

جامعة مولود معمري – تيزي وزو
كلية الحقوق والعلوم السياسية
مدرسة الدكتوراه للقانون الأساسي والعلوم السياسية



تدخل دولة الساحل في أعالي البحار

أطروحة مقربة لنيل شهاوة وكتوراه في العلوم

تخصص: قانون

إشراف الأستاذ:

عبد النور بوتوشنت

إعراو الطالبة:

كهينة بطوش

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
محمد تاجر	أستاذ التعليم العالي	جامعة مولود معمري	رئيسا
عبد النور بوتوشنت	أستاذ محاضر (أ)	جامعة مولود معمري	مشرفا ومقررا
عصاد لعمامري	أستاذ التعليم العالي	جامعة مولود معمري	ممتحنا
كمال حدوم	أستاذ التعليم العالي	جامعة بومرداس	ممتحنا
أعمر بركاني	أستاذ محاضر (أ)	جامعة بجاية	ممتحنا
عبد الوهاب شيتير	أستاذ محاضر (أ)	جامعة بجاية	ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2025/12/13

إهداء

إلى روح والدي العزيز تغمده الله برحمته الواسعة وأسكنه فسيح جنانه.

إلى روح جدي وجدتي رحمهما الله

إلى من رعتني بعطفها وحنانها، إلى أول كلمة نطقت بها شفّيتني أمي الحبيبة أطال

الله في عمرها

إلى جميع أفراد العائلة الكريمة كل باسمه

إلى جميع الأصدقاء والزملاء

أهدي ثمرة هذا الجهد

كلمة شكر

أتقدم بخالص عبارات الشكر والتقدير لأستاذنا الفاضل
الدكتور " بوتوشنت عبد النور " على قبوله الإشراف على
هذه الأطروحة، ولأنه لم يبخل عليّ بشيء من نصائحه
وملاحظاته القيمة فشكّل لي ذلك دافعا للاجتهاد والمثابرة في
إنجاز هذا البحث العلمي المتواضع، فجزاه الله عني خيرا،
وأطال الله في عمره.

كما أتقدم بالشكر العميق للأساتذة الكرام أعضاء اللجنة
المناقشة على قبولهم مناقشة هذا البحث وإثراءه.

قائمة أهم المختصرات:

أولاً- باللغة العربية:

- ج.ر.ج.ج. جريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.
ت.ب.ج.ج. التقنين البحري الجزائري
ت.إ.ج.ج. تقنين الإجراءات الجزائرية.
ت.ج.ج.ج. تقنين الجنائي الجزائري.

ثانياً- باللغة الفرنسية:

A.C.D.I.	Annuaire de la Commission du droit international
A.D.M.	Annuaire du Droit de la Mer.
A.F.D.I.	Annuaire Français de Droit International.
A.I.D.I.	Annuaire de l'institut de Droit International.
ART.	Article.
BIT	Bureau International du Travail.
C.D.I.	Commission de Droit International
CNUDM.	Convention des Nations Unies sur le de Droit de la Mer.
Code ISPS	Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations
ED.	Edition.
L.G.D.J	Librairie générale de droit et de jurisprudence
N.U.	Nations Unie.
N°.	Numéro
OIT	Organisation Internationale du Travail.
OMCI	Organisation Maritime Consultative Internationale.
OMI.	Organisation Maritime Internationale.
OPCIT.	Référence Précédente.
P.	Page
PAR.	Paragraphe.
PP.	De page à page
R. A.D.C.J. P	Revu Académique des Chercheurs Juridiques et Politiques
R.B.D.I	Revue Belge de Droit International.
R.G.D.I.P.	Revue Générale de Droit International Public.
Rec.	Recueil.
T.	Tome.
Vol.	Volume.
ZEE	Zone Economique Exclusive

ثالثا واللغة الإنجليزية:

AIS	Automatic Identification Systems.
BWC	Biological Weapons Convention.
CWC	Chemical Weapons Convention.
ILC.	International law Commission
ITLOS	International Tribunal for the Law of the Sea.
LRIT	Long-Range Identification and Tracking system.
MARPOL.	Marine pollution.
NPT	Non-Proliferation Treaty.
PSI	Proliferation Security Initiative.
RECAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia.
SALW	Small Arms and Light Weapons.
SAR	Search and Rescue.
SOLAS	Convention for the Safety of Life at Sea
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers.
SUA	Suppression of Unlawful Acts against the safety of Navigation
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea.
UNCTAD	United Nation Conference on Trade and Development.

