

جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس -
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم القانون الخاص



الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم المرتكبة
على متن السفن

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في القانون
تخصص: قانون خاص

تحت إشراف الأستاذ:
د/ حمزة جقبوبي

إعداد الطالبة:
- حمزاوي شهرزاد

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
أ. مزعاش عبد الرحيم	أستاذ محاضر أ	جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس	رئيسا
أ. جقبوبي حمزة	أستاذ محاضر أ	جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس	مشرفا و مقرا
أ. لعوج أرزقي	أستاذ محاضر ب	جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس	ممتحنا

السنة الجامعية: 2023/2022

إهداء

وآخر دعواي أن الحمد لله رب العالمين
أهدي ثمرة نجاحي إلى ذرعي الذي به احتميت وبه اقتديت، إلى الذي أنا به
محظوظة وبحمل إسمه فخورة
أدامك نعمة وألهمك الله الصحة " أبي العزيز "
إلى من جعل الله الجنة تحت أقدامها، ومن كافحت من أجل وصولي إلى هذا اليوم
إلى العظيمة " أمي " حفظها الله وأطال في عمرها
إلى مصدر قوتي وسندي الذي كانوا ملجئي وملاذي إخوتي وأخواتي
إلى من وجدتهم فوجدت المعنى الحقيقي وراء كل الابتسامات التي تبقى معلقة على
وجهي إلى صديقاتي ورفيقات دربي وأخص بالذكر الزميلتين الغاليتين "بلغات صابرين"
و "إفري لطيفة"
وأخيرا وليس آخرا
إلى نفسي

حمزاوي شهرزاد

شكر وتقدير

أُتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الأستاذ المشرف "**جقبوبي حمزة**" على كل ما قدمه لي من توجيهات ومعلومات قيمة ساهمت في إثراء موضوع دراستي في جوانبها المختلفة. كما أتقدم بأسمى عبارات الشكر والعرفان لأعضاء لجنة المناقشة الموقرة، لقبولهم مناقشة وإثراء هذا العمل.

مقدمة

"كوكب الأرض" عبارة لطالما كانت محلاً للتشكيك والنقد والانتقاد، كيف لا والمياه عموماً والبحار خصوصاً تحتل مساحة واسعة من إجمالي مساحة الكرة الأرضية وذلك بحوالي 73% من مساحتها الإجمالية بما يعادل ثلاثة أرباعها، فكيف يعقل أن ينسب اسم الكوكب إلى الأرض، في حين أن اليابسة فيه لا تشكل إلا الربع المتبقي! وطالما أن البحار من المكونات الرئيسية لكوكب الأرض، وتعتبر مجالاً من مجالات المبادلات والعلاقات التجارية بين الدول، وإذا كانت البحار والمحيطات بهذه الأهمية -الاقتصادية، الاجتماعية والثقافية، والسياسية- إلا أنها في الوقت ذاته تبقى مصدراً للخطر ومجالاً له أيضاً.

لقد كانت البحار منذ القدم موضوع من المواضيع شديدة الحساسية والتأثير على العلاقات الدولية، باعتبارها مصدراً للغذاء ومورداً للكثير من المعادن والثروات التي لا يوجد ما يقابلها على البر، وهو الأمر الذي جعلها محلاً للصراع ومصدر للاستقطاب، وزادت حدة التسابق الدولي لاستغلال الثروات البحرية بعد التقدم العلمي والتكنولوجي الذي يشهده عالم ما بعد الصناعة، إذ استطاعت التكنولوجيا أن تكشف عن مكونات البحار والمحيطات وما أخفته لألاف السنين، حاولت معه الدول وفي مقدمتها الدول الكبرى إلى فرض هيمنتها على أجزاء كبيرة منها وإخضاعها لسيادتها، ولم تعد تلك المساحات من كوكب الأرض مجرد مجال للتنقل بين الدول وإنما فضاء لاقتسام الثروات والمقدرات الحية وغير الحية، وهو ما أدى بالمقابل إلى بروز حالات من الصراع والتوتر بين مكونات المجتمع الدولي.

وإيماناً من المجتمع الدولي بأهمية المجال البحري في تدعيم العلاقات بين الدول على كافة المستويات والأصعدة -الاقتصادية، الاجتماعية والثقافية- السياسية والأمنية-، فلقد عملت الدول جاهدة عبر الاتفاقيات الدولية أو الإقليمية أو المتعددة الأطراف أو عبر قوانينها البحرية الوطنية لتنظيم هذا الفضاء واستغلاله على الوجه الأمثل بما يعود على المجتمع الدولي والمجتمعات الوطنية بالفائدة.

وطالما كان استغلال المجال البحري سابقاً على عملية تقنين قواعده، فقد عرفت العديد من القواعد البحرية بطابعها العرفي، على غرار الملاحة البحرية باعتبارها النشاط الأساسي

الذي تمارسه السفن في البحر و النوع الأول من أنواع الاستغلال البحري، و التي عرفت بطابعها الحر والمفتوح بين كافة أفراد المجتمع الدولي، وهو المبدأ الذي عرف لاحقاً عبر نصوص القانون الدولي للبحار والاتفاقيات الدولية بمبدأ حرية الملاحة البحرية، بما يفيد أنّ لكل الإنسانية الحق في الملاحة البحرية.

ولما كانت البحار والمحيطات نقطة الاتصال الرئيسية بين عديد الدول وعلى الخصوص تلك التي لا تفصل بينها حدود برية يتبادر الى الذهن السؤال الذي مفاده هل أن للدول مطلق الحرية في ممارسة الملاحة البحرية في أي مكان أرادت أم هي مقيدة في منطقة دون الأخرى؟ و خروجاً من هذا النقاش المحتدم بين ما سمي لاحقاً بنظرية البحار المفتوحة ونظرية البحار المغلقة، فقد اتفق أعضاء المجتمع الدولي عبر عديد المواثيق الدولية على تخصيص جزء من البحار يخضع للسيادة الوطنية يعرف بالبحر الإقليمي، بينما يظل الجزء الآخر المتمثل في أعالي البحار مفتوحاً لجميع الدول ولو لم تكن دولاً ساحلية بأن كانت دولاً مغلقة أو كانت دولاً متضررة جغرافياً.

وإذا كانت البحار والمحيطات بتلك الأهمية، فإنّ وسيلة ممارستها وهي السفينة تعد هي الأخرى من الأهمية بما كان في عملية الاستغلال البحري، وهي واسطة للمواصلات البحرية وأداتها الرئيسية، وباعتبارها كذلك فقد يحدث أن تقع جرائم بحرية على متنها، سواء داخل إقليم الدولة أو على مستوى إقليم دولة أخرى أو على مستوى إقليم لا يخضع لأي سيادة، وهنا يظهر إشكال تحديد الاختصاص القضائي والقانون الواجب للتطبيق على الجريمة المرتكبة على متن هذه السفينة، خاصة إذا وقعت في حدود إقليم دولة أخرى، أو إذا وقعت على مستوى أعالي البحار باعتبارها مجالاً مشتركاً للبشرية.

وعليه فموضوع الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن - من الناحية العملية النظرية- لا يقل أهمية عن الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي تقع جواً، أو تلك التي ترتكب من طرف الأفراد على الإقليم البري، إذ من خلاله يتحدد الاختصاص القضائي بدقة باعتبار أن الجريمة قد ارتكبت على مستوى البحر من جهة-و الذي قد يكون خاضعاً لسيادة دولة غير دولة العلم أو غير خاضع أصلاً لسيادة أي دولة، وعلى متن السفينة من جهة ثانية -و التي تعتبر امتداداً لإقليم دولة العلم الذي ترفعه.

أما من الناحية العملية، فتكمن أهمية الموضوع في إمالة اللثام عن موضوع لم يحظ بالعناية والبحث الدقيق من قبل الباحثين، فالدراس لهذا الموضوع يدرك بجلاء غياب بحوث تبين بدقة الاختصاص القضائي عن الجرائم التي ترتكب على متن السفن، بالرغم من أنه من المواضيع التي تنقسم تنظيمها نصوص القانون الدولي للبحار و القانون البحري ناهيك عن نصوص قانون العقوبات و قانون الإجراءات الجزائية، إذ يعتبر المجال الخصب لكثير التقاطعات بين فروع القانون العام وفروع القانون الخاص.

ولعل أهم سبب دفعنا إلى اختيار هذا الموضوع هو ميولي لمثل هذه المواضيع المتعلقة بالجرائم وكيف يتم تحديد الاختصاص القضائي بشأنها، خاصة الجرائم البحرية الواقعة على متن السفن، إضافة إلى اهتمامي الكبير بمادة القانون البحري، و من خلاله محاولة الربط بين مسألة إجرائية مرتبطة بتحديد الاختصاص القضائي بمسألة أخرى موضوعية مرتبطة بالتجريم البحري عبر نصوص قانون البحار ونصوص القانون البحري.

ومن أبرز الصعوبات التي واجهتنا عند دراسة هذا الموضوع هي قلة المراجع المتعلقة بالموضوع، خاصة في بعض محاور و أجزاء هذه الدراسة، و التي لم يكن فيها مراجع كافية تسمح بسبر أغواره بالشكل الكافي، إذ كيف يعقل أن يكون موضوع بهذه الأهمية بعيداً عن أقلام الباحثين و الدارسين و المهتمين باختلاف أماكن تواجدهم -أكاديمين، باحثين، محامين و قضاة...؟

وسيتم تفصيل عناصر الموضوع والبحث في جزئياته عبر الإجابة على الإشكالية الآتية: من جملة الأنظمة القانونية التي قد تتأثر بشكل مباشر أو غير مباشر من الجرائم المرتكبة على متن السفن خصوصاً إذا علمنا أن تلك الجرائم قد تقع على إقليم دولة غير دولة العلم، أو على إقليم لا يخضع لأي سيادة، إلى من يعود الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم الواقعة على متنها؟

ولمعالجة الموضوع تم الاعتماد على المنهج الوصفي، ويظهر ذلك من خلال شرح بعض المفاهيم المرتبطة بالموضوع خاصة في التعاريف ومناطق تحديد الاختصاص وكذا أجزاء المجال البحري، إضافة إلى الاستعانة بالمنهج التحليلي من خلال تحليل النصوص القانونية سواء الوطنية أو الدولية النازمة لهذا الموضوع ومحاولة إبراز حجم التأثير الذي

تركته الثانية على الأولى، على أن يتعلق نطاق الدراسة بالسفن الخاصة المخصصة لأغراض تجارية على غرار نقل الأشخاص والبضائع، الصيد والنزهة دون السفن العامة أو الحكومية بما في ذلك الحربية منها.

وللتفصيل في جزئيات الموضوع وعناصره قمنا بتقسيمه لفصلين، يتناول الفصل الأول ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن، هذا بدوره تم تقسيمه لمبحثين، المبحث الأول تناولنا فيه المبدأ العام في تحديد الاختصاص القضائي والمتعلق أساساً بقانون علم السفينة، أما المبحث الثاني تناولنا فيه الاستثناء الوارد على مبدأ سريان قانون علم السفينة "قانون الدولة الساحلية" والذي تطرقنا فيه على اختصاص قانون الدولة الساحلية بالنسبة للجرائم المرتكبة في المنطقة المتاخمة، بالإضافة إلى سريان قانون الدولة الساحلية على الجرائم المرتكبة في أعالي البحار مع بعض الاستثناءات.

في حين تم تخصيص الفصل الثاني لبحث آليات ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن الذي قسمناه إلى مبحثين، تناول المبحث الأول حق المطاردة الحثيثة، في حين تناول المبحث الثاني حق الزيارة والذي بينا فيه الحالة التي يمارس فيها حق الزيارة وذلك في أربع أنواع من الجرائم المتمثلة في جرائم القرصنة، الاتجار بالرقيق، البث الإذاعي غير المصرح به وجريمة الاتجار بالمخدرات.

لتنتهي الدراسة بخاتمة تضمنت أهم النتائج المتوصل إليها، وكذا الإشارة إلى بعض الاقتراحات التي أفضت إليها والتي رأيناها جديرة بالطرح عسى أن تكون محلاً للعناية و لمزيد من البحث والاستقصاء.

الفصل الأول:

ضوابط تحديد الاختصاص

القضائي بالنسبة للجرائم المرتكبة

على متن السفن

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم

المرتكبة على متن السفن

يعتبر الفضاء البحري من المجالات التي يعتمد عليها المجتمع الدولي لتسهيل حركة تنقل الأشخاص و نقل السلع و البضائع بين الدول، وذلك لما فيها من تيسير وفعالية لحركة التجارة العالمية، إلا أن هذه السهولة والفعالية لا تكون إلا بتوفير بيئة بحرية آمنة تحافظ على السلم والأمن الدوليين، و تحفظ لكل دولة سلامة مياهاها الإقليمية من الانتهاك والتعدي.

وإذا كانت البحار و المحيطات فضاءا للتنقل والتبادل الاقتصادي، الاجتماعي و الثقافي بين الدول، فإنها قد تكون بالمقابل مسرحاً للجريمة وميداناً مفضلاً لبعض أنواعها، وأمام هذا الوضع لم يكن أمام المجتمع الدولي إلا أن يتدخل عبر سن قواعد قانونية ذات مفعول دولي، وذلك من خلال تبيان الحدود البحرية لكل دولة واختصاص كل دولة بكل جريمة، دون التعدي على حقوق الدول الأخرى واختصاصاتها، ساحلية كانت أو غير ساحلية.

وإذا كان لكل سفينة علم دولة ترفعه أثناء الملاحة والدخول والخروج من الموانئ البحرية، يعبر عن انتمائها وتخضع بموجبه لرقابة وإشراف الدولة المانحة، فلا غرابة أن يؤول الاختصاص القضائي عن الجرائم لمرتكبة على متنها لدولة علمها كمبدأ عام (المبحث الأول)، وذلك من خلال تبيان ضابط جنسية السفينة كأداة لتحديد الاختصاص القضائي وتناول مسألة أعلام المجاملة، إلا أن هذا المبدأ -قانون علم السفينة- لم يبق على إطلاقه، بل دخلت عليه بعض الاستثناءات جعلت من الإمكان بما كان أن ينعقد الاختصاص القضائي لقانون الدولة الساحلية التي ارتكبت الجريمة على متنها (المبحث الثاني)، أين نتناول أحوال سريان قانون الدولة الساحلية بالنسبة للجرائم المرتكبة على مستوى المنطقة المتاخمة ومنطقة أعالي البحار بما في ذلك المنطقة الاقتصادية الخاصة.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

المبحث الأول: المبدأ العام في تحديد الاختصاص القضائي "قانون علم السفينة"

المبدأ العام في تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفينة أثناء الرحلة البحرية يقضي بأن تؤول صلاحية النظر فيها لقضاء دولة العلم، ذلك أن علم السفينة الذي تحمله يعبر عن رابطة قانونية بين السفينة ودولة علمها، على ضوءه تتحدد الحقوق والالتزامات ناهيك عن المسؤوليات الناشئة عن تسيير السفن الملاحية، سواء كانت تلك المسؤوليات مدنية أو جنائية، كما تستفيد بمقتضاه السفينة من الحماية القانونية في أي مكان تواجدت فيه، فضلاً عن مباشرة السلطات الوطنية واجب الرقابة والإشراف على كل سفينة تحمل علمها.

وإذا كان لازماً على كل سفينة أن تحمل علم دولة تتبعه، وإلاّ عدت بحسب قواعد القانون الدولي سفينة قرصان، فإنّ ذلك العلم يعد قرينة على اكتساب السفينة لجنسية دولة معينة، وما ذلك إلاّ لأنّ جنسية السفينة تعتبر من أهم الضوابط التي من شأنها المساهمة في تحديد الاختصاص بشأن الجرائم التي قد تقع على ظهر السفينة، وإن كان ذلك لا يمنع من وجود بعض الممارسات التي قد تقطع بين السفينة والدولة التي تحمل علمها على غرار ظاهرة أعلام المجاملة، أين تسمح بعض الدول للسفن برفع علمها بمجرد قيام مالكيها بتسجيلها في إحدى موانئ تلك الدولة، وذلك دون أن يتوافر شرط الرابطة الحقيقية بين الدولة والسفينة.

وعليه لدراسة المبدأ العام في تحديد الاختصاص القضائي للجرائم "قانون علم السفينة" لابد لنا من معرفة جنسية السفينة كضابط لتحديد الاختصاص القضائي وهذا في (المطلب الأول)، ثم التطرق لإشكالية أعلام المجاملة في (المطلب الثاني) ومدى تأثيرها على مسألة تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم المرتكبة على متن السفن.

المطلب الأول: جنسية السفينة كضابط لتحديد الاختصاص القضائي

تعتبر السفن من الأموال المنقولة بحسب التعريف الوارد ضمن نص المادة 13 من التقنين البحري¹ غير أن المشرع أخضعها في الكثير من الحالات لأحكام العقار، وهي في ذات الوقت شيء من الأشياء كان من المفروض أن تكون محلاً للحق، إلا أن المشرع عاملها معاملة الشخص صاحب بأن منحها ميزات جعلتها تقترب من وضع الأشخاص، فكان أن جعل لها اسم، موطن، حمولة و درجة، و جعل منها أدوات للتمييز بين السفن التي تعود ملكيتها للناقل البحري، وزاد أنت منحها جنسية وجعل لها الأثر البالغ في تمييز سفينة دولة ما عن غيرها من السفن² وتحديد ذاتيتها مقارنة بالعدد الهائل من السفن التي تجوب البحار و المحيطات.

وتختلف التشريعات الوطنية بشأن الشروط التي يتعين توافرها في السفينة حتى تكتسب الجنسية، وإن انحصرت تلك الشروط في ثلاث، يتعلق الأول بشرط الملكية الوطنية (الفرع الأول)، ويتعلق الثاني بشرط الطاقم الوطني (الفرع الثاني)، في حين يتعلق الثالث بشرط البناء الوطني (الفرع الثالث).

الفرع الأول: شرط الملكية الوطنية

أولاً: مضمون شرط الملكية الوطنية

يقصد بهذا الشرط أن تكون السفينة كلها أو بعضها مملوكة للمواطنين وهذا الشرط ينطلق من الأهمية الاقتصادية للسفن، نظراً لما تمثله من قيمة مالية كبيرة ورغبة الدولة في الاحتفاظ بهذه الثروة لمواطنيها وقصر حمايتها ورعايتها على السفن التي تتمثل فيها تلك

¹ الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن التقنين البحري ، ج.ر عدد 29 لسنة 1977، المعدل و المتمم.

² محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقاً للأنظمة المقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012، ص 54.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

المصالح الوطنية، والدولة في الوقت الحاضر لا تتشدد في تطبيق هذا الشرط وتكتفي بملكية وطنية جزئية للسفينة دون اشتراط الملكية الكاملة للسفينة¹.

