي أوردتها تلك الاتفاقيات التي تحصر أفعال القرصنة في أعالي البحار، ويمكن القول عدم وجود تعريف محدد ودقيق لمفهوم القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار 1982 والاتفاقيات اللاحقة وتضييق نطاق تطبيقها

- الثغرة التي اغفلتها اتفاقية قانون البحار 1982 عند إخراجها لجرائم الاتجار غير المشروع بالمخدرات في أعالي البحار من نطاق التفتيش وزيارة السفن يجب على الدول تداركها بإعادة صياغتها في الاتفاقية أو تضمينها في قوانينها الداخلية.

- إنفاذ التسليم المراقب في الحالات المستعجلة، وإخطار الجهات القضائية فيما بعد، حتى لا يفلت المجرمون من العقاب، وتضمن هذا الاجراء في قانون الإجراءات الجزائية في التشريعات الداخلية.

• الدعوة الي إنشاء وتكوين شركات امنية وعسكرية خاصة محايدة لا تتبع أي دولة لكي تتولي حراسة وإنقاذ السفن المارة في أعالي البحار، ولكن هذه الفكرة تتعارض مع اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي تقتصر مسؤولية مكافحة القرصنة علي السفن والطائرات الحربية والحكومية وحدها.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية:

أولا الكتب:

- 1- الغنيمي محمد طلعت، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، دون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2000.
- 2-المجدوب محمد، القانون الدولي العام الطبعة السادسة، منشورات الحلبي الحقوقية، 2007.
- 3-الصاوي محمد منصور، احكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية _دراسة في القانون الدولي الاجتماعي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات_، د ط، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، مصر، د س ن.
- 4-الاعرجي فاروق محمد الصادق مباحث في القانون الدولي للبحار، ج1، الطبعة الاولى، منشورات زين الحقوقية، لبنان، 2005.
- 5-حمدي حسن محمد النهري، الحماية الجنائية لعناصر النقل البحري، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، مصر، 2020.
- 6-حمود محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى والثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن 2008.
- 7-محمد رضوان حسني موسي، القانون الدولي للبحار، دون طبعة، دار الفكر والقانون، المنصورة، مصر، 2013.
- 8-سعادى محمد، القرصنة البحرية بين محاولة التصدي لها والعجز عن محاكمتها، دون طبعة، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، ألمانيا، 2022.

- 9- سلطان محمد، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، دون طبعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر د س ن.
- 10- سليمان عبد الله، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم العام، الجريمة، ج1، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر
- 11 - سليمة صلاح محمد، القرصنة البحرية، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، السعودية، 2014.
- 12 - عامر صلاح الدين، القانون الدولي الجديد للبحار، -دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر 1982.
- 13 - مانع جمال عبد الناصر، القانون الدولي العام، المجال الوطني للدولة (البري- البحري- الجوي)، الجزء الثاني، دون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، 2009.
- 14- هوامش محمد، عبود ريم، القانون الدولي للبحار، دون طبعة، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، الجمهورية العربية السورية، 2018.

ثانيا: الرسائل الجامعية

- 1 -العطافي مصطفى، مكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم ، شعبة القانون والعلوم الإدارية ، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ،أمحمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2019/ 2020.

- 2- الملحم علي بن عبد الله، القرصنة البحرية على السفن- دراسة تأصيلية و مقارنة تطبيقية، مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير، كلية الدراسات العليا، قسم العدالة الجنائية، تخصص السياسة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2007.
- 3-بودماغ عادل، الاختصاص العالمي وتطبيقاته في القانون الدولي للبحار، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، كلية الحقوق، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2015.
- 4 -بوقجوة فؤاد، القرصنة البحرية بين الممارسات الدولية والقانون الدولي، رسالة مقدمة من أجل الحصول على شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2012 / 2013.
- 5 -بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2014 / 2015.
- 5 -زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي- دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار-، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، الجزائر، 2009 / 2010.
- 6-سليمان مني، مشكلة القرصنة البحرية في العلاقات الدولية _ دراسة في القرن الأفريقي الصومال نموذجا، رسالة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، الجزائر، 2015/2016.
- 7-لعمامري عصاد، الاحكام التوفيقية للأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، 4ديسمبر 2014.

8- مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، رسالة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2015.

9- وديع خيري، النظام القانوني لحق المرور البريء، رسالة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، بن عكنون، الجزائر، 2011/2012.

ثالثا: المقالات والمدخلات.

1- العطاوي مصطفى، مكافحة الاتجار بالبشر عبر البحر، المحلل القانوني، كلية الحقوق بودواو، جامعة بومرداس، الجزائر، المجلد 02، العدد 01، 30 جوان 2020.

2- العطاوي مصطفى، النظام القانوني لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أحمد بوقرة بومرداس، الجزائر، العدد 03، 2021.

3- أمال قارة، تفعيل آليات تسليم المجرمين في إطار المنظمة الدولية للشرطة الجنائية، مجلة العلوم القانونية والسياسية، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، المجلد 09، العدد 02، جوان 2018.

4- بطوش كهينة، نطاق تطبيق مبدأ الاختصاص القضائي العالمي بأعالي البحار، مجلة الاجتهاد القضائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، العدد 02، أكتوبر 2021.

5- بن عيسى حياة، مصلحة حراس الشواطئ ودورها في دعم الامن البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل الجزائري، العدد 03.

6- بوعون نزال، الاتجار غير المشروع بالمخدرات في أعالي البحار، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة 1، الجزائر، العدد 09، مارس 2018.

7- درياد مليكة، أحكام تسليم المجرمين في قانون الإجراءات الجزائية، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة الجزائر 1، المجلد 04، العدد 01، 2019.

8- طيباوي عمر، ربحي لخضر، علاقة القرصنة البحرية بالإرهاب، مجلة الحقوق والحريات، جامعة عمار ثليجي الأغواط، الجزائر، المجلد 10، العدد 01، 2022.

9- عبد العزيز ميلود، بوهنتالة امال، تكييف اعمال القرصنة البحرية في التشريع الإسلامي والقانون الدولي، المجلة الجزائرية للأبحاث والدراسات، جامعة باتنة 1، الجزائر، العدد 02، افريل 2022.

10 - عفيري عقيلة، عمارة هدى، مبدأ تسليم المجرمين كإجراء لتكريس العدالة الجنائية الدولية، المجلة العربية في العلوم الإنسانية والاجتماعية (مجلة دراسات وأبحاث)، جامعة البليدة 2، المجلد 12، العدد 04، أكتوبر 2020.

11 - علوش فريد، نظام تسليم المجرمين في الاتفاقيات الدولية، مجلة الدراسات السياسية والقانونية، جامعة عمار ثليجي الأغواط، الجزائر، المجلد 25، العدد 05، جانفي 2017.

12 - غربي عطاء الله، التسليم المراقب البحري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة الأغواط، المجلد 01، العدد 01، 2014.

13 - محمد حنون ياسمين، التنظيم القانوني لمكافحة جريمة القرصنة البحرية، مجلة دراسات البصرة، كلية القانون، جامعة البصرة، ملحق العدد 50، كانون الاول 2023.

14- موسى ببيضان ميساء سعيد، الاختصاص بمكافحة القرصنة البحرية، جامعة آل البيت، العدد 67، ديسمبر 2018.

15- منصورى محمد، المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الحقوق السيادية للدولة الساحلية ومصالح الدول الأخرى، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، جامعة باتنة 1، المجلد 02، العدد 10، جوان 2018.

المحاضرات:

1- بن عبيد اخلاص، محاضرات في مقياس القانون البحري، موجهة لطلبة السنة الثالثة حقوق، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة لحاج لخضر، باتنة 1، 2020.

2- عمرانى نادية، محاضرة في القانون الدولي للبحار، موجهة لطلبة السنة ثانية ماستر، تخصص قانون دولى عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، لونيبي علي، جامعة البليدة الجزائر، 2022/2021.

الاتفاقيات الدولية:

1- اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 تم تبنيها في: 29 أبريل 1958، ودخلت حيز النفاذ في 30 سبتمبر 1962.

2- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تم تبنيها في 10 ديسمبر 1982، ودخلت حيز النفاذ في: 16 ديسمبر 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96- 53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، ج ر، عدد 6.

3-اتفاقيه فينا لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية عام 1988، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95- 41 المؤرخ في جانفي 1995، ج ر، عدد7.

4-بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، والتي تم التوقيع عليها في لندن 14 أكتوبر 2005، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10- 272 المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، ج ر عدد69

النصوص القانونية:

1-الأمر رقم 76- 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري ج ر، ج ج د ش، عدد 29، الصادرة بتاريخ 10أفريل 1977 المعدل والمتمم.

2- القانون رقم 04- 18 المتعلق بالوقاية من المخدرات والمؤثرات العقلية وقمع الاستعمال والإتجار غير المشروعين بها، ج ر، ج ج د ش، عدد 3، الصادرة بتاريخ 26 ديسمبر 2004.

3- القانون رقم 24-06 المؤرخ في 28أفريل 2024 المعدل والمتمم للأمر 66- 156 المتعلق بقانون العقوبات ج ر، ج ج د ش، عدد30، الصادرة بتاريخ 30أفريل 2024.

المواقع الالكترونية:

الوكالة الأوروبية لحرس الحدود والسواحل، (13:31) (8-05-2024).

<https://ar.m.wikipedia.org>

قائمة المراجع باللغة الأجنبية:

A-Theses et memoirs:

- 1- Douglas Guilfoyle, Shipping Interdiction and the Law of Sea, Cambridge University Press, September 2009
- 2-Fabian Jaensch, Migrants and Refugees at Sea, Thesis Master in European Law, University Gent, 2012 .
- 3-MLLE. Ann Gaëlle DEMAIE, sureté des navires assurée par des gardes armes entre prise en charges par les Etats des armateurs et prise en charges par les entreprise privée, mémoire pour l'obtention du master droit et management des activités maritime, faculté de droit et science politique, d'Aix MARSIELLE2019/2020 .

Les articles :

Jean Christoph, Martin la répression des actes de piraterie maritime : développements de poursuite et détention des pirates Somaliens, Annuaire français de droit international vol,56 ,2010

Les Texte juridique étrangères

Le loi n°2013-7-11 du 5 Aout 2013, portant diverse disposition d'adaptation dans le domaine de la justice en application du droit de L'Union européenne et des engagement internationaux de la France journal Officiel de la République française, n°101 du 6 Aout 2013.

Documents :

- 1-Cod ISPS J -Y Grondin Automne, éditeurs @arbitrgemaritime.org.
- 2- EUROSUR -European Commission Migration and home affairs <https://home-affaire,ec.europa.eu>.
- 3- CSI: Container S'ecurity-Intiative, US. Custom and Border Protection. (gov) <https:ww.cbp.gov,csi-brief>

4-la responsabilité du transporteur maritime face à la conteneurisation.
[https:// fr.scribd.com](https://fr.scribd.com)

الفهرس

الرقم	المحتوي
	شكر وتقدير
	اهداء
	قائمة المختصرات
أ	مقدمة
1	الفصل الأول: صور التعدي على عناصر النقل البحري
3	المبحث الأول: المركز القانوني للسفن
3	المطلب الأول: الولاية القانونية للسفن في مناطق السيادة
4	الفرع الأول: الولاية القانونية للسفن الأجنبية في المياه الداخلية
4	أولاً: الولاية القانونية للسفن العامة الأجنبية
9	ثانياً: الولاية القانونية للسفن الخاصة الأجنبية
12	الفرع الثاني: الولاية القانونية للسفن الأجنبية في المياه الإقليمية
14	أولاً: الولاية القانونية للسفن العامة الأجنبية
18	ثانياً: الولاية القانونية للسفن الخاصة الأجنبية
25	المطلب الثاني: الولاية القانونية للسفن الأجنبية خارج مناطق السيادة
25	الفرع الأول: الولاية القانونية للسفن الأجنبية في أعالي البحار