مقدمة:

تشتغل البحار ما يقارب من 70 % من سطح الكرة الأرضية، فهي ليست مجرد ممر للاتصال بين الحضارات فحسب، بل هي مصدر لغذاء البشر ومورد للكنوز والمعادن، ومنها الكثيرة لم تستغل بعد، قد أدى تزايد السكان وارتفاع مستويات المعيشة وزيادات متطلبات الحياة المادية إلى تزايد طلب البشر على موارد الثروة الحية وغير الحية الموجودة في البحار، وتفتق ذهن البشر عن إمكانات علمية وتكنولوجية هائلة مكنتهم من الوصول إلى أعماق هائلة في البحار والعتور على ثروات ضخمة فيها، وازدادت أهمية البحار بصورة لم يبق لها مثيل لاسيما بعد اكتشاف واستخراج المعادن الصلبة الموجودة بالقرب من السواحل، بالإضافة لاستخراج البترول من قاع البحار والمحيطات، كما ساعد التقدم العلمي في استغلال البحار في إقامة الجزر الصناعية والمنشآت.

كانت النظرة إلى البحار في بدايتها يسودها مبدأ الحرية للجميع في الاستعمال والاستغلال، غير أنه ومنذ أن أدركت الشعوب خاصة في العصور الوسطى مدى الأهمية السياسية للبحر كميدان للسيطرة والتحكم، وكذلك أهميتها الاقتصادية، سعت الدول إلى بسط سيادتها على مناطق البحار التي ترى أهميتها بالنسبة إليها، وقد كان الهدف من وراء ذلك احتكار الدول استغلال ثروات هذه المساحات البحرية، وخاصة في مجال الصيد وكذلك الرقابة على كافة المظاهر الأخرى للملاحة، ما أدى في كثير من الحالات إلى صراعات شديدة خلفت خسائر فادحة بالنسبة للأطراف المنازعة.

انتقل هذا الصراع إلى فقهاء القانون الدولي، الذين انقسموا إلى اتجاهين متباينين، حيث ينادي الاتجاه الأول الذي كان بزعامة (Grotius) بحرية البحار، والتي ننتج عنها حق جميع الدول في استغلال ثروات البحار الحية منها وغير الحية في أي منطقة كانت في عرض البحر، الأمر الذي عارضه الاتجاه الثاني الذي كان بزعامة (Selden) الذي يقر بحق الدول الساحلية في احتكار المساحات البحرية القريبة من شواطئها.

أدى موقف الاتجاهين إلى تغيير الدول من مواقفها التقليدية اتجاه البحار، وتبدي رغبتها في أكثر من مناسبة بمد سيادتها على المناطق المجاورة لإقليمها البحري إلى مسافات متفاوتة واضحة بذلك حد للمبدأ القاضي بحرية الملاحة البحرية، وهو ما لم يرق للكثير من الدول التي عارضت فكرة السيادة على البحار ودعت إلى إقرار مبدأ حرية الملاحة البحرية، وأمام هذا الوضع بات من الضروري إيجاد تنظيم قانوني دولي واضح ومحدد تلتزم به الدول بهدف ضمان التوازن بينهما رغم الاختلاف الواضح والتباين في المصالح والظروف الجغرافية والقدرات والإمكانيات العلمية.