أما المشرع الفرنسي فقد اكتفى بملكية نصف السفينة للفرنسيين، وإذا كان هؤلاء يقيمون في الخارج فلا بد من اتخاذهم موطن مختارا في فرنسا، أو أن تكون مملوكة كلياً لشركاء بوجود مراكز إدارتها الرئيسي في فرنسا، وإذا كانت الشركة ذات مسؤولية محدودة يشترط أن يكون المديرون جميعاً ونصف رأسمالها على الأقل فرنسيين،

وبالنسبة للدول التي تحتاج إلى رأس مال أجنبي لعدم كفاية رأس المال الوطني لا تتطلب عادة قدراً كبيراً من الملكية الوطنية، فتسمح للأجانب بتملك سفن ترفع علمها، وتكتفي هي بالإشراف على استغلال هذه السفن².

ومن جهة أخرى قد تكتفي الدولة بجنسية الشركة المالكة للسفينة بغض النظر عن جنسية الشركاء فيها أو هيمنة الوطنيين على الإدارة فيها³.

في حين أن المشرع الإنجليزي ألزم بأن تكون كل السفينة مملوكة للبريطانيين حتى تنسب الجنسية البريطانية، وكذلك تبنى المشرع الأمريكي اتجاه المشرع الإنجليزي فاشتراط الملكية بأكملها للأمريكيين لاكتساب الجنسية الأمريكية⁴.

أما بالنسبة للتشريع الجزائري حسب نص المادة 28 من القانون 98_05 المعدل والمتمم للأمر رقم 76_80 القانون البحري أنه: "لكي تحصل السفينة على الجنسية

¹ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحري، الجزء الأول، ط7، د د ن، مصر، 2015، ص78.

² محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 74.

³ هاني محمد دويدار، موجز القانون البحري، ط3، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة، 1997، ص 53.

⁴ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص78 و 79.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

الجزائرية، يجب أن تكون ملكاً كاملاً لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري...¹.

ومن خلال مضمون المادة يتبين أنه لا يمنح العلم الوطني إلا للسفينة المملوكة لشخص طبيعي حامل للجنسية الجزائرية أو اعتباري خاضع للقانون الجزائري مالكة لأغلبية الأسهم مؤسسات عمومية جزائرية للنقل البحري، أو أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية ونشاطهم بالجزائر، وفي حالة ما إذا كانت الملكية على الشيوع لعدة أشخاص وجب أن يكون جميع ملاكها متمتعين بالجنسية الجزائرية.

ثانياً: طرق كسب ملكية السفينة

تعتبر السفينة مال منقول ترد عليه الحقوق شأنه شأن سائر الأموال، غير أنه و نظراً لأهمية السفينة وقيمتها الاقتصادية بالنسبة للدول سواء في زمن السلم أو في زمن الحرب، و مباشرة الدول لواجب الإشراف والرقابة عليها، انعكس ذلك بشكل مباشر على أسباب ملكيتها، وعليه سوف نتطرق إلى أسباب كسب السفينة للملكية، فقد تكتسب بالشراء والبناء وبيع ربان السفينة.

1. الشراء:

إن الشراء من أهم أسباب كسب الملكية وهو كغيره من عقود بيع المنصبة على سائر الأموال، لكن خصه المشرع البحري بأحكام خاصة، أين يخضع شراء السفينة للأحكام العامة لعقد البيع وأحكام خاصة بالأموال المنقولة باعتبارها مالا منقولاً من طبيعة خاصة.

ويخضع بيع السفينة سواء اعتبر من قبل الأعمال التجارية أو لم يعتبر كذلك لقواعد القانون البحري الخاصة ببيع السفن، ويشترط لكي ينتج عقد البيع أثره أن يتم التسجيل في دفتر تسجيل السفن، فالتسجيل ليس شرطاً لانعقاد العقد وإنما لترتيب أثر من آثاره وهو نقل الملكية.

⁴ المادة 07 من القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن تعديل الأمر رقم 80/76 المتعلق بالتقنين البحري، ج.ر عدد 47 لسنة 1998.

2. بناء السفن:

يعتبر بناء السفن إحدى الطرق المألوفة لاكتساب الملكية، وهذا ما تضمنته أحكام القانون البحري في المادة 50 من الأمر 80/76 أين اعتبرت بناء السفينة كسبب من أسباب ملكية السفينة، ويميز بصورتين لبنائها وهي كالتالي: صورة البناء المباشر أو البناء الاقتصادي، وصورة البناء بثمن جزافي¹.

أ. البناء المباشر (الاقتصادي): وفيه يقوم المجهز بالبناء وذلك بالحصول على المعدات اللازمة، ويقوم بالإشراف على عملية البناء وذلك بالتعاقد مع مجموعة من العمال والفنيين والمهندسين من اختياره، كما له الحق في رهنها أثناء مرحلة البناء وفي حالة ما إذا أفلس فيشملها الحجز لمصلحة الدائنين².

ب. البناء بثمن جزافي: وهو أن يتعاقد المجهز مع إحدى الشركات الخاصة ببناء السفن مقابل ثمن معين، وهذا العقد هو عقد لبيع شيء مستقبلي محقق وإذا رتبت شركة البناء على السفينة رهنًا فإنها تنتقل ملكيتها إلى المجهز مثقلة بالرهن.

3. بيع ربان السفينة:

الأصل أن يكون بائع السفينة مالكا لها أو وكيلًا عن المالك مفوضًا في بيعها وهذا الأصل يسري على الربان، ثم ليس للربان أن يبيع السفينة إلا بتوكيل خاص من مالكاها وهذا كمبدأ، ويمكن استثناء إذا أثبت الربان أن السفينة غير صالحة، ومنه يستنتج أن لربان السفينة حق البيع في حالة ما إذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة، وأن تثبت عدم صلاحية السفينة للملاحة قانونًا ويتم فحصها من قبل خبراء مختصين، وأن يتم البيع وفقًا لتعليمات صاحب السفينة وإذا لم توجد فيتم البيع في المزاد العلني.

¹ بوجيلة علي، موجز محاضرات القانون البحري أداة الملاحة البحرية-أشخاص الملاحة البحرية-، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة، ص 61.

² موقع الميزان elmizane.com، بتاريخ 2023/06/23، 10:00 سا.

الفرع الثاني: شرط الطاقم الوطني

لم يشترط القانون البحري الوطني لغالبية الدول العربية أن يقوم الرعايا بالعمل على ظهر السفينة لعدم توافر العدد الكافي من الوطنيين المدربين على أعمال الملاحة أو الربان¹ية والبحارة¹.

ويقصد بهذا الشرط أن يكون أفراد طاقم السفينة المزعّم اكتساب جنسيتها كلها أو نسبة معينة منهم من الوطنيين، والهدف من هذا الشرط هو حماية الأيدي العاملة الوطنية من منافسة الأيدي العاملة الأجنبية حتى لا تتعرض لخطر البطالة، وتلجأ لهذا الشرط الدول التي توفر مزايا معينة للعاملين في البحر، وتريد قصر هذه المزايا على رعاياها.

وتختلف الدول من حيث مدى التزامها بشرط الطاقم الوطني، فالمرشع الإنجليزي لا يستلزم هذا الشرط فهو يمارس الحرية الكاملة في تكوين الطاقم من الإنجليز والأجانب على حد السواء، في حين نرى بأنّ التشريع الأمريكي يشترط الجنسية في الربان والضباط دون البحارة، أما المرشع الفرنسي فقد اشترط نسبة كبيرة من رجال الطاقم للفرنسيين بالقرار المعمول به حالياً، والذي يرجع إلى نوفمبر 1960 والمعدل سنة 1969، أين احتفظ للفرنسيين بكل الوظائف على سطح السفينة والخاصة بإدارة الماكينات وثلاث أرباع الوظائف بصفة عامة فهو لم يترك للأجانب سوى ربع وظائف الخدمة العامة.

وسبق لمحكمة العدل للاتحاد الأوروبي أن أدانت فرنسا على هذا الوضع وناشدتها بتعديل نصوصها بطريقة تسمح لرعايا الاتحاد الأوروبي بالعمل على الأسطول الفرنسي مثلهم مثل الرعايا الفرنسيين².

أما المرشع الجزائري واستناداً لنص المادة 28 في فقرتها السادسة التي جاء فيها: "كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم أين تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة

¹ عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، ط1، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 18.

² محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 69 و 70.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

للأحكام المادة 413 من هذا الأمر¹، ومن جهة أخرى أجازت للوزير المكلف بالبحرية التجارية تحديد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالإبحار لخدمة سفينة جزائرية.

كما جاءت به المادة 414 من القانون نفسه على أنه: "يجوز للربان بصفة استثنائية وفي حالة الاستعجال، عند وجوده في ميناء أجنبي، تعيين خلف لبحار أو تكميل الطاقم ببحارة أجنبي وذلك ضمن النسبة التي تحدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لرحلة محدودة".

الفرع الثالث: شرط البناء الوطني

شرط البناء الوطني استلزمته الدول التي نهضت فيها صناعة السفن وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها فأرادت حماية صناعتها الوطنية من خلال اشتراط شرط البناء الوطني كمبرر لمنح الجنسية للسفن التي تريد حمل علمها، و مادامت صناعة السفن في الدول عند حدودها الدنيا، فإن أغلبها لم تورد البناء الوطني كشرط لمنح الجنسية.

إذ تشترط بعض الدول التي لديها القدرة على القيام بأعمال البناء وإنشاء السفن حماية لصناعتها الوطنية ألا تمنح جنسيتها إلا للسفن التي تم بناءها داخل إقليم تلك الدول، أما غالبية الدول العربية فنظرا لعدم توفر هذه الصناعة لديها فلم تتطلب شرط البناء الوطني، وإنما أجازت تملك السفن الأجنبية وأن يرفعوا عليها العلم الوطني².

فشرط البناء لاكتساب الجنسية لا تعتبره إلا الدول المتقدمة والمتحكمة في مجال صناعة السفن ولا يمكن الأخذ بهذا المعيار، لعدم إمكانية تعميمه لكونه ينحصر في مجموعة قليلة من الدول التي نهضت فيها صناعة السفن وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها، فأرادت حماية صناعتها الوطنية، فقد اشترطت فرنسا في تشريع 1793 هذا الشرط ثم عدلت

¹ أربوط وسيلة، النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 1، 2018، ص 366.

² محمد بهجت عبد الله أمين قايد، المرجع السابق، ص 79.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

عنه سنة 1866 بإصدار قانون 1866/05/19، وهذا عندما ثبت لها أن تكاليف صناعة السفن في الخارج أقل تكلفة مقارنة بالسفن المصنعة داخل الإقليم الفرنسي.

أما بالنسبة لإنجلترا فكان شرط البناء أساسا لكسب الجنسية عام 1660، وذلك حتى صدر قانون الملاحة عام 1894 وعدلت من هذا الشرط.

في حين أن المشرع الجزائري لم يشترط للسفينة أن تكون مبنية بالجزائر حتى تكتسب الجنسية الجزائرية¹، كما جاء في نص المادة 46 من التقنين الجزائري التي نصت على ما يلي: "لا يمكن قبول تسجيل السفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي وقبل شطبها منه".

وعليه يتضح أن المشرع الجزائري قد استبعد شرط البناء الوطني فهو يقبل السفن التي بنيت خارج اقليمه وبالتالي يمنحها الجنسية الجزائرية.

فإذا حدث وأن ارتكبت جريمة على متن سفينة جزائرية انعقد الاختصاص للقضاء الجزائري طبقاً لنص المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائية²، والتي تنص على: "تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات و الجنح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبيها".

¹ محمد نصر محمد، المرجع السابق، ص 73.

² الأمر 155/66 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، ج.ر. عدد 48 لسنة 1966 المعدل و المتمم.

المطلب الثاني: إشكالية أعلام المجاملة

يعتبر علم المجاملة من أهم المواضيع الشائعة على مستوى الممارسة البحرية لارتباطه بمدى توفر الشروط التي يتطلبها القانون الدولي لمنحه، فعلم المجاملة هو العلم الذي تمنحه الدولة للسفينة لا يتوفر فيها العلاقة الجوهرية، حيث تسمح بعض الدول بتسجيل سفن لا تكون لها أي علاقة حقيقية بها، فهي بالنسبة لها مجرد إجراءات شكلية إدارية يمنحها لكل سفينة تعلن عن رغبتها في ذلك وتقدم طلبا حتى ولو كانت لم ولن تطأ موانئها.

وترجع أسباب ظهور هذه الظاهرة إلى الحرب العالمية الثانية 1943 بمبادرة من الإدارة الأمريكية آنذاك سعيا لحماية سفنها ضد قوى المحور، فقد ترتب عن هذا الوضع الجديد تضارب في المصالح بين متطلبات الأمن والسلامة وبين المصالح الاقتصادية. إذ أن معدات السلامة والأمن المطابقة من جانب السفن التي ترفع أعلام الدول التي توجد بينهما رابطة حقيقية وتبعية اقتصادية مرتفعة مقارنة بمعدات الأمن والسلامة الموجود على مستوى السفن تحمل أعلام دول لا تربطها علاقة حقيقية بها، ومن أهم هذه الحوادث حادثة Torrey Camyon سنة 1967 وحادثة Erika سنة 2006¹.

وكان لهذه الظاهرة أن انتشرت بسبب بروز مجموعة من العوامل نتناولها ضمن (الفرع الأول)، و في الوقت ذاته فقد سعت الدول جاهدة إلى تبني مجموعة من الآليات للحد منها و مكافحتها، و ذلك ما نتناوله ضمن (الفرع الثاني).

¹ سامية مخلوف، التعاون الدولي لمحاربة أعلام المجاملة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 7، 2018، ص 291.

الفرع الأول: أسباب تنامي ظاهرة أعلام المجاملة

من أسباب تزايد هذه الظاهرة نجد في المقام الأول الأسباب الاقتصادية، لأنه من خلال أعلام المجاملة يمكن لمالك السفينة التهرب وعدم الامتثال لمعايير السلامة الأكثر تطلباً و المفروضة في بعض البلدان مقارنة ببلدان أخرى، وذلك بتوفير المال عن طريق الحفاظ على مستوى حراسة أقل ومن خلال توفير طاقم من البحارة غير مؤهلين تأهيلاً كافياً وغيرها من الأسباب نذكر منها:

1. كثرة التسهيلات التي تقدمها الدول للسفن التي ترفع أعلامها سواء من خلال السماح لمالكي هذه السفن بالتهرب أو تجنب الضرائب المحلية، أو من خلال السماح للطاقم بالتهرب وتجنب الضرائب أو اشتراط شهادات ومؤهلات أدنى مقارنة بقوانين بلدان أخرى.
2. المزايا والفرص والمنح التي تقدمها الدول، والتي تساعد مالكي هذه السفن على تقليل تكاليف الطاقم وحصولها على رسوم سنوية مخففة.
3. تجنب مالكي هذه السفن للقوانين الصارمة التي تفرضها الدول البحرية الرئيسية خاصة فيما يتعلق بقوانين الهياكل البدنية للسفن أو معايير العمل المرتفعة.
4. كما أن العديد من الدول والتي لها الإرادة والنية في الالتزام بهذه القواعد قد لا تتوفر لديها الوسائل الضرورية لإيقاف هذه الظاهرة، خاصة عند استحواذ الشركات الكبرى المنتمية للدول المتقدمة على ملكية هذه السفن، وانتشار شركات وهمية ترمي إلى التخلص من الالتزامات الدولية والاستفادة من التسهيلات والامتيازات التي تمنحها الدول التي تقبل بأعلام المجاملة.
5. ضعف الرقابة التي تباشرها دول أعلام المجاملة على إبحار سفنها وناقلاتها في أعالي البحار أو في المناطق المختلفة من البحار، وهو ما يؤدي بدوره الى ضعف الرابطة بين السفينة والدولة التي تحمل علمها.
6. تخفيض الكلفة التشغيلية للسفن، ذلك أن دول أعلام المجاملة قد لا تشترط دفع رواتب مرتفعة أو تغطية اجتماعية مناسبة.

الفرع الثاني: تدابير للحد من ظاهرة أعلام المجاملة

للحد من ظاهرة أعلام المجاملة لابد من:

1. العمل على إنشاء قاعدة بيانات شاملة للسجلات والإجراءات ذات صلة لتقديم البلاغات.

2. أن يكون هناك رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التي تحمل جنسيتها، ويعود اشتراط الرابطة الحقيقية بين السفينة والدولة التي تحمل علمها، باعتبارها أمر حتمي ويمثل مصلحة عامة للجماعة الدولية تتمثل في تحقيق الامن وحسن النظام في أعالي البحار. وثم فإن إقامة متطلبات وشروط تسجيل السفن على أساس معايير "الصلة الحقيقية" فهو ليس كافيا¹.

هذا ويبذل المجتمع الدولي جهودا معتبرة من خلال تكييف ومعالجة أوجه القصور المتعلقة بتسجيل السفن و ماهية الرابطة الحقيقية، إلا أنه ورغم ما بذلته العديد من الدول في إنهاء السجلات المفتوحة تدريجيا بعد اجراء المزيد من الدراسات حول الآثار المترتبة عن هذا الانهاء و إمكانية انشاء آلية قانونية لتنظيم عمليات الأساطيل البحرية، إلا أنه في نهاية الأمر اتضح أن الهدف من هذه الأعمال لا يمكن بلوغه، مع الأخذ بعين الاعتبار التحذيرات الصادرة من مجلس المنظمة البحرية الدولية، وأنه فيما يتعلق بالتدابير يمكن اتخاذها للتصدي لعدم الامتثال، وأنه بتعليق التسجيل يمكن أن يستقر عن نتائج عكسية².

وتملك الإدارة البحرية المختصة حق الرقابة والتفتيش على متن السفن التي ترفع علم دولتها، وذلك عن طريق التحقق من تسجيل السفينة، وحصولها على ترخيص الملاحة وصلاحية الآلات وصيانتها.

- توافر الشروط القانونية في الملاحين ومؤهلاتهم.
- مراعاة خطوط الشحن والأصول الفنية لشحن البضائع.

¹ مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة تيزي وزو، 2015، ص 27.

² مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، المرجع نفسه، ص 27.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

وبخصوص رقابة السفن في الجزائر تستند أساسا إلى مختلف الاتفاقيات الدولية ذات الطابع التقني، والتي تتضمن أحكام بناء وتجهيز واستغلال السفن المبرمة في إطار المنظمات الدولية والحكومية أهمها المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية.