26	أولاً: تعريف أعالي البحار ومبدأ الحرية فيها
28	ثانياً: اختصاص دولة العلم
29	الفرع الثاني: حماية مصالح الدولة الساحلية في أعالي البحار
30	أولاً: المنطقة المتاخمة
31	ثانياً: المنطقة الاقتصادية الخالصة
33	المبحث الثاني: الجرائم الماسة بعناصر النقل البحري
33	المطلب الأول: جرائم القرصنة البحرية والبت الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار
33	الفرع الأول: جريمة القرصنة البحرية
34	أولاً: تعريف جريمة القرصنة
34	ثانياً: أركان جريمة القرصنة
37	الفرع الثاني: جريمة البت الإذاعي الغير المصرح به
39	المطلب الثاني: جريمة الاتجار غير المشروع بالبشر والمخدرات بأعالي البحار
39	الفرع الأول: جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية
41	الفرع الثاني: جريمة الاتجار بالبشر عبر البحر

44	الفصل الثاني: ضبط الجرائم البحرية الماسة بعناصر النقل البحري
46	المبحث الأول: تدابير حماية عناصر النقل البحري
46	المطلب الأول: التدابير الوقائية لحماية السفن من القرصنة
47	الفرع الأول: التدابير الاحترازية لمنع التعدي على عناصر النقل البحري
48	أولاً: الوقوف على المعلومات المتعلقة بالنشاط القرصني
48	ثانياً: وضع خطة امن السفينة
49	الفرع الثاني: إجراءات التصدي لجرائم القرصنة البحرية
50	أولاً: الإجراءات المتبعة عند الاشتباه في حدوث الهجوم واكتشافه
51	ثانياً: الإجراءات المتبعة في حالة حدوث وتأكيد الهجوم
52	ثالثاً: الإجراءات المتبعة في حالة القبض على المجرمين او انسحابهم
53	المطلب الثاني: برامج المراقبة البحرية على الجرائم البحرية
53	الفرع الأول: الرقابة على الحاويات
54	أولاً: استعمالات الحاويات
55	ثانياً: امن الحاويات

55	الفرع الثاني: مراقبة الحدود البحرية
57	المبحث الثاني: الاحكام الإجرائية المتعلقة بضبط مرتكبي الجرائم البحرية
57	المطلب الأول: رجال تنفيذ القانون
58	الفرع الأول: ربان السفينة
59	أولاً: تعريف ربان السفينة
57	ثانياً: اختصاصات ربان السفينة
61	الفرع الثاني: حراس الشواطئ
62	المطلب الثاني: إجراءات ضبط الجرائم البحرية
62	الفرع الأول: إجراءات المعاينة
63	أولاً: حق الاقتراب
64	ثانياً: حق الزيارة والتفتيش
67	ثالثاً: المطاردة الحثيثة
67	الفرع الثاني: إجراءات متابعة مرتكبي الجرائم البحرية
68	أولاً: تسليم المجرمين
70	ثانياً: المحاكمة
76	خاتمة

81	قائمة المراجع
91	الفهرس

ملخص:

لقد أقر المجتمع الدولي الحماية الجنائية لعناصر النقل البحري خاصة السفينة باعتبارها أهم هذه العناصر، وأقر لها مركز قانوني يختلف من منطقة الي أخرى في المناطق البحرية. ثم عمل على اتخاذ المزيد من تدابير الحماية لمواجهة الجرائم في أعالي البحار ومن أهمها جريمة القرصنة وجريمة الاتجار الغير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية وكذلك جريمة الاتجار بالبشر، وحدد مسؤولية ضبط ومحاكمة مرتكبي تلك الجرائم بتوزيع الاختصاص القضائي على جميع الدول للنظر فيها.

الكلمات المفتاحية: الحماية الجنائية، أعالي البحار، القرصنة، الاختصاص القضائي.

Abstract: the international community has approved criminal protection for elements of maritime transport, especially the ship, as it the most important of these elements, and has approved a legal status for it that varies from one region to another in maritime. Then he worked take more protection measures to comfort crimes on the high seas, the most important of which are the crime piracy and the crime of illicit trafficking in narcotics and psychotropic, and so on the crime of human trafficking and it also clarified the responsibility to arrest and prosecute the perpetrators of these crimes by distributing the jurisdiction to all countries to look into them .

The key words: Criminal protection, the high seas, piracy, jurisdiction.