قام القانون الدولي الكلاسيكي بتقسيم البحر إلى مساحتين بحريتين هما البحر الإقليمي وأعالي البحار، حيث جسد مبدأ حرية الملاحة للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي بحق المرور البريء، وبحق المرور الحر في أعالي البحار⁽¹⁾، بعدها أصبح مقسم في عرف هذا القانون إلى عدة مناطق، حيث ازداد عددها مع تطور هذا القانون، وذلك بإعادة تقسيم البحر إلى خمسة مناطق بحرية في ظل اتفاقيات جنيف لقانون البحار CNUDM لعام 1958⁽²⁾ حيث تم استحداث ثلاثة مناطق بحرية جديدة لم تكن معروفة قبل هذه الاتفاقيات، غير أن التقسيم الذي أتت به هذه الاتفاقيات غير دقيق مما استدعى إلى إبرام اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽³⁾، التي شملت جميع مواضيع اتفاقيات جنيف لقانون البحار مع عدة تعديلات وإضافات والتي من بينها إضافة ثلاثة مناطق بحرية جديدة، وتتمثل المناطق البحرية في كل

¹ - Ahmed LARABA, L'Algérie et le droit de la mer, Thèse de doctorat d'Etat, Institut des sciences juridiques et administratives, Université d'Alger, 1985, P. 78.

² - اتفاقيات جنيف لقانون البحار لعام 1958، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في 29 نيسان/أفريل
www.un.org/law/avl, A/conf.13/L. 58, 1958, UNCLOS, off. Rec. Vol. 2, 146, 1958

³ - اتفاقية قانون البحار لعام 1982: المنشأة بموجب المؤتمر الثالث لقانون البحار (UNCLOS III)، الذي عقد من 1973-1982، الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بمونتي قوبي (جمايكا)، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر
www.un.org/convention_agreements.1994

- صادقت الجزائر على اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 06. (لم ينشر نص الاتفاقية).

من المياه الداخلية، والبحر الإقليمي، والمياه الأرخيبيلية، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري، ومنطقة التراث المشترك وأعالي البحار.

بهذا تم تقسيم المساحات البحرية إلى مساحات بحرية خاضعة لسيادة الدولة الساحلية⁽¹⁾، حيث يعترف القانون الدولي المعاصر للدولة الساحلية بجملة من الحقوق تمارسها اتجاه السفن الأجنبية، وتسمح لها الاتفاقية الدولية البحرية في حالات محددة بالتدخل فيها، وتتعلق الأمر بانتهاكات الخطيرة للقانون الدولي أو انتهاكات لقانون الدولة الساحلية.

كما يحدد الوضع القانوني للسفن الأجنبية داخل المساحات التي تخضع لسيادة الدولة وحدود ممارسة الدولة الساحلية لولايتها القانونية والقضائية والطرق والإجراءات المتبعة أو التدخل على متن السفينة، وهي تلك التي حددتها وأوردتها المادة 27 من اتفاقية قانون البحار 1982 كاستثناء عن القاعدة العامة للمادة 19 من اتفاقية جنيف 1958، وهي تلك المتعلقة بمكافحة سفن وطائرات القرصنة داخل مياهها، أو المتعلقة بتجارة الرقيق وقمع الإتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية، أو بموجب اتفاقيات أخرى كاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.

حددت اتفاقية جنيف 1958 مفهوم منطقة أعالي البحار بمفهوم مغاير لاتفاقية 1982، فمنطقة أعالي البحار هي المنطقة البحرية التي يحكمها مبدأ حرية أعالي البحار.

إن التحدث عن مبدأ حرية أعالي البحار يحيلنا إلى مبدأ عدم ممارسة حق التدخل في هذه المساحة البحرية الشاسعة والتي تعتبر مساحة حرة، وليس لأية دولة الحق في تملكها أو السيطرة عليها. إن التدخل فكرة ذات استعمال خطير في القانون والسياسة لما قد ينشأ عنه من نزاع دولي.

¹ - Ahmed LARABA, Op-Cit, P. 78.