وعليه نجد أنه قد نتج عن نظام التسجيل المفتوح للسفن والذي ترتبت عنه أعلام المجاملة انتقادات فقهية، وذلك بالنظر إلى آثاره السلبية التي بدت واضحة في مجالات عديدة، لتتراجع مستويات السلامة البحرية المطلوبة في السفن زيادة عن ذلك تدهور معدل أجور العمالة، ومستوى التدريب والكفاءة وظروف العمل على ظهرها، و نتج كل هذا عن عدم ممارسة دول أعلام المجاملة لولايتها و رقابتها بصورة فعلية على السفن الرافعة لعلمها و تقصيرها الكبير في هذا الشأن، خاصة لما لها من أهمية بالغة في تحقيق السلامة و الأمن للملاحة البحرية.

كما أدت الحوادث الضخمة التي وقعت لبعض ناقلات النفط والأوضاع المزرية للعمال ومعاناتهم على ظهر السفن، لانشغالات عامة مترتبة عن عدم التزام الدول بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وغيرها من الصكوك الدولية، التي تتمحور حول السلامة البحرية والوقاية من تلوث المناجم عن السفن.

ولقد أثار انتشار ظاهرة أعلام المجاملة توتر ومخاوف كبيرة، وذلك بالنظر إلى المخاطر الجسيمة التي تشكلها على سلامة الملاحة البحرية¹.

¹ تيغليت فرحات كمال، جنسية السفينة وظاهرة أعلام المجاملة في الممارسة القانونية الدولية، المجلة النقدية للقانون والعلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة تيزي وزو، المجلد 16، العدد 4، 2021، ص 677 وص 678.

المبحث الثاني: الاستثناء الوارد على مبدأ سريان قانون علم السفينة

لقد تم التطرق سابقا من خلال المبحث الأول من هذا الفصل إلى أن الأصل في الاختصاص القضائي للجرائم المرتكبة على متن السفن إنما يكون لقانون جنسية السفينة التي تحمل علمها، غير أنه استثناء قد لا يسري دولة العلم على هذه الجرائم إنما يكون الاختصاص لقانون دولة أخرى على غرار قانون الدولة الساحلية أو دولة أخرى، وبالتالي فالجرائم المرتكبة في المنطقة المتاخمة وأعالي البحار يسري نحوها قانون الدولة الساحلية كاستثناء ولا اعتبارات خاصة.

وعليه للتفصيل أكثر في هذا الاستثناء سنتطرق إلى سريان قانون الدولة الساحلية بالنسبة للجرائم المرتكبة في المنطقة الخاضعة لسيادتها **(المطلب الأول)**، وسنتناول بالدراسة سريان قانون الدولة غير دولة قانون العلم بالنسبة للجرائم المرتكبة في منطقة أعالي البحار وهذا في **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: سريان قانون الدولة الساحلية بالنسبة للجرائم المرتكبة في المنطقة الخاضعة لسيادتها

لقد تم السماح للدولة الساحلية ببسط سيادتها على نطاق بحري يتاخم بحرها الإقليمي ويليه مباشرة وهو ما يعرف بالمنطقة المتاخمة، ولعل الأمر الذي يرجع إلى منحها هذه السلطة هو حاجة هذه الدول الساحلية لتوفير حماية لبعض المصالح الخاصة في نطاق يتعدى منطقة البحر الإقليمي.

وبحسب اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، فقد أخضعت كل من المياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة لسيادة الدولة الساحلية و إن فرقت في الوضع القانوني لكلا المنطقتين و على الخصوص ما تعلق بحقوق الدول الغير على هاتين المنطقتين.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

الفرع الأول: سريان قانون الدولة الساحلية بالنسبة للجرائم المرتكبة في المياه الإقليمية

لقد منح المشرع الجزائري الاختصاص للقضاء الجزائري في حالة ارتكاب جرائم على متن السفن التجارية الأجنبية متى كانت في المياه الإقليمية الجزائرية¹ أو كانت راسية في الموانئ الجزائرية استناداً لمبدأ الإقليمية المنصوص عليه ضمن نص المادة 03 من تقنين العقوبات²، و التي تنص على: " يطبق قانون العقوبات على كافة الجرائم التي ترتكب في أراضي الجمهورية".

كما نصت الفقرة الثانية من المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائية على: " و كذلك الشأن بالنسبة للجنايات و الجناح التي ترتكب في ميناء بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية"، و إن كان هذا النص لم يبين حالة ما إذا تم ارتكاب جرائم على ظهر سفن تحمل الراية الجزائرية في المياه الإقليمية لدولة أجنبية أو كانت هذه السفن راسية في موانئ أجنبية، الأمر الذي يثير صعوبة في تحديد القضاء المختص بالفصل في هذه الجرائم باعتبار أن القانون الداخلي لم يحدد الجهة القضائية المختصة المتمثلة في القضاء الجزائري استناداً إلى جنسية السفينة أو قضاء الدولة التي وقعت الجريمة في مياهها الإقليمية أو موانئها³.

وحسماً لهذا الخلاف فقد نصت المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على: " لا ينبغي للدولة الساحلية ممارسة الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة عبر بحرها الإقليمي من أجل توقيف أي شخص و إجراء تحقيق بشأن أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة إلا في الحالات التالية:

¹ في تحديد المياه الإقليمية الجزائرية، راجع المرسوم رقم 403/63 المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 الذي يحدد مدى المياه الإقليمية الجزائرية، ج.ر عدد 76 لسنة 1963 بالنسخة الفرنسية، و المرسوم رقم 84/ 181 المؤرخ في 4 غشت 1984 الي يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقاً منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري، ج.ر عدد 32 لسنة 1984.

² الأمر 156/66 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر عدد 49 لسنة 1966، المعدل و المتمم.

³ صحراوي نور الدين، بوزوينة محمد ياسين، جنسية السفينة كضابط لتحديد الاختصاص الجزائي، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 06، العدد 01، أكتوبر 2019، ص 134.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

- 1-إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.
- 2-إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في بحره الإقليمي.
- 3-إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.
- 4-إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

إذ تضمن نص المادة 27 من الاتفاقية مبدأ عام مفاده أن الاختصاص القضائي الجزائي قاصر على دولة العلم، و في حال توافر إحدى الحالات المذكورة في نص المادة انعقد الاختصاص للدولة الساحلية بقصد توقيف أو التحقيق على ظهر السفينة الأجنبية التي تعبر مياهها الإقليمية.

و بالنسبة للقضاء الفرنسي، فقد سبق لمجلس الدولة في الفتوى التي أصدرها سنة 1806 على إثر النزاع الذي وقع بين بحارة أمريكيين في ميناء مرسيليا أن قضى بمد الاختصاص القضائي الفرنسي إلى:

1. الجرائم التي ترتكب على ظهر سفينة ضد شخص أجنبي عن طاقمها.
2. الحالات التي يطلب فيها ربان السفينة أو قنصل دولة علمها مساعدة السلطات الفرنسية.
3. الجرائم التي تشكل تهديدا و إخلالا بالأمن في الميناء¹.

أما عن القضاء الانجليزي، فقد كان يقضي بالاختصاص المطلق لدولة الميناء عن جميع الوقائع التي تحدث على متن السفينة أثناء تواجدها بالميناء، ليستبعد لاحقا الجرائم المتصلة بالنظام الداخلي للسفينة أو المنازعات بين أفراد الطاقم، ولعل هذا الاتجاه هو الذي تم تكريسه ضمن القانون الجزائري عبر نص المادة 590 من تقنين الإجراءات الجزائية.

¹ صحراوي نور الدين، بوزوينة محمد ياسين، المرجع السابق، ص 135. 136.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

الفرع الثاني: سريان قانون الدولة الساحلية بالنسبة للجرائم المرتكبة في المنطقة المتاخمة

لمعرفة مضمون هذه المنطقة لقد قسمنا دراستنا إلى ثلاثة نقاط، حيث سنتناول المقصود بالمنطقة المتاخمة (أولاً)، تحديد المنطقة المتاخمة (ثانياً)، اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة (ثالثاً).

أولاً: المقصود بالمنطقة المتاخمة

تعرف المنطقة المتاخمة بأنها منطقة بحرية إضافية تمتد من نهاية البحر الإقليمي حتى مسافة ما من البحر العام¹، وواقع الحياة العملية هو الذي فرض فكرة هذه المنطقة على العلاقات الدولية²، من خلال تمكين الدولة الساحلية من امتداد جغرافي إضافي يتيح لها تأمين منشآتها و مرافقها الساحلية.

ومؤدى فكرة المنطقة المتاخمة أو التكميلية أو المجاورة أو الملاصقة كما يسميها بعض رجال القانون، أن يظل تحديد البحر الإقليمي كما هو عليه من قبل، انما يكون للدولة فيما وراء مياهها الإقليمية، منطقة أخرى معينة من أعالي البحار يحق لها عليها ممارسة بعض اختصاصات محددة تتصل بالشؤون الجمركية أو المالية أو الصحية أو شؤون الهجرة، ويلاحظ أن سلطان الدولة على المنطقة التكميلية دون سلطتها على البحر الإقليمي³.

حيث عرف الفقيه خليل حسين المنطقة المتاخمة بأنها: "يقصد بالمنطقة المتاخمة وفقاً لاتفاقية قانون البحار والتي يطلق عليها مصطلحات أخرى متشابهة كالمنطقة المجاورة أو الملاصقة أو منطقة الحماية أو منطقة الاختصاص أو منطقة الأمن، المساحة

¹ أنظر في هذا الخصوص المرسوم الرئاسي 344/04 المؤرخ في 6 نوفمبر 2004، الذي يؤسس لمنطقة متاخمة للبحر الإقليمي، ج.ر. عدد 70 لسنة 2004، و تمتد هذه المنطقة بحسب نص المادة الأولى من هذا المرسوم على امتداد 24 ميل بحري يتم قياسها انطلاقاً من خطوط الأساس للبحر الإقليمي.

² محمد المجذوب، القانون الدولي العام، الطبعة الخامسة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2004، ص406.

³ محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج6، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط للنشر والتوزيع، الجزائر، 2012، ص34.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

من جزء البحار الإقليمية للدول الساحلية الى أعالي البحار والتي تمتد الى مسافة محددة تكون محصورة بين البحر الإقليمي وأعالي البحار تمارس فيها الدولة الساحلية بعض حقوق الرقابة الضرورية على هذه المنطقة¹.

أما الدكتور إبراهيم محمد العناني فعرفها على أنها منطقة من أعالي البحار مجاورة للبحار الإقليمية.

كما عرفها الدكتور محمد طلعت الغنيمي بأنها جزء من البحر العام تمتد بعد البحر الإقليمي نحو أعالي البحر لمسافة معينة².

أما النصوص الدولية لم تتطرق الى تعريف المنطقة المتاخمة لكن تم تناولها من خلال النظام الذي تعمل به.

كما أقرت المادة (24) في مؤتمر جنيف الثالث لقانون البحار عام 1958 فكرة المنطقة المتاخمة كنظام قانوني مستقل قائم بذاته عن فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تخول للدولة الساحلية حق استكشاف واستغلال مصادر الثروة في تلك المنطقة، في حين تؤدي المنطقة المتاخمة الدور الوقائي أو الرقابي، أين تملك الدولة الساحلية فيه سلطة الرقابة بالقدر اللازم الذي تكفل به صيانة مصالحها الجوهرية سواء الأمنية والجمركية و الصحية.

كما أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن المنطقة المتاخمة تجاور البحر الإقليمي للدولة الساحلية³، وذلك بالنص عليها في الفقرة الأولى من المادة 33 من نص الاتفاقية على النحو الآتي: (1- للدولة الساحلية، في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة، أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

¹ خليل حسين، موسوعة القانون قانون البحار والجو الفضاء الخارجي الحرب والحياد وطرق تسوية المنازعات، ج2، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، ص43.

² بطوش كهيبة، الملاحة البحرية بين الحرية والتقييد، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2017، ص48.

³ رجال محمد المصطفى ضياء الدين، سيادة الدولة على اقليمها البحري-المياه الإقليمية، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، 2020، ص30.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

أ. منع خرق قوانينها و أنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو بالصحة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

ب. المعاقبة على أي خرق للقوانين و الأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

2- لا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي¹.

وعليه يمكن أن نستنتج التعريف الاتفاقي للمنطقة من خلال تحديد المنطقة على أنها تلك التي لا يجوز أن تزيد عن 24 ميلا بحريا يتم قياسها ابتداء من خط الأساس للبحر الإقليمي، وأنها تلك المنطقة الداخلة في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة².

ثانياً: تحديد المنطقة المتاخمة

لقد أُنِت اتفاقية 1982 ببعض التعديلات على صعيد تحديد المنطقة المتاخمة أين حددت مداها بحدود 24 ميلا بحريا اعتبارا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، وبما أن الاتفاقية قد حددت عرض البحر الإقليمي بما لا يتجاوز 12 ميلا بحريا، عند ذلك يكون عرض المنطقة المتاخمة هو ما تبقى من 24 ميلا بحريا، لذا تعتبر الحدود الخارجية للبحر الإقليمي هي الحدود الداخلية للمنطقة المتاخمة، في حين أن وجود المنطقة المتاخمة نفسها لم يكن أكيدا في ظل اتفاقية 1958 التي حددت عرض هذه المنطقة ب 12 ميل بحري اعتبارا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي. لم تحدد الاتفاقية الجديدة طريقة لرسم الحد الخارجي للمنطقة المتاخمة، وهنا يمكن اللجوء الى الطريقة المستخدمة في رسم الحد الخارجي للبحر الإقليمي، أي طريقة منحنى الاقواس.

أما بالنسبة لتحديد حدود المنطقة المتاخمة بين الدول المتقابلة أو المتجاورة، فإن الفقرة الثالثة من المادة 24 من اتفاقية 1958 تقضي بأنه في هذه الحالة: "لا يحق لأي من الدولتين عندما يتعذر الوصول الى اتفاق بشأن الخلاف القائم بينهما أن تمد منطقتها

¹ المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² بطوش كهيبة، المرجع السابق، ص 49.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

المتاخمة أبعد من الخط الوسط الذي تقع كل نقطة منه على أبعاد متساوية من أقرب النقاط من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي للدولتين". إلا أن الفقرة الأولى من المادة 12 من نفس الاتفاقية أهملت الإشارة إلى الظروف الخاصة، كما أهملت الإشارة إلى خط تساوي البعد إلى جانب الإشارة إلى الخط الوسط، على العكس من نص المادة السادسة من اتفاقية 1958 حول الجرف القاري. وعليه فإن هذا الإهمال يستنتج منه أن اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة التي هي جزء من البحر العالي هي اختصاصات محدودة جدا وتقتصر على المراقبة التحوطية في عدد محدود من المجالات، بحيث أن أي تحديد غير منصف لا يضر بشكل جدي بالدولة التي تكون ضحية له.

أما اتفاقية 1982 فلم تتطرق إلى تحديد المنطقة المتاخمة، وبالتأكيد أن ذلك لا يعود إلى إغفال المؤتمرين لهذه النقطة، فالمادة 24 من اتفاقية 1958 التي عالجت هذا الموضوع استخدمت كنموذج للحكم الوارد في المادة 33 من اتفاقية 1982، وقد وردت إشارة التحديد في وثيقة الاتجاهات الرئيسية¹ الصادرة عن المؤتمر في 15/10/1974، كما تم توجيه انتباه المؤتمر إلى هذه القضية في وقت مبكر. والتفسير الأكثر قبولاً هو رغبة المشاركين في المؤتمر في عدم زيادة تعقيد المفاوضات التي مرت بمراحل حرجة أثناء دورات المؤتمر المختلفة، خاصة حول تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، ويمكن تفسير هذا الفراغ بعدم فائدة وجود قاعدة لتحديد المنطقة المتاخمة، ذلك أن هذه المنطقة مشمولة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة، وبالتالي فإن تحديد هذه الأخيرة يؤدي تلقائياً إلى تحديد المنطقة المتاخمة، كما قيل في المؤتمر أن الاختصاصات المذكورة في المادة 33 يمكن ممارستها من قبل الدول المعنية بشكل تنافسي، الأمر الذي يجعل التحديد عديم الفائدة².

أما بالرجوع إلى القوانين الجزائرية فقد جاء المرسوم الرئاسي رقم 04-344 المؤرخ في 06 نوفمبر 2004 ليؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، واستناداً للمرسوم الرئاسي رقم 96-53 الذي يتضمن المصادقة على اتفاقية قانون البحار لعام 1982³، وكذا المرسوم

¹ محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 219.

² محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 220.

³ المرسوم الرئاسي 53/96 المؤرخ في 22 يناير 1996 المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج.ر عدد 06 لسنة 1996.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

رقم 63-403 المتضمن تحديد نطاق المياه الإقليمية، حيث نصت المادة الأولى من المرسوم الرئاسي 04-344 في فقرتها الأولى على تأسيس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، وتمتد هذه المنطقة طبقا للفقرة الثانية من نفس المادة أربعة وعشرين ميلا بحريا يتم قياسها انطلاقا من خطوط الأساس للبحر الإقليمي، ومما يلاحظ انطلاقا من هذه المادة أن الجزائر وبحكم تصديقها على اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وقد اعتمدت المسافة التي حددتها الاتفاقية في مادتها الثالثة والثلاثين، والتي لا تجيز مد المنطقة المتاخمة الى أبعد من هذه المسافة اعتبارا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي¹.

ثالثاً: اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة

لقد حددت اتفاقية جنيف لعام 1958 والأمم المتحدة لعام 1982 اختصاصات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة في:

1. الرقابة الخاصة بالشؤون الجمركية والضريبية

حيث تعتبر المصالح المالية الدافع الأكبر لوجود المنطقة المتاخمة، وعلى اعتبار أن القوانين الجمركية والضريبية بإمكانها توفير مداخل تساعد الاقتصاد الوطني، وإصلاح أضرار السفن الأجنبية عند ملاحقتها في هذه المنطقة، كما بإمكانه دخول السلع والبضائع الى الدولة الساحلية بطريقة قانونية، عن طريق تقديمها للجمارك ودفع رسوم وضرائب، وأن الاعتداء على القانون الجمركي يعتبر تهديد للدولة الساحلية خاصة وأن الكثير من الدول تعتمد على الضرائب كأساس لميزانيتها. وبالتالي فإن للدولة الساحلية بموجب هذا الاختصاص، رقابة ومعاينة الأفعال المخالفة للتشريع والأنظمة الوطنية الجمركية والمالية للدولة الساحلية² وهذا تضمنته أحكام اتفاقية 1982 في الفقرة الأولى من المادة 33.

¹ محمد الابيض، الحدود البحرية الجزائرية على ضوء اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2014/2015، ص 39، 40.

² رجال محمد المصطفى ضياء الدين، المرجع السابق، ص 32.