وتدخل الدولة في أعالي البحار ينظمه القانون الدولي للبحار وبعض الاتفاقيات الخاصة المرتبطة بارتكاب الجرائم فيه مراعاة الأهمية البالغة للمبادئ التي ينظمها القانون الدولي كالسيادة والاستقلال واختصاصات الدولة الساحلية.

يعتبر الأمن البحري أحد المرتكزات الأساسية ومقومات تطور المجتمعات ونموها، وتمثل الجريمة بشتى صورها وتباين موقع ارتكابها مصدر القلق، ومكمن الخطر، الذي يهدد أمن وهدوء المجتمع، لهذا عملت الدولة الساحلية من خلال التشريعات الدولية والوطنية على وضع إجراءات الوقاية والمنع لكبح الإجرام ولاشك أن تأمين سبل العيش وطرق النقل البرية والجوية والبحرية من جوانب الأمن الهامة ذات المساس المباشر بحياة الإنسان ومصالحه.

يسمح القانون الدولي العرفي والاتفاقي للدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار من أجل حماية مصالحها الجوهرية وذلك باتخاذ جملة من إجراءات حماية هذه المصالح والحق بإلزام الآخرين باحترام قوانينها وأنظمتها في المنطقة المتاخمة المتعلقة بالميادين التالية الجمارك والضرائب والهجرة والصحة، أما بالنسبة للمطاردة المستمرة هو الإجراء الذي تمارسه الدولة الساحلية تجاه السفن المطاردة تتضمن إيقافها وتوقيفها واقتيادها إلى أحد موانئ تلك الدولة، كما تتدخل الدولة الساحلية في حالة استثنائية من أجل حماية بيئتها البحرية من التلوث الصادر من السفن في أعالي البحار لمنع امتداد هذا التلوث إلى شريطها الساحلي، ومقابل ذلك تزد مجموعة من الالتزامات على الدولة الساحلية التقيد بها أثناء ممارسة حق التدخل لحماية هذه المصالح، وذلك حتى لا يعتبر تدخلها غير مبرر.

ومن الاستثناءات الواردة على أن من حق الدولة الساحلية التدخل ضد السفن الأجنبية في أعالي البحار لقمع الجرائم التي تقع من السفن الأجنبية التي تقوم بالملاحة البحرية في هذه المنطقة، من بينها القرصنة البحرية باعتبارها من الجرائم ذات البعد الدولي التي تمثل تهديد خطير مستمر لحرية الملاحة وحركة التجارة الدولية عبر البحار والمحيطات، والتي لديها أوجه التداخل مع جريمة الإرهاب البحري، ونقل الرقيق والاتجار به.

كما تعتبر والبث الإذاعي غير المصرح به من الجرائم الماسة بأمن الدولة الساحلية التي تستدعي التدخل لوضع حد لها، حيث دخل تجريم هذه الجريمة إلى التنظيم الدولي بشكل متأخر نسبياً، فقد منع إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي والتلفزيوني على متن السفن أو الطائرات أو من أي مادة طافية ملحقة موضوعة خارج الإقليم الوطني للدول الساحلية.

إلى جانبها جريمة التهريب البحري حيث يتم تهريب المهاجرين عبر البحر والمخدرات والمؤثرات العقلية حيث يتم نقل أنواع عديدة منها عن طريق البحر بشكل غير مشروع، وتسهل الحاويات عملية الإتجار في كميات كبيرة من الهيروين والكوكايين.

كما أخذت جريمة الإتجار بالرقيق شكلاً حديثاً وهي جريمة الإتجار بالبشر وهي الظاهرة التي كثيراً ما كانت ترتكب في عرض البحر أو عن طريقه، وهو الفعل الذي لازال قائماً حتى يومنا هذا، لكن بصور وأشكال أكثر تطوراً.