2. الرقابة الخاصة بشؤون الصحة والصيد والهجرة

ترتكز مصالح الدولة الساحلية المتعلقة بالصحة والصيد والهجرة، حيث من بين الدوافع الأساسية الى جانب المصالح الجمركية التي أنشأت من أجلها المنطقة المتاخمة، الجانب الصحي، إذ اعتبرت الدول الساحلية الإجراءات الصحية كوسيلة من وسائل منع انتشار الأمراض المعدية والتي قد تنقلها السفن الأجنبية، كما يمكن أن تشمل هذه الإجراءات أيضا مكافحة التلوث البحري وحماية البيئة البحرية، وفي حال انتهاك هذه السفن للقوانين الصحية أو البيئية للدولة الساحلية، أن تتخذ التدابير اللازمة لمنع هذه السفينة من الإبحار.

أما بالنسبة للهجرة غير الشرعية باعتبارها ظاهرة اجتماعية تهدد استقرار وأمن الدولة الساحلية، و نظرا للمخاطر التي قد تتطوي عليها بسبب التزايد الرهيب في عدد الأشخاص الذين يتم تهريبهم عن طريق البحر، فللدولة الساحلية اتخاذ مجموعة من الإجراءات الردعية لمكافحة الهجرة غير القانونية في منطقتها المتاخمة، من أجل المحافظة على أمنها وتجنبها للآفات الاجتماعية والاقتصادية.

والظاهر أنّ الصلاحيات السابقة والمخولة للدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة تطبق على نوعين من المستويات، أولها المستوى الرقابي، إذ للدولة الساحلية أن تمارس صلاحياتها من أجل مراقبة السفن الأجنبية الخاصة والعامة، وثانيها المستوى الردعي، والذي يتمثل في فرض العقوبة والجزاء على السفن الأجنبية التي قامت بخرق قوانين ونظم الدولة الساحلية، والمتعلقة بالجمارك والصحة والصيد والهجرة¹، وهذا تأسيسا على الفقرة الأولى(ب)، وأيضا الفقرة الثانية من المادة 33 من اتفاقية 1982.

وتأسيساً على السلطات التي منحتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 للدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة، جاءت المادة الثانية من المرسوم الرئاسي رقم 04-344 بالنص على ممارسة حق الرقابة داخل المنطقة المتاخمة للبحر الإقليمي الجزائري طبقا للمواد 33 و303 من الاتفاقية، وبالرجوع الى نص المادة 33 والتي نصت صراحة على اختصاصات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة لبحرها الإقليمي نجد أنها نصت في فقرتها الأولى

¹ رجال محمد المصطفى ضياء الدين، المرجع السابق، ص33.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

على حقي المنع والمعاقبة، أما فيما يتعلق بالمراقبة فقد منحت الدولة الساحلية حق منع خرق تشريعاتها الجمركية والضريبية، وكذا التشريعات المتعلقة بالصحة والهجرة داخل اقليمها أو بحرهما الإقليمي، أما المعاقبة فقد اشترطت المادة أن تكون نتيجة خرق التشريعات السابقة داخل نفس المجالات وأن تكون حصلت فعلا في النطاقين المذكورين أو توشك على الحصول¹، وعبارات المادة واضحة لا تقبل التفسير أو التأويل، فلا يمكن المعاقبة على الخرق الذي يحدث خارج الإقليم البحري، اذن فاختصاص الدولة الساحلية يبقى محددا بالمنع والمعاقبة على الأفعال المرتكبة أو توشك على أن ترتكب في الإقليم البحري.

كما نجد أن قانون الجمارك رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998² في المادة الأولى منه يشير إلى أن نطاق تطبيق القانون الجمركي هو الإقليم المتكون من الإقليم الوطني والمياه الداخلية والمياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة والفضاء الجوي الذي يعلوها، كما أن المادة الثانية منه تنص على أن التطبيق يكون موحدا على كامل الإقليم الجمركي، وتخص المادة 53 من القانون النقل البحري إذ تنص على أنه على ربان السفينة فور الدخول إلى المنطقة البحرية من النطاق الجمركي، وعند أول طلب تقديم يومية السفينة والتصريح بالحمولة أو أي وثيقة أخرى تقوم مقامها إلى أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ عند صعودهم على متن السفينة، قصد تأشيرها، وتسلم نسخة من التصريح بالحمولة أو أي وثيقة أخرى تقوم مقامها للأعوان المذكورين لتمكينهم من ممارسة الرقابة.

وهناك اختصاص آخر منحتة الاتفاقية للدولة الساحلية والمتضمن في المادة 303 من الاتفاقية والتي تجيز للدولة الساحلية مراقبة تجارة الأشياء من قاع البحر ذات الطابع الأثري والتاريخي، وقررت أنه إذا افترضت هذه الأخيرة أن انتشار هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المتاخمة دون موافقتها يسفر عنه خرق قوانينها وأنظمتها، وانطلاقا من

¹ محمد الأبييض، المرجع السابق، ص41.

² القانون رقم 98/10 المؤرخ في 22 غشت 1998 المتضمن تعديل القانون رقم 79/07 المؤرخ في 21 يوليو 1979 و المتضمن قانون الجمارك، ج.ر. عدد 61 لسنة 1998.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

إحالة المرسوم 04-344 في مادته الثانية الى العمل بما جاء في المادة 303 فإن المشرع الجزائري قد منح للسلطات الجزائرية المختصة تطبيق هذا الاختصاص¹.

وبالرجوع الى التشريعات الوطنية، نجد أن المشرع قد أشار إلى هذا الموضوع في بعض القوانين كالقانون 98-04 المؤرخ في 15 جوان 1998 والمتعلق بحماية التراث الثقافي، اذ نصت المادة الثانية منه على أنه: "يعد تراثا ثقافيا للأمة، في مفهوم هذا القانون جميع الممتلكات الثقافية العقارية والعقارات بالتخصيص، والمنقولة...والموجودة كذلك في الطبقات الجوفية للمياه الداخلية والإقليمية الوطنية الموروثة عن مختلف الحضارات المتعاقبة منذ عصر ما قبل التاريخ الى يومنا هذا"، كما أن الأمر رقم 05-06 المؤرخ في 23 أوت 2005 والمتعلق بمكافحة التهريب، قد نص على عقوبات تتعلق بتهريب الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي، إذ أن المادة 10 من هذا الأمر نصت على أنواع البضائع المهربة، التحف الفنية والممتلكات الأثرية، و ربط القانون هذه العقوبة بارتكاب هذه الأفعال في النطاق الجمركي الذي عرفه في المادة الثانية منه، على أنه منطقة خاصة للمراقبة على طول الحدود البحرية والبرية طبقا لقانون الجمارك، وعند النظر في قانون الجمارك نجد أن المنطقة المتاخمة هي جزء لا يتجزأ من الإقليم الجمركي، وبذلك فإن الجزائر قد اعتمدت تطبيق الاختصاص الوارد في المادة 303 من الاتفاقية وإن كانت التشريعات ذات الصلة غير كافية، إذ لا بد من سن قوانين خاصة بحماية الممتلكات الثقافية الأثرية والتاريخية في المناطق الإقليمية البحرية ومنع التنقيب عنها وانتشالها الا بإشراف مباشر من السلطات المختصة².

¹ محمد الأبيض، المرجع السابق، ص42.

² محمد الأبيض، المرجع نفسه، ص43.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

المطلب الثاني: سريان قانون الدولة الساحلية بالنسبة للجرائم المرتكبة في أعالي البحار

لقد تطور مفهوم البحر العالي أو أعالي البحار تطوراً كبيراً وذلك عبر الفترات الزمنية الأخرى، ويرجع هذا التطور أساساً إلى كل من اتفاقية جنيف لعام 1958 ومن بعدها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وذلك نظراً للتقسيمات التي جاءت بها هاتين الاتفاقيتين، أين ارتبطت هذه التقسيمات بدورها بالمطالب المتعارضة للدول الساحلية من جهة والدول البحرية الكبرى من جهة أخرى و الدول غير الساحلية و المتضررة جغرافياً من جهة ثالثة.

فكان البحر العالي يغطي في مفهومه التقليدي جميع الامتدادات البحرية، الا أن نطاقه تقلص في الوقت الحاضر لينحصر في منطقة البحر الخارجة عن ولاية الدول الساحلية، وعليه لمعرفة مضمون هذه المنطقة قسمنا الدراسة الى فرعين، حيث سنتناول أولاً مفهوم منطقة أعالي البحار وذلك في (الفرع الأول)، ثم سنتطرق إلى القانون الواجب التطبيق على الجرائم المرتكبة في أعالي البحار (الفرع الثاني).

الفرع الأول: مفهوم منطقة أعالي البحار

فلمعرفة مفهوم منطقة أعالي البحار سنتطرق إلى تعريفها (أولاً)، ثم الطبيعة القانونية لأعالي البحار (ثانياً)، ثم سنفصل في القيود الواردة على مبدأ حرية أعالي البحار (ثالثاً).

أولاً: تعريف منطقة أعالي البحار

لقد كانت منطقة أعالي البحار سابقاً تضم كل ما يتجاوز البحر الإقليمي في أعالي البحار، وبعد نشوء فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة ورغبة بعض الدول في أن تعتبرها جزءاً من أعالي البحار، ورغبة الدول الأخرى في أن تعتبرها جزءاً من البحر الإقليمي فقد اتفق أخيراً بأنها منطقة ذات طبيعة قانونية خاصة، على أن تتمتع جميع الدول بخيرات البحار في تلك المنطقة، وعليه فأصبحت أعالي البحار تبدأ بعد المنطقة الاقتصادية

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

الخالصة¹ وذلك نتيجة للتغيرات الحاصلة في المجالات البحرية، ولقد تم الاتفاق على القواعد المنظمة لهذه المنطقة واستخدامها².

ويستخدم تعبير "أعالي البحار" أو "البحر العالي" أو "البحر العام" أو "البحر المفتوح" أو "البحر الحر" للدلالة على المنطقة من البحار والمحيطات التي لا تخضع للسيادة الإقليمية أو لأية ولاية محدودة أو غير محدودة لأية دولة ساحلية أو غير ساحلية.

ولقد استقر العرف الدولي على حرية أعالي البحار لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، ثم جاء مؤتمر جنيف عام 1958 وأقر اتفاقيتين بشأن أعالي البحار، الأولى هي اتفاقية أعالي البحار، والثانية هي اتفاقية الصيد وصيانة الموارد الحية في أعالي البحار، ثم جاءت الاتفاقية الأخيرة لسنة 1982 ونظمت الأحكام القانونية المتعلقة بأعالي البحار في الجزء السابع منها (المواد 86-128)³.

لقد كان البحر العالي يعرف على أنه ذلك الجزء من المحيط الواقع وراء خط ممتد على طول الساحل وعلى مسافة منه، لكن مع اتضاح معالم القانون الدولي للبحار الحديث، أخذت معالم هذا التعريف تتحدد بشكل أدق، فقد عرفته المادة الأولى من اتفاقية أعالي البحار المبرمة في جنيف 1958 على أنه: "جميع أجزاء البحر التي لا تعود لا إلى البحر الإقليمي ولا إلى المياه الداخلية لأية دولة"، إلا أن هذا التعريف كان ناقصا فلم يوجد تعريفاً وإنما تضمن مفهوماً بالسلب لمنطقة أعالي البحار

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 فقد عرّفت البحر العالي في المادة 86 -بنفس التعريف الذي تضمنته اتفاقية جنيف لسنة 1985 مع بعض الإضافات-

¹ حول المنطقة الاقتصادية الخالصة الجزائرية راجع المرسوم الرئاسي 96/18 المؤرخ في 20 مارس 2018 الذي يؤسس

لمنطقة اقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية، ج.ر عدد 18 لسنة 2018

² فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، ج1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، لبنان، ص254.

³ رياض صالح أبو العطاء، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، إثراء للنشر والتوزيع، الأردن، 2010، ص 355 و356.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

على أنه: "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية"¹.

ثانياً: الطبيعة القانونية لأعالي البحار

أقر العمل الدولي ومن بعده القضاء الدولي والاتفاقيات الدولية عدم خضوع أعالي البحار للسيادة الوطنية لأي دولة (المادة 89 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982)²، وعلى ذلك فالقاعدة العامة التي تحكم أعالي البحار هي الحرية: حرية الملاحة، حرية التحليق، حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، حرية صيد الأسماك، حرية البحث العلمي.

ونظراً لأن الحرية المطلقة من كل قيد قد تؤدي إلى الفوضى، فقد أوجبت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على كل دولة ممارسة تلك الحريات في ظل قيد هام وهو ضرورة مراعاة مصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار واحترام ما ينص عليه قانون البحار من قيود والتزامات، وبالتالي تقوم حرية أعالي البحار على أساس أن البحر مجال مشترك ولا يمكن الاستيلاء عليه، كما تستند إلى الحق الثابت لكل دولة في التجارة العالمية وما يتطلبه ذلك من تقرير حق مختلف للدول في الاتصال بالدول الأخرى عن طريق البحار³.

ثالثاً: القيود الواردة على مبدأ حرية أعالي البحار

لقد استقر الفقه والقضاء الدوليين ومن بعدهما الاتفاقيات الدولية على أن مبدأ حرية أعالي البحار ليس مطلقاً، بل ترد عليه بعض القيود لصالح كافة الدول ومنعاً للأضرار الناتجة عنه، ومن هذه القيود نجد:

1. حظر نقل الرقيق.

2. قمع القرصنة.

3. واجب تقديم المساعدة.

¹ فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 254، 255.

² والتي نصت على أنه: "لا يجوز لأية دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها".

³ رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 356.

4. منع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار.

5. حق المطاردة الحثيئة.

6. حق الزيارة.

الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على الجرائم المرتكبة في أعالي البحار

لقد أقرت الاتفاقيات نصوصا تحدد بموجبها اختصاص الدول فيما يتعلق بالجرائم المرتكبة بواسطة السفن أو على متنها، و معها القانون الواجب التطبيق على الجرائم المرتكبة في أعالي البحار، وجاءت أحكام هذه الاتفاقيات مع أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والمبادئ العامة في القانون الدولي، ليتحدد القانون الواجب التطبيق في صورة متكاملة وعلى النحو الآتي، اختصاص قانون دولة العلم (أولا)، اختصاص قانون الدولة التي ترتكب على إقليمها الجريمة (ثانيا)، اختصاص قانون الدولة القائمة بالضبط (ثالثا)، اختصاص الدولة المستهدفة بالجريمة (رابعا)، اختصاص الدولة التي يكون مرتكب الجريمة أحد رعاياها (خامسا).

أولا: اختصاص قانون دولة العلم

لقد كان القانون الدولي التقليدي ينص على أن الاختصاص بالنسبة للجرائم المرتكبة على متن السفن يؤول بصفة مطلقة لدولة العلم الذي ترفعه السفينة، فقد نصت المادة 4 من اتفاقية سنة 1988 على الاختصاص القضائي في فقرتها الأولى أ/2 على أنه: "كل طرف يتخذ ما قد يلزم من تدابير لتقرير اختصاصه القضائي في مجال الجرائم التي يكون قد قررها وفقا للفقرة "1" من المادة "3"، (الاتجار غير المشروع) عندما ترتكب الجريمة على متن سفينة ترفع علمه¹، أو طائرة مسجلة بمقتضى قوانينه وقت ارتكاب الجريمة".

كما ورد في نص المادة 1/6-أ من اتفاقية الأعمال غير المشروعة بأن: "تتخذ كل دولة طرف ما يلزم من إجراءات لإقرار ولايتها القانونية على الأفعال الجرمية التي تنص

¹ بغتة عبد الحفيظ، تدخل الدولة في أعالي البحار في ظل القانون الدولي العام، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة بومرداس، 2014/2015، ص 155.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

عليها المواد 3 و3 مكرر 2 والم 3 مكرر 3 عند ارتكاب الجرم ضد سفينة ترفع علمها عند ارتكاب الجرم أو على ظهر تلك السفينة".

أما المادة 1/15-ب من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، فقد نصت على أن: "تعتمد كل دولة طرف ما قد يلزم من تدابير لتأكيد سريان ولايتها القضائية على الأفعال المجرمة بمقتضى المواد 5 و6 و8 و23، ... أو عندما يرتكب الجرم على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة الطرف، أو طائرة مسجلة بموجب قوانين تلك الدولة وقت ارتكاب الجرم".

أما فيما يخص تهريب المهاجرين فإنه يسمح للدول بتأكيد سريان ولايتها القضائية على السلوكيات المحظورة التي تقع كلياً أو جزئياً، على متن سفن ترفع علم الدولة أو الطائرات المسجلة في تلك الدولة¹.

كما نجد أن منح الاختصاص القضائي للتصادم البحري الذي يتم في أعالي البحار يكون للدولة التي تحمل السفينة علمها، وهذا ما أكدته اتفاقية بروكسل المبرمة بتاريخ 1952/05/10 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالاختصاص المدني للتصادم البحري وذلك بعد حادث قضية "لوتوس" (LOTTUS)، أين يحق للمدعي رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الثلاث حسب اختياره وهي:

- 1) محكمة موطن المدعى عليه،
- 2) محكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على السفينة المدعى عليها،
- 3) محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم، إذا كان التصادم وقع في أحد الموانئ أو المرافئ أو المياه الإقليمية².

وهذا الطرح تبناه المشرع الجزائري على غرار أغلب التشريعات البحرية، وذلك في المادة 290 من القانون البحري.

¹ بغثة عبد الحفيظ، المرجع السابق، ص 156.

² مخاشف مصطفى، تنازع القوانين بشأن التصادم البحري-دراسة مقارنة-، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 11، العدد 01، 2022، ص 210.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

فقد دفعت قضية "لوتس" بالقانون إلى ضرورة تبني قواعد تحدد الاختصاص القضائي لدعوى التصادم، ومجريات أحداث هذه القضية أن سفينة فرنسية- التي حملت القضية اسمها- تعرضت بتاريخ 02 أوت 1926 لاصطدام في أعالي البحار (إيجيه) بينها وبين سفينة تركية تسمى "BAZKOURT"، التي كانت محملة بالفحم، وأسفر الحادث عن خسائر مادية وبشرية لاسيما من جانب البحارة الأتراك، وبمجرد رسو السفينة الفرنسية بإحدى الموانئ التركية تم إلقاء القبض على ربانها وحكمت عليه المحكمة التركية بالسجن. وفي 07 سبتمبر 1927 قامت السلطات الفرنسية بعرض القضية على محكمة العدل الدولية "لاهاي"، هذه الأخيرة فصلت لصالح تركيا بحجة أنه ليس في القانون الدولي قاعدة تحدد الاختصاص القضائي بهذا الشأن، فضلا على أن المتوفين من تابعيها.

وعند انعقاد مؤتمر "إنمرس" سنة 1930 تم تقديم اقتراح بتحديد مسألة الاختصاص الجنائي للتصادمات التي تقع بين السفن في أعالي البحار وعدم ترك الأمر لما تقرره التشريعات الوطنية كما وقع لحادث السفينة "لوتس"، وكان الاقتراح باختصاص الدولة التي يكون المهتم من رعاياها أو الدولة التي ترفع السفينة علمها وقت التصادم، وهو ما تم تبنيه في معاهدة بروكسل المنعقدة بتاريخ 10/05/1952 التي قانت بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مجال التصادم البحري¹.

فبمقتضى هذه النصوص نجد أن اختصاص دولة العلم هو اختصاص أصلي مباشره الدولة التي تحمل السفينة علمها، إلا أن هذه النصوص لم تبين موضع السفينة، وبالتالي يمكن القول أن دولة العلم تبشر اختصاصها أي كان موقع السفينة مع وضع اعتبار موجبات التعاون الدولي واختصاصات الدول الأخرى التي تستمد من نصوص قانونية دولية.

أما فيما يتعلق بمكافحة تلوث البيئة البحرية، فإن اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 بشأن قانون البحار قد ألزمت دولة العلم بتنفيذ القواعد والمعايير الدولية للوقاية من تلوث البيئة البحرية، فالمادة 211 من اتفاقية قانون البحار 1982 توجه خطابها مباشرة إلى دولة

¹ مخاشف مصطفى، المرجع السابق، ص 209، 210.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

العلم لإلزامها باعتماد قوانين وأنظمة للوقاية من التلوث من السفن التي ترفع علمها¹، مع ضرورة إرساء تشريعات وطنية تحمل سفنها على مراعاة سلامة البيئة البحرية²، واتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ هذه المعايير، ويجب على كل دولة العلم أن تضمن هذه القواعد والمعايير والقوانين واللوائح وتنفيذها على نحو فعال، بغض النظر عن مكان وقوع الانتهاك³.

ثانيا: اختصاص قانون الدولة التي ترتكب في إقليمها الجريمة

نصت اتفاقية جنيف لسنة 1958 على أن لكل طرف يتخذ ما قد يلزم من تدابير لتقرير اختصاصه القضائي في مجال الجرائم التي يكون قد قررتها وفقا للمواد عندما ترتكب الجريمة في إقليمه، وهو ذات الحكم الذي أعادته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وبالتالي يمكن القول أن اختصاص دولة العلم ليس مطلقا بل يتعين ممارسته على ضوء اختصاص الدولة الشاطئية ومجال سيادتها، حيث أن بحرها الإقليمي يخضع لسيادتها ومن حقها مباشرة اختصاصها، وتوقيع العقاب على الجرائم التي ترتكبها السفن الأجنبية المارة فيه، ومن باب أولى السفن الراسية في موانئها⁴.

وقد تم تأكيد اختصاص الدولة الساحلية في المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وذلك في بعض الأنواع من الجرائم مثل الجرائم التي تخل بسلم البلد، القرصنة، نقل الرقيق، واللبث غير المصرح به، جرائم الاتجار غير المشروع أو التهريب والتلوث، فهي جرائم يمتد أثرها الى الدولة الشاطئية بل إلى الإنسانية كلها.

وبمقتضى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار يمكن للدولة الساحلية أن تتخذ إجراء داخل بحرها الإقليمي بشأن سفينة أجنبية ضالعة في تهريب المهاجرين، كما يمكنها أن تعتمد طبقا للقانون الدولي قوانين ولوائح تنظيمية بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي من أجل منع خرق قوانين الهجرة، كما لا تحتاج الدولة الساحلية عند ممارسة حقها في الحماية الحصول على موافقة دولة العلم للسفينة الأجنبية.

¹ المادة 211 ف2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² بغتة عبد الحفيظ، المرجع السابق، ص156.

³ المادة 217 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

⁴ بغتة عبد الحفيظ، المرجع نفسه، ص156.

ثالثاً: اختصاص الدولة القائمة بالضبط

بالرجوع إلى نص المادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار نجد أنها تنص على أنه: "...لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من عقوبات، كما أن لها أن تحدد الاجراء الذي يتخذ بشأن السفن والطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية¹"، وهي نفس الصياغة التي كانت عليها المادة 19 من اتفاقية 1958 بشأن أعالي البحار وكذلك المادة 6 ف 4 من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة² لعام 2005.

ويتضح من خلال الصيغة المشتركة لنصوص الاتفاقيات أن للدولة التي حصلت على ترخيص من دولة علم السفينة لضبط جرائم الاعتداء على أمن وسلامة الملاحة البحرية، أو الاتجار غير المشروع أو التهريب أيا كان التي تقع على متنها، اتخاذ الإجراءات الملائمة بشأنها عملاً بأحكام المواد المتعلقة بإيقاف السفينة واعتلائها وتفتيشها. فلهذه الدولة أن تفرض اختصاصها القضائي على الوقائع التي يتم ضبطها، وأن تطبق أحكام قانونها وتتولى محاكمها محاكمة المهتمين، ويرتبط هذا بشرط جوهري وهو الإذن الذي تعطيه دولة العلم للدولة الطالبة، والإجراءات التي تتخذها الدولة بعد حصولها على الإذن من حيث التحري والتفتيش، فضلاً عن حث الأطراف على النظر في عقد اتفاقات أو ترتيبات ثنائية أو إقليمية لتنفيذ أحكام الاتفاقيات ذات الصلة أو تعزيز تنفيذها، وأضافت النصوص بأنه يتعين على الدولة القائمة بالضبط أن تسرع بإبلاغ دولة العلم بالنتائج.

وعلى ضوء ذلك فإن الأحكام القانونية الدولية تقضي بأنه متى حصلت الدولة القائمة بالضبط على ترخيص من دولة العلم باتخاذ التدابير الملائمة إزاء السفينة المشتبه في تورطها في جريمة من الجرائم، وأنه متى ثبت ذلك بالعثور على أدلة، فإن الدولة القائمة بالضبط تطبق قانونها على الواقعة، بما تشمله من أشخاص ومضبوطات وبضائع، ووسيلة ارتكاب الجريمة (السفينة).

¹ المادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

² بغبة عبد الحفيظ، المرجع السابق، ص 158.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

وتشمل وهذه الإجراءات وفقا للقواعد العامة، التحفظ على الأشخاص والمضبوطات ووسيلة النقل إلى صدور حكم القضاء بالعقوبات على الأشخاص ومصادرة المضبوطات والسفينة، ومثال ذلك ما قامت به فرنسا بعد الاعتداء على السفينة Le Ponant والسفينة (Le carré d'As)، حيث قررت اعتقال القائمين بتلك الاعمال ومحاكمتهم أمام القضاء الفرنسي، غير أن هذا الاجراء قد أثار العديد من الثغرات القانونية خاصة فيما يتعلق بالاختصاص. ففي فرنسا آنذاك كان يطبق القانون 1825 والذي تم تعديله بموجب القانون 2007 والذي جاء بدوره خال من أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المتعلقة باختصاص وضبط ومحاكمة القراصنة، ومن ثم يكون الاجراء الذي قامت به السلطات الفرنسية غير قانوني في وجهة نظر القانون الدولي¹، بيد أنه اذا ما كان هناك اتفاق أو ترتيب بين الدول المعنية (دولة العلم - الدولة القائمة بالضبط) على تطبيق قانون دولة العلم فإن هذا الاتفاق يتعين أن يكون محل احترام الأطراف، وهو ما احتجت به السلطات الفرنسية أمام شرعية تدخلها ومحاكمة القراصنة في أراضيها بحجة وجود اتفاق بين فرنسا والحكومة الصومالية.

رابعا: اختصاص الدولة المستهدفة بالجريمة

إن تطبيق الولاية القضائية على الجرائم التي تقع "خارج الإقليم" يخضع لمبدأي المساواة في السيادة والسلامة الإقليمية للدول، فكل طرف يجوز له أن يتخذ ما قد يلزم من تدابير لتقرير اختصاصه القضائي في مجال الجرائم التي يقررها وفقا للقانون، عندما تكون الجريمة من الجرائم المنصوص عليها فيه، وترتكب خارج إقليمه بقصد ارتكاب جريمة من الجرائم المنصوص عليها داخل إقليمه².

فللدولة أن تفرض اختصاصها القضائي على كافة صور وأعمال الاشتراك في ارتكاب الجرائم، حتى ولو تمت تلك الأعمال خارج إقليم الدولة طالما كان الغرض المستهدف من

¹ بغتة عبد الحفيظ، المرجع السابق، ص 160.

² انظر: الفقرة (2-أ، ج) من المادة 15 من اتفاقية الجريمة المنظمة، والمادة 4-الاختصاص القضائي - في فقرتها الأولى بالفقرة الفرعية ب/3 من اتفاقية الاتجار غير المشروع لعام 1988 والمادة 6 ف4 من اتفاقية الاعمال غير المشروعة لعام 2005، والمادة 109 ف3 - (د، هـ) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

هذه الجرائم، هو ارتكابها داخل إقليم الدولة، وفي هذا تقدير لمدى الخطورة الكبيرة لتلك الجرائم، و الذي يعتبر استثناء من قاعدة إقليمية النص الجنائي¹.

ومن الأمثلة التي يمكن الاعتماد عليها في هذا الصدد قضية السفينة "فانسز"، أين غادرت هذه السفينة البريطانية في 15 فبراير 1927 ميناء "هاليفكس" في كندا، بحمولة متمثلة في المشروبات الكحولية باتجاه ميناء "ناسو" بالباهاماس، لكن نية القائد كانت تهريب المشروبات الكحولية نحو الولايات المتحدة، وفي 14 مارس 1927 تم اكتشافها من طرف سفينة المراقبة الأمريكية "ماسكوتان" وهي تتجه نحو اليابسة على مسافة 7,5 ميل من شاطئ جزيرة سيبوك، وكانت السفينة في هذه اللحظة داخل حدود 12 ميل النصوص عليها في الفرع 581 من القانون الأمريكي "Tarif Act" الصادر سنة 1922، كما كانت أيضا داخل حدود ساعة من الإبحار المعترف بها من طرف بريطانيا، بموجب معاهدة المشروبات الكحولية المبرمة بينها وبين الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1924 مع العلم أن السفينة تسير بسرعة 8,5 أميال في الساعة، وقد أمر قائد سفينة الحراسة سفينة "فانسز" بالتوقف، إلا أنها لم تمتثل لهذا الأمر، فتمت مطاردتها و إجبارها على التوقف خارج مسافة 12 ميل، واتضح بعد تفتيشها أنها تنقل بالفعل مشروبات كحولية بطريقة غير قانونية، فتم اقتيادها الى ميناء "شارلستون" لمقاضاتها هناك، و اتضح أن تقدير السلطات الأمريكية باختصاصها القضائي و مقاضاة أفراد السفينة أمام محاكمها و طبقا لقانونها الوطني إنما يرتبط بكونها مستهدفة بجريمة تهريب المشروبات الكحولية².

خامسا: اختصاص الدولة التي يكون مرتكب الجريمة أحد رعاياها

يرتبط المواطنون بالدولة برابطة الجنسية، وتعتبر الجنسية وصف قانوني وسياسي، يرتب أثارا معينة أبرزها قيام علاقة بين الفرد والدولة، ترتب الولاء من جانب الفرد والحماية من جانب الدولة، ولا تقتصر تلك الحماية على إقليم الدولة، إنما تمتد لتشمل المواطن عند ارتحاله إلى إقليم دولة أخرى، ويوجد إلى جانب المواطنين طوائف من الأفراد الذين لا ينتسبون إلى الدولة بالجنسية، وهم الأجانب والأشخاص عديمي الجنسية واللاجئين، ولهؤلاء مركز قانوني يختلف عن مركز المواطن، بيد أن الأمر في هذا المقام هو المساواة بين المواطنين، والأجانب المقيمين إقامة معتادة في إقليم الدولة من حيث إخضاعهم لقانون العقوبات وتطبيق قواعده.

¹ حيث تقضي قاعدة إقليمية النص الجنائي بأن يقتصر تطبيق قانون العقوبات في دولة معينة على الجرائم التي تقع كلها أو بعضها في أي مكان داخل إقليم هذه الدولة، ولا يمتد تطبيقه إلى الجرائم التي تقع على إقليم دولة أخرى.

² بغتة عبد الحفيظ، المرجع السابق، ص 162 و 163.

الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

فقد يرتكب المواطن جريمة ويكون متواجدا بدولة أخرى غير الدولة التي ينتمي إليها بجنسيته، فهل يخضع للاختصاص الجنائي لدولته أم للدولة المتواجدة بإقليمها، ففي إطار القانون الدولي للبحار نجد المادة 109 ف3-ج فيما يتعلق بجريمة البث الإذاعي غير المصرح به، قد منحت الاختصاص القضائي بمحاكمة من يعمل في البث غير المصرح به لقضائه الوطني.¹ فيجوز لكل طرف قياسا على هذا الحكم أن يتخذ ما قد يلزم من تدابير لتقرير اختصاصه القضائي في مجال الجرائم التي يقررها عندما يرتكب الجريمة أحد مواطنيه أو شخص يقع محل إقامته المعتاد في إقليمه.²

وللدولة الطرف في الاتفاقية أن تقرر اختصاصها القضائي على الجرائم المشار إليها، إذا ما ارتكبها شخص ينتمي إليها سواء برابطة الجنسية، أو بالإقامة المعتادة على إقليمها.³

¹ المادة (4/3) في اتفاقية 1988، والمادة 6 ف5 من اتفاقية قمع الأعمال لعام 2005.

² المادة 6 ف1-ج والفقرة 4 من اتفاقية قمع الأعمال لعام 2005، الفقرة 2ب من المادة 15 من اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة لعام 2000.

³ بغتة عبد الحفيظ، المرجع السابق، ص164.

الفصل الثاني:

آليات ممارسة الاختصاص

القضائي بالنسبة للجرائم المرتكبة

على متن السفن

الفصل الثاني: آليات ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم المرتكبة على متن السفن

تعتبر منطقة البحر العالي منطقة مفتوحة ومتاحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية أو حتى متضررة جغرافياً، كما أنه لجميع الدول الحق في ممارسة النشاط التجاري البحري فيها، وإرساء سفنها التجارية كونها منطقة لا تخضع لسلطة أي دولة، و قد استقر العرف الدولي على هذا، و أكدته الاتفاقيات الدولية النافذة في هذا الشأن و منها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982¹.

وإذا كانت الدول تمارس على هذه المنطقة "أعالي البحار" اختصاصات ذات طابع اقتصادي و تجاري و علمي مع مراعاة القيود المفروضة و الواردة في اتفاقية قانون البحار، فإنها تمارس على باقي مناطق البيئة البحرية سيادة، تتراوح بين المطلقة على المياه الداخلية و المياه الإقليمية، و النسبية على المنطقة المتاخمة و المنطقة الاقتصادية الخالصة.

ولعل الهدف من وراء تعداد هذه المناطق هو تحديد ما للدول الساحلية أو غيرها من أدوات قانونية لفرض سيادتها و إنفاذ قوانينها وإعمال اختصاصها القضائي على الجرائم المرتكبة سواء على أجزاء إقليمها البحري أو على السفن التي تحمل رايتها، و من ذلك حق المطاردة الحديثة والذي يعتبر كاستثناء على حرية مبدأ البحر العالي، بالإضافة إلى حق الزيارة باعتباره حق مقترن بصفة السفن، و من دون هاتين الأداتين قد يتعذر على الدول حماية أمنها، اقتصادها، صحة و سلامة مواطنيها.

ولهذا قد قسمنا فصلنا هذا إلى مبحثين، (المبحث الأول) يتحدث حول حق المطاردة الحديثة، أما (المبحث الثاني) فيتحدث على حق الزيارة باعتباره هو الآخر أداة من الأهمية بما كان تتيح للدولة ممارسة رقابتها على السفن التي يشتبه في ارتكابها جرائم في منطقة أعالي البحار.

¹ لعمامي عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة تيزي وزو، 2014، ص 227.

المبحث الأول: حق المطاردة الحثيثة

يعتبر حق المطاردة الحثيثة أو المطاردة الساخنة من الإستثناءات الواردة على مبدأ حرية الملاحة البحرية، ذلك أنّ للسفن الأجنبية حقوقاً على الدول الساحلية في مياهها الإقليمية على غرار حق المرور البرئ سواء بالنسبة للسفن أو حتى بالنسبة للغواصات وفق ضوابط حددتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فضلاً عن حقوق أخرى على منطقتها المتاخمة و منطقتها الاقتصادية الخالصة كالتوقف -طال أو قصر- ومد الكابلات والأنابيب المغمورة.

غير أنّ ممارسة الدول لحق المرور عبر المياه الإقليمية أو التوقف في المنطقة المتاخمة فما بعدها، ومد الأنابيب والكابلات المغمورة في المنطقة الاقتصادية الخالصة من شأنه أن يضر بالدول الساحلية أو تكون هذه المجالات فضاء لارتكاب الجرائم بما يهدد أمن وسلامة هذه الدول، فقد أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حق الدول في اتخاذ ما يلزم من تدابير لإنفاذ قوانينها و اعمال اختصاصها القضائي على الجرائم المرتكبة على متن السفن، ومن تلك التدابير والآليات حق مطاردة السفن مطاردة حثيثة.

وما يتعين ذكره في هذا الشأن أن ممارسة الدول لهذا الحق، إنما يتعين أن يستوفي جملة من المبررات والشروط من أجل أن يكون إستعمالها لهذا الحق في إطار القانون و بما لا يخالف الأنظمة الدولية المتفق عليها في هذا الشأن، وإلاّ عد تدبيراً تعسفياً، ولهذا قد قسمنا مبحثنا هذا إلى مطلبين، (المطلب الأول) يتناول ماهية حق المطاردة، ثم سنتطرق الى ضوابط ممارسة حق المطاردة وذلك في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: ماهية المطاردة الحثيثة

وجب علينا أولاً تعريفها وتبيين ماهيتها كون أن هذا الحق يكون للدول وتستعمله عند تحقق ظوابط وشروط معينة، وأيضاً فإن ليس لكل السفن الحق في ممارسة هذا الحق، بل قد حددها القانون ولهذا قد قسمنا مطلبنا هذا إلى فرعين، سنتطرق إلى تعريف حق المطاردة الحثيثة في (الفرع الأول)، ثم نبحث في السفن المعنية بممارسة حق المطاردة وهذا في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: تعريف حق المطاردة الحثيثة و شروطه

أولاً: تعريف حق المطاردة الحثيثة

قبل التطرق إلى ذكر معنى حق المطاردة الحثيثة وجب علينا أولاً الذكر بأن هذا النوع من الحقوق تشترك فيه السفن والطائرات على حد سواء، أي لا يمكن حصره في السفن فقط، ونعني به ذلك الحق الممنوح للسفن والطائرات المملوكة للدولة عامة لمراقبة أو مطاردة -المعنى الصحيح- السفن الأجنبية التي قامت بعمل غير شرعي وانتهكت قواعد الدولة الموجودة على بحارها، فيمكن للسفن التي تمتلك حق المطاردة بإتباعها ومطاردتها في أي مياه كانت سواء في المياه الداخلية حتى أعالي البحار وهذا بهدف اقتيادها إلى موانئها الوطنية ومحاكمتها أمام قضاءها الوطني¹.

ويتنوع سبب نشوء حق المطاردة الحثيثة باختلاف المنطقة التي تكون فيها السفينة المخالفة، فكما قلنا سابقاً يمكن لهذا الحق أن يمارس في كل المناطق البحرية متى توافر سببه، وهذا السبب يختلف من منطقة إلى أخرى، فمثلاً إذا كانت السفينة الأجنبية في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية فغالبا السبب يكون هو مخالفة القواعد والأنظمة الموجودة في تلك المنطقة، لذا فإن حق المطاردة غالبا ما يكون مرتبطاً بسبب تقدره و تراه السلطات الوطنية جديراً بالتدخل².

فاروق محمد صادق الأعرجي، المرجع السابق، ص 306¹.

² بوزيدي إلياس، قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، مجلة طينة للدراسات العلمية الأكاديمية، المجلد 4، العدد 3، 2021، ص 314.

ووجب علينا أن نشير إلى أن ممارسة حق المطاردة الحثيثة وجب أن يكون قد تم مخالفة الأحكام والشروط المذكورة في إتفاقية قانون البحار 1982 والمشار إليها في موادها.

فحق المطاردة الحثيثة على وجه الخصوص جاء من أجل تكريس سيادة الدول خاصة الساحلية منها بما أنها من تستشرف البحر وتطل عليه، وطبعاً لا يكون هذا إلا من خلال خلق بعض الطوابق من أجل الحفاظ على الأمن البحري.

ثانياً: شروط المطاردة الحثيثة

يرتكز المطاردة الحثيثة على شروط أوردتها المادة 111 من إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ومتمثلة في مايلي:

1. الشرط الأول، ويتمثل في ضرورة ممارسة حق المطاردة الحثيثة من قبل سفينة حربية أو طائرة تابعة للقوات المسلحة، دون السفن التجارية أو الطيران التجاري.
2. أما الشرط الثاني، ويتمثل في ضرورة مخالفة السفينة المُطاردة أحكام وقوانين الدولة الساحلية، حيث وجب الإعتماد على أسباب قوية من أجل ممارسة أو البدء بممارسة حق المطاردة، كمخالفة السفينة الأجنبية لأحكام الدولة الساحلية مثلاً موضوع الهجرة أو الجمارك...إلخ.
3. أما بالنسبة للشرط الثالث، فيخص طبيعة السفن المُطاردة، و التي يتعين أن تكون سفينة تجارية دون السفن العامة أو الحربية و التي تتمتع بحصانة دولية ولا تخضع إلا لقانون علمها.
4. أما الشرط الرابع، فإن حق المطاردة الحثيثة يكون ذو طابع مستمر وغير متقطع، أي أنه يتعين ممارسة حق المطاردة أن يكون باستمرار ودون انقطاع ولهذا سميت المطاردة بالحثيثة كونها تتم دون توقف، من زمن ارتكاب المخالفة إلى غاية دخول السفينة الأجنبية المياه الإقليمية لدولتها أو لدولة ثالثة.
5. أما الشرط الأخير، والذي يعتبر من الأهمية بما كان، لكونه يرتبط بصحة حق المطاردة، ومفاده ضرورة تنبيه السفينة محل المخالفة عن طريق إرسال رسالة ضوئية

الفصل الثاني: آليات ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن أو صوتية من أجل بدء المطاردة، وإلا يعتبر استعمال حق المطاردة في هذه الحالة تعسفا في استعمال الحق¹.

ثالثاً: مراحل ممارسة حق المطاردة الحثيثة

يمر حق المطاردة الحثيثة يمر على مرحلتين أشارت إليهما المادة 111 من اتفاقية قانون² البحار 1982 على النحو الآتي:

أولها، وهي المباشرة في ممارسة حق المطاردة الحثيثة فبعد دخول السفينة المُطاردة المياه الإقليمية للدولة الساحلية أو المنطقة المتاخمة، مع قيام شبهة ارتكاب جرائم من شأنها تهديد أمن وسلامة هذه الأخيرة، تعتبر من هنا قد بدأت عملية المطاردة على أن تتم بصورة مستمرة وغير منقطعة وإلا انتهى عنها وصف الحثيثة أو الساخنة.

ثانيها، وهي انتهاء عملية المطاردة الحثيثة، والتي تأخذ عدة أشكال و منها:

- دخول السفينة الأجنبية إلى المياه الإقليمية التابعة لدولتها أو حتى إلى المياه الإقليمية التابعة لدولة أخرى.

- يكمن للمطاردة أن تنتهي بشكل فوري في حالة تنازل الدولة الساحلية عن حقها في المطاردة والتخلي عنه، فلا يمكن في هذه الحالة استرجاع الدولة الساحلية حقها في المطاردة واستئنافه عند التخلي عنها إرادياً.

- اقتياد السفينة المُطاردة للسفينة المُطاردة إلى موانئها من أجل المحاكمة.

مع الإشارة إلى إمكانية نشوء المسؤولية الدولية عن المطاردة غير القانونية وهذا في حالة تعسف الدولة الساحلية في استعمال حقها في المطاردة الحثيثة³.

¹ مبارك وسيلة، الاطار القانوني لحق المطاردة الحثيثة بأعالي البحار وحقيقة تطبيقه، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، ص9.

² مبارك وسيلة، المرجع السابق، ص 16 و 17.

³ لعمايري عصاد، المرجع السابق، ص 239.

الفرع الثاني: الدول التي لها حق المطاردة

لم يمنح حق المطاردة الحثيثة لجميع أنواع السفن بل هناك نوع محدد من السفن التي أتيح لها ممارسة هذا الحق، كما أنّ هناك أنواع محددة من السفن التي يتعين استهدافها عبر إجراء المطاردة الحثيثة، وعلى هذا الأساس قد قسمنا فرعنا هذا إلى (أولاً) السفن التي لها حق المطاردة أو السفن المُطاردة، ثم (ثانياً) السفن التي يستهدفها حق المطاردة أو السفن المُطاردة.

أولاً: السفن المُطاردة

كما قلنا سابقاً بأن حق المطاردة الحثيثة لا يمارس إلاّ من طرف السفن الحربية، وأيضاً الطائرات العسكرية وبالتالي فإن السفن ذات الطابع الخاص أو التجارية لا يكون لها في حق المطاردة الحثيثة.

إضافة إلى السفن الحربية والتي لها حق ممارسة حق المطاردة الحثيثة هناك السفن المخصصة للخدمة الحكومية، لكن هناك شرط لتمارس هذا الحق ألا وهو الإذن وإلا لا يمكنها ممارسة هذا الحق كون أن حق المطاردة الحثيثة مقصور حصراً على السفن الحربية¹ و الطيران العسكري.

وتعرف السفن الحربية بحسب المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 بأنها: "الأغراض هذه الاتفاقية تعني "السفينة الحربية" سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، و تكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة و يظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، و يشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية".

وهناك من يرى بأن السفن الحربية ليست فقط من تنتمي للقوات المسلحة بل أيضاً تشمل جميع السفن التي تشملها القوات البحرية بأن كانت تابعة مثلاً لقوات الجمارك.

¹ بوزيدي إلياس، المرجع السابق، ص 318.

ثانيا: السفن المَطَارِدَة

تعتبر السفن الخاصة غالبا الهدف من المطاردة، ونقصد بالسفن الخاصة بأنها هي تلك التي يملكها الأشخاص الذين ينتمون للقانون الخاص، ولا ينطوي عليها أي طابع عسكري أو حربي، والمعروف فإن السفن التجارية هي الرائدة في المجال البحري خاصة فيما يخص التجارة البحرية، ولا يهم بعد ذلك إن كانت مملوكة للخواص - أشخاص طبيعيين كانوا أو اعتباريين - أو كانت مملوكة من طرف الحكومات، ولعل أبرز مثال عن هذا النوع من السفن والتي تكون مستهدفة من قبل حق المطاردة نذكر:

-السفن التجارية سواء الخاصة بنقل الأشخاص، البضائع، أو خاصة بملاحة الصيد أو النزهة.

-السفن غير التجارية ذات الطابع الخاص، كالسفن المملوكة للخواص أو للحكومات و المخصصة لأغراض البحث العلمي أو الاستكشاف.

مع الإشارة إلى أنّ الجزر العائمة، الأرصفة العائمة، الطائرات المائية ومنصات التتقيب عن النفط لا تعد من قبيل السفن ولا تخضع لحق المطاردة، ذلك أن مفهوم هذه الأخيرة قاصر على كل المركبات والآليات العائمة التي لها القدرة على الحركة إما بوسيلتها أو عن طريق قطرها والتي تخصص للملاحة البحرية -سواء كانت تجارية، صيد أو نزهة-.

وبما أن الهدف من المطاردة هو اقتياد السفينة المَطَارِدَة إلى موانئ الدولة الساحلية التي وقع عليها الاعتداء، وجب القول أن السفينة المستهدفة هي تلك السفن التي لا تحمل جنسية السفينة المَطَارِدَة، و يتعين معه استبعاد السفن التي لها نفس جنسية الدول الساحلية، ففي حالة رصد سفينة تحمل نفس علم الدولة الساحلية، ففي هذه الحالة لا يمكن ممارسة حق المطاردة الحثيثة في مواجهتها طالما أنها سفينة ستعود لا محالة إلى ميناء تسجيلها داخل دولتها التي انتهكت قوانينها.

المطلب الثاني: ضوابط ممارسة حق المطاردة الحثيثة

لممارسة حق المطاردة الحثيثة وباعتباره حق من الحقوق الممنوحة للدول الساحلية، ضوابط معينة وجب احترامها، و ذلك حتى يكون حق المطاردة الحثيثة صحيحاً وخالياً من أي عيب ولا يمكن افتراض خطئه، و بدون احترام هاته الضوابط قد يكون حق المطاردة سبباً لقيام المسؤولية و مبرراً للتعويض باعتباره إجراء غير قانوني تم خارج الحدود التي رسمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

ولهذا قد قسمنا مطلبنا هذا إلى (الفرع الأول)، و الذي تضمن الضوابط التي يتقيد بها لممارسة حق المطاردة، ثم المسؤولية الدولية الناتجة عن ممارسة حق المطاردة خارج إطار القانون و القواعد النافذة في هذا الباب (الفرع الثاني).

الفرع الأول: ضوابط ممارسة حق المطاردة الحثيثة

من أجل ممارسة حق المطاردة يتعين استيفاء جملة من الضوابط و توافر عدد من الشروط - التي سبق ذكرها - لكن في هذه الحالة سوف نتطرق إلى الأسباب التي جاءت على ذكرها المادة 111 فقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار و التي تأخذ بنظرية السبب الوجيه بالاعتقاد بأن سفينة ما في المياه الإقليمية أو المنطقة المتاخمة أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة قد باشرت أو تهم بمباشرة أفعال تدخل ضمن خانة التجريم، أو هي بصدد انتهاك أحكام وقوانين الدولة الساحلية¹.

وعلى هذا وجب علينا التمييز بين الاشتباه في خرق الأنظمة واليقين في خرقها، فعلى الدولة الساحلية وقبل ممارسة حق المطاردة الحثيثة واجب التيقن من أن السفينة الأجنبية قد قامت بمخالفة أحكام وقوانينها، حيث أنه تبين عبارة "الأسباب الوجيهة للاعتقاد بأنه" يجب أن تكون قائمة على اليقين وليس مجرد الشك، ولهذا فإنه وجب التأكد إذا كان الفعل الذي ارتكبه السفينة الأجنبية يعتبر مخالف لقوانين الدولة الساحلية².

¹ لعماري عصاد، المرجع السابق، ص 290.

² بوزيدي إلياس، المرجع السابق، ص 315.

بالإضافة الى هذا الضابط هناك ضابط آخر لإعمال المطاردة الحثيثة و الذي يتعلق بـ **"الانتهاك الفعلي لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية"**، ونقصد به المخالفات المرتكبة من طرف السفن الأجنبية وتختلف المخالفات باختلاف المنطقة التي ارتكبت فيها هذه المخالفة، سواء كانت قد ارتكبت في المياه الإقليمية أو الداخلية أو الأربيلية.

فمثلا إذا ارتكبت المخالفة من طرف السفينة الأجنبية في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية أو حتى الارخبيلية، فغالبا ما يكون سببها مخالفة التنظيمات والأحكام المنصوص عليها في تلك الدولة مما يجعل بالدولة الساحلية تمارس حقها في المطاردة الحثيثة.

أما بخصوص المنطقة المتاخمة فيمكن للدولة الساحلية ممارسة حقها في المطاردة في حالة مخالفة اللوائح للدول المتعلقة بالجمارك، الهجرة، مخالفة القواعد الضريبية، المساس بالصحة العامة و كذا ما تعلق بالصيد البحري¹.

ويمكن أن يمتد حق المطاردة الحثيثة إلى المنطقة الاقتصادية و التي تعتبر جزء من منطقة أعالي البحار، وذلك طبعاً لتكريس سيادة الدولة الساحلية ومنع أي مساس أو اعتداء من طرف السفن الأجنبية، ومحاولاتها في مخالفة أحكام وقوانين الدول المارة على مياهها أو المتوقفة فيها.

ولا بد من الإشارة إلى أنه يجب تحقق المخالفة حتى يتسنى للدولة الساحلية استعمال حقها في المطاردة، فلا يكفي مجرد الشروع في المخالفة أو التخطيط لها لتبشر الدولة الساحلية حقها في المطاردة بل وجب تحقق المخالفة بالكامل.

و إذا كان من المسوغ قانوناً مباشرة مطاردة السفينة في حالة ما إذا كانت هذه المخالفة قد ارتكبت من طرف طاقم السفينة، إلا أنه لا يمكن مطاردة السفينة عندما يكون السبب في ارتكاب المخالفة هم الركاب أو المسافرون، فإذا قام أحد أو مجموعة من هؤلاء انتهاك أحكام وقوانين الدول الساحلية مع علم الربان بهذه المخالفات ولم يرقم بأي إجراءات لردعهم، ففي هذه الحالة يمكن للدولة الساحلية والتي تمتلك حق المطاردة الحثيثة ممارسة حقها ومطاردة السفينة في أي إقليم كانت حتى أعالي البحار².

¹ بوزيدي إلياس، المرجع السابق، ص 317.

² بوزيدي إلياس، المرجع نفسه، ص 317.

الفرع الثاني: المسؤولية الدولية عن ممارسة حق المطاردة غير القانوني

قد تستعمل المطاردة الحثيثة أحيانا بطريقة غير سليمة وبدون مراعاة للشروط و الضوابط المشار إليها أعلاه مما ينشئ عنها مسؤولية دولية، وهذا غالبا بسبب تعسف السلطات التي تملك حق المطاردة الحثيثة في ممارسة حقها في مطاردة السفن الأجنبية، ذلك أنّ ممارسة للدول الساحلية لحق المطاردة الحثيثة ليس على إطلاقه، وإنما يتعين معه مراعاة مصالح السفن المطاردة وحجم الخسائر والأضرار التي قد تتسبب فيها عملية المطاردة الحثيثة إذا لم تقم على أسباب جدية ومقبولة.

ففي حالة ما إذا استعملت الدولة الساحلية حقها في المطاردة بشكل غير قانوني، نشأت عنها المسؤولية الدولية¹ وهذا وفقا لاتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

وتأخذ المسؤولية الناتجة عن عمليات المطاردة غير القانونية عدة أشكال، فقد تتمثل في إصلاح السفن الأجنبية في حالة حصول ضرر لها بسبب حق المطاردة الحثيثة الممارس من الدول الساحلية خصوصا إذا علمنا أن للسفن الحربية المطاردة حق استعمال القوة من أجل توقيف السفينة المطاردة و ما قد ينجم عنها من اتلانف لجسم السفينة أو بعض أجزائها، كما قد تأخذ المسؤولية صورة تعويض مالكي أو مستأجري السفينة الأجنبية و مالكي البضاعة في حال اتلانفها بسبب احتجازها أو بسبب التأخير في ايصالها لأصحابها بناء على ذات السبب (الاحتجاز).

ويمكن نشوء العديد من النزاعات في حالة الاستعمال التعسفي لحق المطاردة الحثيثة من قبل الدولة الساحلية، لذا يمكن اللجوء في هذه الحالة إلى حلول اختيارية أو ما يسمى "مسطرة التوفيق"، أو انتهاج حلول مخالفة تماما للحلول الاختيارية، و المتمثلة في الحلول الإلزامية والتي يؤول لها اختصاص النظر في هذا النوع من المنازعات هي محكمة العدل الدولية، و كذا المحكمة الدولية لقانون البحار²، باعتبار المسؤولية الناشئة عن أعمال المطاردة الحثيثة مسؤولية دولية.

¹ مبارك وسيلة، المرجع السابق، ص 15.

² مبارك وسيلة، المرجع نفسه، ص 19.

المبحث الثاني: حق الزيارة

لقد منحت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 من خلال المادة 110 منها، الحق للسفن الحربية أن تتفقد في المنطقة الاقتصادية الخالصة أية سفينة أجنبية من غير السفن التي تكون لها حصانة تامة، وقبل هذا النص أعطى العرف الدولي للسفن الحربية في أعالي البحار في أحوال استثنائية محددة حق الاقتراب من السفن الخاصة، أو أن تطلب منها رفع علمها للتحقيق من جنسيتها.

وهذا يعد استثناء عن المبدأ العام القاضي بخضوع السفن لقانون الدولة التي تتبعها فيما تعلق بالأمن والنظام في أعالي البحار، و ذلك في الحالات التي تقوم فيها السفن الخاصة بأعمال مجرمة قانونا في هذه المنطقة. و هو ما يتيح للسفينة الحربية إرسال أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها من أجل فحص الأوراق أو تفتيش أجزائها، إذ نصت الفقرة الأولى من المادة 110 على: " باستثناء الحالات التي تكون فيها أعمال التدخل مستمدة من سلطات تمنحها معاهدة، ليس لدى سفينة حربية تصادف في أعالي البحار أية سفينة أجنبية من غير السفن التي تكون لها حصانة تامة وفقا للمادتين 95 و96 ما يبرر تفقد هذه السفينة ما لم تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في:..."

وحتى يتسنى للسفن الحربية مباشرة حق الزيارة المقرر بموجب المادة 110 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار يجب أن تقوم شبهة في السفينة المخالفة بأنها تتولى القيام بأعمال القرصنة والإتجار بالرقيق وهذا ما سنتناوله في **(المطلب الأول)**، أو تتولى ارتكاب جريمة البث الإذاعي غير المصرح به أو جريمة الاتجار بالمخدرات وهذا في **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول: جريمة القرصنة والإتجار بالرقيق

تعتبر جريمة القرصنة والإتجار بالرقيق من الجرائم التي لطالما شغلت المجال البحري، بحيث يشكل هذا النوع من الجرائم سبباً من الأسباب التي تبرر حق زيارة السفينة محل الاشتباه، و زاد مداها واتسع نطاقها في الآونة الأخيرة وعلى الخصوص في منطقة البحر الأبيض المتوسط ومنطقتي بحر العرب والبحر الأحمر.

ومن أجل بسط القول في هذا النوع من الجرائم تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، تناول (الفرع الأول) جريمة القرصنة، أما (الفرع الثاني) سنبحث فيه عن جريمة الإتجار بالرقيق، مع الإشارة إلى أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد تناولت هذا النوع من الجرائم على نحو من التفصيل الشديد في المواد من 99 إلى 107 منها.

الفرع الأول: جريمة القرصنة

تعد القرصنة البحرية من الجرائم الدولية الخطيرة التي تشكل تهديداً لسلامة الملاحة البحرية نظراً لانتشارها، واتساع نطاقها وتنوع صورها وتزايد معدلات ارتكابها، وتستهدف القرصنة البحرية السفن التجارية الأمانة والبواخر وناقلات النفط العملاقة واليخوت السياحية عالية القيمة، وتعرف القرصنة أنها جريمة ترتكب في أعالي البحار، هذا ما دفع المجتمعات الدولية إلى محاربتها واعتبارها عدو للجنس البشري¹.

وقد سبق لاتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 أن جرّمت القرصنة، وقد نصت المادة الأولى منها على تطبيق أحكام الاتفاقية في أعالي البحار، وفي كل مكان لا يخضع لقضاء أية دولة، وأكدت على ذلك اتفاقية الأمم المتحدة للقانون البحار لسنة 1982 من خلال المواد من 100 إلى 107 منها، جاءت المادة 100 من الاتفاقية للدعوة إلى التعاون الدولي لقمع القرصنة²، بنصها على: "تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة".

¹ حاشي عسلي فيدو، جريمة القرصنة في الصومال وبعدها الأمني، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية، 2012، ص120.

² بن منصور عبد الكريم، أعراب سعيدة، الوضع القانوني للسفينة الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 12، العدد 01 (عدد خاص)، 2021، ص 478.

ويظهر من خلال نص المادة 101 تعريف القرصنة البحرية بأنها أي عمل مما يلي:

أ. أي عمل غير قانوني، من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب، يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة و يكون موجهاً:

1- في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.

2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ب. أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضيف على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ج. أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين أ أو ب أو يسهل ارتكابهما".

ومن هنا يمكننا استنتاج أن شروط القرصنة تتلخص فيما يلي:

-أن يكون العمل المرتكب غير مشروع، وتعد المساهمة أو التحريض على ارتكاب هذه الأعمال من أعمال القرصنة.

-أن تهدف أعمال القرصنة إلى تحقيق أغراض شخصية لا لتحقيق أهداف سياسية.

-أن يوجه العمل ضد السفينة أو الطائرة أو أعمال على متنها في أعالي البحار، أو في مكان يقع خارج ولاية الدولة.

-أن يكون الفعل المرتكب من طرف طاقم أو ركاب السفينة أو طائرة خاصة¹.

ونجد أصل الولاية العالمية التي تسمح للدولة بالتدخل في أعالي البحار ضد سفن القرصنة في المادة 105 التي تنص على أنه يجوز: " لكل دولة في أعالي البحار أو أي مكان خارج ولاية الدولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وأن تقبض على ما فيها من أشخاص وتضبط ما فيها من ممتلكات وتسقط

¹ سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص 232 و 233.

الفصل الثاني: آليات ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

الحصانة للسفن الحربية و السفن و الطائرات الحكومية إذا تمرد طاقمها واستولى عليها، حيث أنها تتولى نفس معاملة سفن وطائرات القرصنة".

وطبقا لنص المادة 105 من اتفاقية قانون البحار، فإنه: "يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، وأن تقبض على من فيها من أشخاص وتضبط ما فيها من ممتلكات، ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الاجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن النية"¹.

الفرع الثاني: جريمة الاتجار بالرقيق

عرفت العصور القديمة تجارة الرقيق، وقد أبرمت عدة اتفاقيات بشأنها في القرنين السابع عشر والثامن عشر ميلادي وقد عرفت باسم اشياننتو (ASSIENTO)، وقد أعتبر الرق مسألة محظورة منذ الغاء بريطانيا كأول دولة للرق فوق اقليمها، واستقر القضاء في جميع المستعمرات البريطانية والفرنسية والهندية والولايات المتحدة الأمريكية، ومن هنا أجاز العرف الدولي محاربة الاتجار بالرقيق في (القرن 19) معتبرا إياها جريمة دولية.

وعليه صدرت العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي أعلنت إلغاء الرق بجميع أشكاله، و منها:

- ميثاق بروكسل لسنة 1890 الخاص بمقاومة تجارة العبيد.

- اتفاقية سان جرمان لسنة 1919 التي تلزم الدول بإلغاء الرق في مادتيها 11 و 12.

ثم أقرت الجمعية العامة لعصبة الأمم المتحدة في 25 سبتمبر 1926 واجب كل الدول باتخاذ الوسائل اللازمة لمنع الإتجار بالرقيق.

¹ المادة 105 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

وتم تأكيد هذا الحكم في الفقرة (ب) من المادة (22) من اتفاقية 1958 بشأن أعالي البحار، وكذا اتفاقية جنيف للبحار 1958 في مادتها 13 و التي نصت على أنه: "يجب على كل دولة أن تتخذ الوسائل الفعالة لمنع و معاقبة نقل الرقيق على السفن التي تحمل علمها، وأن تحرص على عدم إساءة استعمال علمها في هذا الغرض، و أي رقيق يلجأ إلى ظهر أية سفينة أيا كان علمها فإنه يعتبر حراً كأمر واقع"¹.

و إذا كان الواجب على المجتمع الدولي محاربة ومعاقبة أعمال نقل الرقيق فوق السفن التي تحمل جنسيتها، فإن أي عبد يلجأ على ظهر السفينة يصبح حراً بحكم الواقع، و هو الحكم الذي أكدته المادة 99 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بنصها على: " تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع و معاقبة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها و لمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض. و أي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة، أيا كان علمها يصبح حراً بحكم الواقع".

وفي حالة ظهور دلائل قوية تبين أن السفينة تعمل في تجارة الرقيق بالعودة للأحكام السابقة الذكر، فإنه يحق للسفن الحربية التابعة لولاية أية دولة أن تقوم بالصعود إليها والتحقيق من ذلك متى تبين لها أن السفينة التي تنقل الرقيق تحمل علمها أو ترفض بأن تظهر علماً عليها، غير أن محاكمة السفينة التي تتهم في الإتجار بالرقيق هو من اختصاص قضاء الدولة التي تحمل السفينة علمها، ولا تدخل في اختصاص قضاء أي دولة أخرى².

¹ لعمامري عصاد، المرجع السابق، ص 300.

² بن منصور عبد الكريم، أعراب سعيدة، المرجع السابق، ص 480.

المطلب الثاني: جرمي البث الإذاعي غير المصرح به والاتجار بالمخدرات

يعتبر حق الزيارة أوسع الحقوق الممنوحة للسفن الحربية في مجال إنفاذ القانون و أعمال الاختصاص القضائي مقارنة بحق المطاردة الحثيثة، حيث يمكن ممارسته على السفن لكشف العديد من الجرائم التي يمكن أن تهدد الدولة صاحبة العلم أو قد تسيئ لسمعتها و صورتها أمام المجتمع الدولي.

وسعياً لتحقيق الأمن والسلم البحري و ضمان ملاحه بحرية خالية من التهديدات و المخاطر، يمكن ممارسة حق الزيارة في حالة الشك أو الاشتباه بارتكاب جريمة البث الإذاعي غير المصرح به وهذا ما سندرسه في (الفرع الأول)، أو بارتكاب جريمة الاتجار بالمخدرات التي سنفصل فيها أكثر من خلال (الفرع الثاني)، ذلك أن البيئة البحرية قد تكون الفضاء الأمثل لارتكاب هذا النوع من الجرائم.

الفرع الأول: جريمة البث الإذاعي غير المصرح به

تعرف الفقرة الثانية من المادة 109 من اتفاقية قانون البحار البث الإذاعي غير المصرح به على أنه: "إرسال الإذاعات الهوائية أو القانونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية على أن يستثنى من ذلك إرسال نداءات الاستغاثة".

يقصد بالبث الإذاعي غير المصرح به 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 الاستغاثة¹.

نصت الاتفاقية على التزام يقع على كافة الدول وهو وحدة التعاون من أجل قمع البث الإذاعي غير مصرح به من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وذلك لما يقع من هذا العمل من تهديد النظام الدولي واستقراره القائم على احترام سيادة الدول وعلى التدخل في أمورها الداخلية.

¹ رياض صالح أبو العطا، المرجع السابق، ص 161.

لقد منع النظام الملحق باتفاقية جنيف بشأن المواصلات اللاسلكية المعقودة عام 1959 إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي الصوتي والتلفزيوني على متن السفن أو الطائرات أو من أية وسيلة ملحقه موضوعة خارج الأقاليم الوطنية لدول الأطراف¹، إلا أن هذا المنع دخل بشكل متأخر نسبياً فقد منع الملحق باتفاقية جنيف بشأن المواصلات اللاسلكية المبرمة عام 1959 إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي الصوتي والتلفزيوني على متن السفن أو الطائرات وأية مادة ملحقه موضوعة خارج الأقاليم الوطنية لدول الأطراف².

و تطبيقاً لهذا المنع أقامت اللجنة الدولية لتسجيل الترددات المنشورة إلى دول الأعضاء في الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية إلتمست فيه من الإدارات المعنية بتسجيل السفن وتأكيدها من عدم وجود أي جهاز بث إذاعي على متنها باستثناء الأجهزة المخصصة للملاحة البحرية³.

غير أنّ التقدم العلمي والفني و التكنولوجيا غير المسبوق ساعد على توافر العوامل والإمكانيات المساعدة على الإرسال الإذاعي المسموع أو المرئي، والذي يوجه في الدولة أو دولة معينة على غير مقتضى القواعد الدولية المعمول بها، وهو عمل قد يقوم به جماعات مناهضة لأنظمة الحكم من أجل نشر أفكار معينة قد لا تكون مناسبة أو ملائمة لأي سبب من الأسباب، فإن تجريم البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار يقدم أفضل الحلول بالنسبة للقائمين به، إذ يخول لهم سلطة وطنية يمكن أن تتعقبهم بالحساب والعقاب⁴.

وبالرجوع إلى نص المادة 109 الفقرة الثالثة فقد أجازت القبض على أي شخص يعمل في البث الغير مصرح به ومحاكمته أمام محاكم أي من الدول التالية:

- دول علم السفينة.

¹ محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 473.

² لعمامري عصاد، المرجع السابق، ص 301.

³ محمد الحاج حمود، المرجع نفسه، ص 473.

⁴ جلال فضل العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار، دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون اليمني، الطبعة الأولى، د د ن، د ب ن، 2019، ص 68.

- دولة تسجيل المنشأة.

- الدولة التي يكون الشخص من رعاياها.

- أي دولة يمكن استقبال البث فيها.

- أي دولة يشكل هذا البث تشويشات على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها¹.

وكما يجوز أيضا لهذه الدول حجز السفينة المستخدمة في البث غير المصرح به وضبط أجهزة الإرسال، وهذا حسب ما نصت عليه الفقرة الرابعة من نفس المادة².

الفرع الثاني: جريمة الاتجار بالمخدرات

سيتم التفصيل في جريمة الاتجار بالمخدرات من خلال تعريفها (أولاً)، ثم تبيان الاختصاصات القضائية في هذا المجال (ثانياً).

أولاً: تعريف الإتجار غير المشروع بالمخدرات

شكل تزايد إنتاج المخدرات والمؤثرات العقلية والطلب عليها والإتجار فيها بصورة غير مشروعة تهديدا خطيرا لصحة البشر وإلحاق الضرر بسلامتهم الجسدية و النفسية على حد سواء، مما دعى المجتمع الدولي إلى ضرورة اتخاذ التدابير الرقابية، الوقائية و الردعية عبر عديد النصوص و المواثيق الدولية.

فقد عرفت المادة الأولى من الاتفاقية الوحيدة للمخدرات لسنة 1961 على أنه يقصد بالإتجار غير المشروع "زراعة مخدرات أو الإتجار بها"، كما استهدفت أحكامها مكافحة المخدرات غير المشروعة سواء على الصعيد الوطني أو على الصعيد الدولي. كما عرفت اتفاقية 1971 الإتجار غير مشروع بأنه صناعة المؤثرات العقلية أو الإتجار فيها، و يشمل مزج عدة مواد للحصول على مركب جديد. أما اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات لسنة 1988 فقد عرفت في مادتها الأولى على أنه تلك الجرائم

¹ محمد هوامش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية، سوريا، 2018، ص 103.

² محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 473.

الفصل الثاني: آليات ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

المنصوص عليها في الفقرتين الأولى والثانية من المادة الثالثة في الاتفاقية أنها نتائج أي مخدر أو مؤثرات عقلية، أو تحضيرها أو عرض بيعها.

وعرّف المشرع الجزائري صراحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات في المادة الأولى من قانون 18/04¹ بنصه على أن الاستعمال غير المشروع هو استعمال شخصي للمخدرات أو المؤثرات العقلية الموضوعة تحت الرقابة بدون صفة².

ثانياً: الاختصاصات القضائية

أقرّ القانون الدولي للبحار الاختصاص القضائي على السفن في أعالي البحار، وذلك فيما نصت المادة (1/92) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بنصها على: "تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط و تكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلاّ في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية. و لا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها في ميناء زيارة، إلاّ في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل".

و إذا كان الأصل أن ينعقد الاختصاص لقضاء دولة العلم عن الأفعال المرتكبة في أعالي البحار، إلاّ أنّ هناك قيود ترد على هذا المبدأ ومن ذلك ارتكاب السفينة لجرائم الاتجار غير المشروع بالمخدرات، أين يمكن أن يؤول الاختصاص لجهات قضائية غير الجهات القضائية التابعة لدولة علم السفينة.

1- الاختصاص القضائي على السفن الأجنبية

بما أن الدولة تقوم بممارسة الاختصاص القضائي على السفن التي ترفع علمها أو التي تكون تابعة لها، و ذلك من خلال اتخاذ التدابير اللازمة من أجل تحقيق هذا المبتغى على غرار حق زيارة سفنها الخاصة من طرف سفنها الحربية في أي منطقة من أعالي البحار، ويمكن للسفن التابعة للدول الأجنبية أن يشملها اختصاص الدولة المباشرة لحق

¹ القانون رقم 18/04 المؤرخ في 25 ديسمبر 2004 يتعلق بالوقاية من المخدرات والمؤثرات العقلية وقمع الاستعمال والاتجار غير المشروعين بها، ج.ر عدد 863 لسنة 2004، المعدل و المتمم.

² قماش مسعود، مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية عبر البحار في القانون الدولي العام، مذكرة ماجيستر، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2013/2012، ص 24.

الفصل الثاني: آليات ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

الزيارة، و هذا من أجل ضبط جرائم الاتجار بالمخدرات، مع مراعاة واجب رعاية الأشخاص الموجودين على متن السفينة و ضمان سلامتهم وكذا ضمان سلامة البضائع.

فإذا أرادت دولة ما-عبر سفنها الحربية- التدخل على متن سفينة أجنبية حامت حولها شبهة الاتجار بالمخدرات، أن تقوم بطلب الإذن من دولة العلم و إرجاع الطلب في أقل وقت ممكن¹. ووجب على الدولة عند التدخل مراعاة الأمران الآتيان:

- طلب الحصول من دولة العلم على تأكيد بأن السفينة سفينتها.
- على دولة العلم الرد على السفينة التي أرادت التدخل إما بالموافقة أو الرفض، و على الدول المعنية التقاهم من أجل تقرير الاجراءات اللازمة من أجل ايقاف ومحاسبة السفينة المشتبه فيها، كالإيقاف والتفتيش والاقتحام.
- و على الدولة المتدخلة عند تحقيقها لنتائج على مستوى السفينة المشتبه فيها ووصولها إلى قرارات ابلاغ دولة العلم بذلك. وفي حالة اكتشاف جريمة الإتجار بالمخدرات على متن تلك السفينة المشبوهة، وحب على كلا الدولتين اتخاذ التدابير اللازمة من أجل ايقاف المتورطين ومعاقبتهم، مع مراعاة الاختصاص القضائي لدولة العلم.
- ويمكن لدولة العلم التنازل صراحة على الاختصاص القضائي الممنوح لها قانونا للدولة المتدخلة.

2- الاختصاص القضائي على متن السفن عديمة الجنسية

دائما ما تكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ووجب على كل سفينة أن يكون لديها الوثائق التي تبين نسبتها لدولة ما، وهذا ما هو وارد في المادة 91 من القانون الدولي للبحار و التي تنص على: "1. تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن و لتسجيل السفن في إقليمها و للحق في رفع علمها. و تكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها. و يجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة و السفينة.

2. تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك".

¹ قماش مسعودة، المرجع السابق، ص 26.

الفصل الثاني: آليات ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

وهناك نوع من السفن تعرف بالسفن عديمة الجنسية، وقد تم ذكرها أو تبيانها في المادة 92 من القانون الدولي للبحار، والتي جاء فيها بأنه على السفن ومهما كان وضعها أن تنسب لدولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها فقط في أعالي البحار إلا بعض الحالات المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية.

ولا يمكن للسفينة تحت أي ظرف كان الابحار تحت علم دولتين فأكثر لكلا الجنسيين، أو تنسب نفسها لأحد الجنسيين ويجوز اعتبارها سفينة عديمة الجنسية.

و للدول أن تفرض اختصاصها القضائي على جرائم الاتجار غير المشروع التي ترتكبها السفن عديمة الجنسية¹.

3- الاختصاص القضائي على متن السفن المشتبه فيها

لا يوجد هناك تعريف محددة للسفن المشبوهة او المشتبه فيها، إلا أن المادة 17 من اتفاقية 1988² و المتعلقة بالاتجار غير المشروع في المخدرات و المؤثرات العقلية عن طريق البحر قد تضمنت بأنه عندما تتوافر أسباب وجيهة للاشتباه حينها يمكن اتخاذ تدابير ضد السفن المشبوهة لقمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات.

فالسفن المشبوهة هي السفن ذات السوابق في مجال الاتجار غير المشروع في المخدرات و المؤثرات العقلية.

وهناك العديد من الأسباب لاقتحام السفن عموماً، إلا أنه لا يتعلق الأمر في السفن المشبوهة إلا بسبب مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات.

ووجب عند اتهام سفينة ما بجريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية الاعتماد على دلائل وبراهين محددة وهذا من أجل عدم التعرض للمساءلة الدولية.

ولعل من بين الأسباب أو الدلائل التي يمكن فيها للدولة أن تعتبر أن سفينة ما مشبوهة، وتمارس نشاط غير مشروع في الاتجار بالمخدرات هو اتصالها مثلاً بسفن أخرى عرض البحر، أو نقل بضائع أو حتى إبحارها نحو أحد الدول المنتجة للمخدرات، أو حتى

¹ قماش مسعودة، المرجع السابق، ص 28.

² اتفاقية الأمم المتحدة لقمع الاتجار غير المشروع في المخدرات و المؤثرات العقلية لسنة 1988.

الفصل الثاني: آليات ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن

فرارها في حال ملاحقتها أو رفض توقفها على إثر عملية تفتيش في منطقة أعالي البحار، أو رفض طلب زيارتها من قبل الضابط العسكري على إثر زيارة بحرية. كما يمكن اعتبار سفينة ما سفينة مشبوهة إذا كانت تستعمل عدة أعلام خلال رحلة واحدة، مع الأخذ بعين الاعتبار أيضاً جملة القرائن و الظروف الحال¹.

كما نجد أن المادة 17 فقرة 4 من اتفاقية 1988 المتعلقة بقم الاتجار غير المشروع في المخدرات و المؤثرات العقلية أقرت بأنه: "يجوز للدول التي ترفع السفينة علمها أن تأذن للدولة الطالبة، وفقاً للفقرة ٣ أو لمعاهدات نافذة بينهما أو لأي اتفاق أو ترتيب تتوصل إليه تلك الأطراف على أي نحو آخر، بالقيام، في جملة أمور، بما يلي:

أ. اعتلاء السفينة؛

ب. وتفتيش السفينة؛

ت. وفي حالة العثور على أدلة تثبت التورط في الاتجار غير المشروع، اتخاذ ما يلزم من إجراءات ازاء السفينة والأشخاص والبضائع التي تحملها السفينة.

¹ قماس مسعودة، المرجع السابق، ص 29.

خاتمة

حاولنا من خلال دراستنا هذه التطرق إلى موضوع من المواضيع ذات الأهمية البالغة و المتعلق بالاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب على متن السفن، عبر البحث في نظامه القانوني من حيث ضوابط انعقاد الاختصاص القضائي و آليات ممارسته، باعتباره من المواضيع التي تتقاطع فيها فروع القانون العام بفروع القانون الخاص.

حيث أن لتحديد الاختصاص بالنسبة للجرائم المرتكبة على متن السفن أهمية بالغة للمجتمع الدولي و حظي بعنايته و رعايته عبر عديد الاتفاقيات الدولية و ما ذاك إلاّ لحجم الإشكاليات التي طرحها و يطرحها و على الخصوص ما تعلق منها بمسألة سيادة الدول و سلطانها في بسط قوانينها على رعاياها و فوق إقليمها البري، البحري و الجوي، و يزداد الأمر تعقيداً كلما ارتكب الفعل المجرم داخل حدود إقليم دولة أخرى أو في منطقة أعالي البحار.

فمعرفة الاختصاص القضائي يؤدي الى فض النزاعات و حلها مع توفير نسبة من الأمان و السلام لبيئة ظلت على فترات طويلة من الزمن تعاني من نقصه و انعدامه ألاّ و هي البيئة البحرية، بيئة كانت في الكثير من الأحيان مسرحاً مفضلاً و فضاءاً خصباً لكافة أنواع السلوك الإجرامي، و ما يزيد من سوء الوضع استعمال السفن التجارية كوسيلة للانحراف و الاجرام، و هي ما وجدت في الأصل إلاّ لتسهيل نقل السلع و البضائع و تنقل الأشخاص.

و إذا استطاع المجتمع الدولي مواجهة الظواهر الإجرامية التي تتم في البحر أو على متن السفن، فإنّ هذا الأمر سيمنح لهذا المجتمع القدرة على توجيه قدراته و إمكانياته المادية و البشرية نحو استغلال ثروات البحار و ما تخفيه من مقدرات تراكت على آلاف السنين، و هو ما يعود على الأفراد و الجماعات بمزيد من الرفاه و الرقي.

و إذا كانت السفينة الأداة الرئيسية في عملية الملاحة البحرية سواء كانت ملاحية نقل و تنقل، أو ملاحية صيد أو نزهة، فإنها قد تكون ميداناً للجريمة في أحوال معينة و أداة للإجرام في أحوال أخرى كما في حالة الاتجار بالمخدرات أو تجارة الرقيق أو البث الإذاعي

غير المصرح به، و قد تحتل الدورين معاً في نفس الوقت، ففي جريمة القرصنة مثلاً تكون السفينة المقرصنة هي الأداة، و تكون السفينة المقرصنة هي فضاء الجريمة.

ومن خلال ما سبق تم التوصل إلى النتائج التالية:

1. تعتبر السفينة محور القانون الدولي للبحار و القانون البحري على حد سواء، و على أمنها و سلامتها مدار قواعدهما.

2. أن الأصل العام في تحديد الاختصاص إنما يؤول لقانون دولة العلم.

3. باعتبار قانون دولة العلم هو الذي يطبق كقاعدة عامة، فلجنسية السفينة أهمية بالغة نظراً لأنها الضابط الذي به يتحدد قانون دولة العلم المختص.

4. لطالما كانت الجنسية رابطة حقيقية بين السفينة و دولة علمها، إلاّ الحياة البحرية لا تزال تعاني و بشكل كبير من ظاهرة أعلام المجاملة و ما تطرحه من مشكلات بخصوص تحديد القضاء المختص، باعتبار أن علم المجاملة أو الملائمة هو العلم الذي لا يعبر حقيقة عن العلاقة بينه و بين انتماء السفينة.

5. إمكانية سريان قانون الدولة الساحلية في أحوال محددة، أين تكون الدولة الساحلية مختصة بالنسبة للجرائم التي قد ترتكب في المنطقة المتاخمة أو حتى ما مناطق خاضعة لسيادة الدولة و سلطانها المطلق.

6. كما قد تختص الجهات القضائية الوطنية أيضاً بالنظر في الجرائم التي قد تحدث في أعالي البحار، باعتبار أن هذا النوع من الجرائم التي قد تقع في أعالي البحار قد يختص به قانون دول أخرى ليست بالضرورة قانون الدولة الساحلية.

7. يعتبر حق المطاردة الحثيثة من الحقوق التي تتمتع بها السفن أو الطائرات الحربية التابعة للدولة الساحلية، وذلك في حال تم انتهاك قوانينها وأنظمتها المتعلقة بالجمارك، الهجرة الضريبة و الأمن من طرف سفينة أجنبية، وذلك عن طريق التحقيق مع طاقمها أمام السلطات المختصة.

8. للسفن و الطائرات الحربية الوطنية حق زيارة السفن الخاصة متى كان هناك مبرر قوي، يكون للأولى على الثانية تفتيش أي سفن تجارية تحمل نفس علم السفينة أو الطائرة

الحرية، و ذلك في حال وجود أسباب معقولة للاشتباه في أن السفينة تقوم بأعمال معينة، كالقرصنة، الإتجار بالرقيق، البث الإذاعي غير المصرح به، أو الاتجار بالمخدرات.

وفي ختام هذه الدراسة لنا أن نتقدم بالتوصيات الآتية عساها تحظى بالاهتمام المستقبلي، و يتعلق الأمر بـ:

1. على التشريعات الداخلية وكذلك الاتفاقيات الدولية الحرص أكثر فيما يتعلق بشروط منح السفينة الجنسية الوطنية، و ذلك للأهمية البالغة لهذا الضابط -ضابط الجنسية- في حل تنازع القوانين و توزيع الاختصاص القضائي الدولي..
2. عدم التساهل مع السفن التي تحمل أعلام المجاملة، حفاظا على سلامة وأمن الملاحة البحرية وكذلك على حقوق الدول، فضلاً على فرض جزاءات مالية أو حتى إمكانية المساءلة الدولية للدول التي تقبل أن تمنح أعلاماً للمجاملة، و في ذلك حفاظ على الأرواح و الممتلكات.
3. على المجتمع الدولي اتخاذ المزيد من اجراءات الحيلة والحذر في تقرير ممارسة حق المطاردة الحثيثة للدول الساحلية، وذلك من خلال التأكد على ضرورة وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بارتكاب المخالفة من قبل السفن الأجنبية أو حتى حصر الحالات التي تبرر ممارسة هذا الحق.
4. إنشاء محاكم دولية إقليمية تتوزع عبر مختلف مناطق العالم التي تشهد انتشار واسع للأعمال غير المشروعة، ومنحها اختصاص تكميلي بالإضافة إلى اختصاص محكمة العدل الدولية و المحكمة الدولية لقانون البحار و القضاء الوطني من أجل محاكمة مرتكبي الجرائم البحرية التي تحدث في منطقة أعالي البحار أو في المياه الإقليمية للدول ذات الإمكانات المحدودة.

قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: قائمة المصادر:

1_ الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقيات جنيف الدولية لقانون البحار لعام 1958.
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (مونتيجوباي) الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982.
- اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات و المؤثرات العقلية لعام 1988.
- اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة لعام 2000.

2_الأوامر والقوانين و المراسيم:

- المرسوم رقم 403/63 المؤرخ في 12 أكتوبر 1963 الذي يحدد مدى المياه الإقليمية الجزائرية، ج.ر. عدد 76 لسنة 1963 بالنسخة الفرنسية.
- الأمر 155/66 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، ج.ر. عدد 48 لسنة 1966 المعدل و المتمم.
- الأمر 156/66 المؤرخ في 08 يونيو 1966 المتضمن قانون العقوبات، المعدل و المتمم.
- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.
- المرسوم رقم 181 /84 المؤرخ في 4 غشت 1984 الي يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري، ج.ر. عدد 32 لسنة 1984.
- المرسوم الرئاسي 53/96 المؤرخ في 22 يناير 1996 المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج.ر. عدد 06 لسنة 1996.

قائمة المصادر والمراجع

- القانون رقم 10/98 المؤرخ في 22 غشت 1998 المتضمن تعديل القانون رقم 07/79 المؤرخ في 21 يوليو 1979 و المتضمن قانون الجمارك، ج.ر عدد 61 لسنة 1998.
- المرسوم الرئاسي 344/04 المؤرخ في 6 نوفمبر 2004، الذي يؤسس لمنطقة متاخمة للبحر الإقليمي، ج.ر عدد 70 لسنة 2004.
- المرسوم الرئاسي 96/18 المؤرخ في 20 مارس 2018 الذي يؤسس لمنطقة اقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية، ج.ر عدد 18 لسنة 2018

ثانيا: قائمة المراجع:

1_ الكتب:

- أ_ جلال فضل العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار، دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون اليمني، الطبعة الأولى، د د ن، د ب ن، 2019.
- ب_ خليل حسين، موسوعة القانون قانون البحار والجو الفضاء الخارجي الحرب والحياد وطرق تسوية المنازعات، ج2، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.
- ج_ رياض صالح أبو العطا، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، إثراء للنشر والتوزيع، الأردن، 2010.
- د_ سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
- ر_ محمد المجدوب، القانون الدولي العام، الطبعة الخامسة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2004.
- ز_ محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان 2011.

قائمة المصادر والمراجع

هـ_ محمد نعيم علوه، موسوعة القانون قانون الدولي العام، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج6، الطبعة الأولى، مركز الشروق الأوسط للنشر والتوزيع، الجزائر 2012.

و_ محمد هوامش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية، سوريا 2018.

ي_ فاروق محمد صادق الأعرجي، مباحث في القانون الدولي للبحار، ج1، مكتبة زين الحقوقية والأدبية، لبنان 2009.

2_ أطروحة الدكتوراه:

أ_ لعمامري عصاد، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة تيزي وزو، 2014.

2_ مذكرات الماجستير:

أ_ بطوش كهينة، الملاحة البحرية بين الحرية والتقييد، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2017.

ب_ بغثة عبد الحفيظ، تدخل الدولة في أعالي البحار في ظل القانون الدولي العام، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة بومرداس، 2014/2015.

ج_ حاشي عسلي فيدو، جريمة القرصنة في الصومال وبعدها الأمني، دراسة مقارنة، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية، 2012.

د_ قماس مسعودة، مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية عبر البحار في القانون الدولي العام، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2012/2013.

ر_ محمد الأبيض، الحدود البحرية الجزائرية على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2014 /2015.

قائمة المصادر والمراجع

3_ مذكرات الماستر:

أ_ رجال محمد المصطفى ضياء الدين، سيادة الدولة على اقليمها البحري المياه الإقليمية، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، 2020.

4_ المقالات

أ_ بن منصور عبد الكريم، أعراب سعيدة، الوضع القانوني للسفينة الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 12، العدد (عدد خاص)، 2012، ص488-ص488.

ب_ بوزيدي إلياس، قراءة في أحكام المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، مجلة طينة للدراسات العلمية الأكاديمية، المجلد 4، العدد 3، 2021، ص313-ص338.

ج_ مبارك وسيلة، الإطار القانوني لحق المطاردة الحثيثة بأعالي البحار وحقيقة تطبيقية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، ص9-ص24.

د_ مخاشف مصطفى، تنازع القوانين بشأن التصادم البحري-دراسة مقارنة-، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد 11، العدد 01، 2022، ص199-ص230.

ذ- صحراوي نور الدين، بوزوينة محمد ياسين، جنسية السفينة كضابط لتحديد الاختصاص الجزائي، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، المجلد 06، العدد 01، أكتوبر 2019، ص134.

الفهرس

الفهرس:

الصفحة	الموضوع
	إهداء
	شكر و تقدير
02	مقدمة
07	الفصل الأول: ضوابط تحديد الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم المرتكبة على متن السفن
08	المبحث الأول: المبدأ العام في تحديد الاختصاص القضائي قانون علم السفينة
09	المطلب الأول: جنسية السفينة كضابط لتحديد الاختصاص القضائي
09	الفرع الأول: شرط الملكية الوطنية
13	الفرع الثاني: شرط الطاقم الوطني
14	الفرع الثالث: شرط البناء الوطني
16	المطلب الثاني: إشكالية أعلام المجاملة
17	الفرع الأول: أسباب تنامي ظاهرة أعلام المجاملة
18	الفرع الثاني: تدابير الحد من ظاهرة أعلام المجاملة
20	المبحث الثاني: الاستثناء الوارد على مبدأ سريان قانون علم السفينة
20	المطلب الأول: سريان قانون الدولة الساحلية بالنسبة للجرائم المرتكبة في المنطقة الخاضعة لسيادتها
21	الفرع الأول: سريان قانون الدولة الساحلية بالنسبة للجرائم المرتكبة في المياه الإقليمية
23	الفرع الثاني: سريان قانون الدولة الساحلية بالنسبة للجرائم المرتكبة في المنطقة المتاخمة
23	أولاً: المقصود بالمنطقة المتاخمة
25	ثانياً: تحديد المنطقة المتاخمة
27	ثالثاً: اختصاصات الدولة الساحلية على المنطقة المتاخمة
27	1. الرقابة الخاصة بالشؤون الجمركية والضريبية

الفهرس

28	2. الرقابة الخاصة بشؤون الصحة والصيد والهجرة
31	المطلب الثاني: سريان قانون الدولة الساحلية بالنسبة للجرائم المرتكبة في أعالي البحار
31	الفرع الأول: مفهوم منطقة أعالي البحار
31	أولاً: تعريف منطقة أعالي البحار
33	ثانياً: الطبيعة القانونية لأعالي البحار
33	ثالثاً: القيود الواردة على مبدأ حرية أعالي البحار
34	الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على الجرائم المرتكبة في أعالي البحار
34	أولاً: اختصاص قانون دولة العلم
37	ثانياً: اختصاص قانون الدولة التي ترتكب في إقليمها الجريمة
38	ثالثاً: اختصاص الدولة القائمة بالضبط
39	رابعاً: اختصاص الدولة المستهدفة بالجريمة
40	خامساً: اختصاص الدولة التي يكون مرتكب الجريمة أحد رعاياها
43	الفصل الثاني: آليات ممارسة الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم المرتكبة على متن السفن
44	المبحث الأول: حق المطاردة الحثيثة
45	المطلب الأول: ماهية المطاردة الحثيثة
45	الفرع الأول: تعريف حق المطاردة الحثيثة و شروطه
45	أولاً: تعريف حق المطاردة الحثيثة
46	ثانياً: شروط المطاردة الحثيثة
47	ثالثاً: مراحل ممارسة حق المطاردة الحثيثة
48	الفرع الثاني: الدول التي لها حق المطاردة
48	أولاً: السفن المَطَارِدَة
49	ثانياً: السفن المَطَارِدَة
50	المطلب الثاني: ضوابط ممارسة حق المطاردة الحثيثة
50	الفرع الأول: ضوابط ممارسة حق المطاردة الحثيثة

الفهرس

52	الفرع الثاني: المسؤولية الدولية عن ممارسة حق المطاردة غير القانوني
53	المبحث الثاني: حق الزيارة
54	المطلب الأول: جريمة القرصنة والإتجار بالرقيق الفرع الأول: جريمة القرصنة
56	الفرع الثاني: جريمة الاتجار بالرقيق
58	المطلب الثاني: جرميتي البث الإذاعي غير المصرح به والاتجار بالمخدرات
58	الفرع الأول: جريمة البث الإذاعي غير المصرح به
60	الفرع الثاني: جريمة الاتجار بالمخدرات
60	أولاً: تعريف الإتجار غير المشروع بالمخدرات
61	ثانياً: الاختصاصات القضائية
61	1- الاختصاص القضائي على السفن الأجنبية
62	2- الاختصاص القضائي على متن السفن عديمة الجنسية
63	3- الاختصاص القضائي على متن السفن المشتبه فيها
66	خاتمة
70	قائمة المصادر و المراجع
75	الفهرس