كما يتم تهريب الأسلحة عبر البحر سواء الخفيفة أو ذات الدمار الشامل، فهذه الظاهرة أصبحت تطل جميع بلدان العالم، فقد شغلت اهتمام الرأي العام في الفترة الأخيرة باعتبارها من المشكلات المستحدثة ذات التداعيات الأمنية والاقتصادية والقانونية والسياسية، ومما يثير صعوبة التصدي لهذه الجرائم من طرف الدولة الساحلية كونها ترتكب في أعالي البحار التي لا تخضع لسيادتها، فهي تمثل تهديد خطير ومستمر لحرية الملاحة وحركة التجارة وبالتالي تمس بمصالح الدولة الساحلية والجماعة الدولية بأسرها، من هنا اعتبر مرتكب الجرائم يستحق المحاكمة والعقاب وتلتزم جميع الدول بهذا الواجب في إطار ولايتها القضائية تطبيقاً لمبدأ الاختصاص القضائي العالمي، غير أنه وردت عدت التزامات على الدولة الساحلية أن تلتزم بها، وأن تتعسف في استعمال حقها في التدخل حتى لا يعتبر تدخلها غير شرعي وتلتزم بالتعويض.

وتبرز أهمية موضوع تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار، كونه من أكثر مواضيع القانون الدولي للبحار صعوبة وتعقيدا، التي تتطلب دراسته من جميع الجوانب الأمنية والاقتصادية والاجتماعية، خاصة الجوانب القانونية وذلك بمحاولة حصر إطار قانوني وعملي يشمل كافة التدخلات لمكافحة هذه الجرائم المرتكبة في أعالي البحار، فالدراسات الوطنية حول هذا الموضوع قد تكون منعدمة تماما، وإن وجدت فهي تركز على جريمة القرصنة البحرية أو الإتجار بالمخدرات عبر البحر فحسب.

كما تظهر الأهمية العلمية لهذا الموضوع، فيما تقدمه البحار والمحيطات من خدمات حيوية بالنسبة للنقل وسبل العيش والغذاء وطائفة من البضائع الثمينة وخدمات نظام البيئي الأخرى، فبالتالي تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار أصبح أمرا موضع اهتمام فائق، ولما كانت الدول تتقاسم الفوائد المستمدة من المحيطات إذا كانت أكثر سلامة وأمنا، فهي تتقاسم أيضا المسؤولية عن التصدي للتهديدات الكبرى التي تتعرض لها سواحلها بشكل خاص والجماعة الدولية بشكل عام.

وانطلاقا مما سبق، نستهدف من خلال دراستنا الإطار القانوني لمنطقة أعالي البحار كونها منطقة خارجة عن سيادة الدولة الساحلية، ونبين مدى تأثير الأعمال الغير المشروعة المرتكبة في أعالي البحار على الدولة الساحلية، وذلك من خلال تبيان أو دراسة الجوانب القانونية لهذه الأعمال والوقوف على عناصر قيامها وأسباب انتشارها، والتعرض لحقوق الدولة الساحلية والتزاماتها أثناء التدخل معرفة القانون الواجب التطبيق بخصوص هذا المجال في منطقة أعالي البحار بحسب نظمها التي تضمنتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والإلمام الكافي بالتدابير التي اتخذتها الدولة الساحلية لتصديها للأفعال غير المشروعة، وتحديد مسؤوليتها التي تترتب في قمعها للجرائم البحرية المرتكبة في لأعالي البحار واحترامها لقواعد حقوق الإنسان.

ويثير موضوع قمع الجرائم البحرية المرتكبة في أعالي البحار العديد من الصعوبات التي تواجه الدولة الساحلية، سواء بصفقتها المنفردة أو في إطار دفاها الجماعي من حيث حجم التكلفة المالية الكبيرة التي تتكبدها في تسييرها للأساطيل البحرية لحفظ الأمن، بالإضافة إلى الصعوبات التي تخلقها الاعتبارات الأمنية في تنسيق وتبادل المعلومات فيما بين الدول حول تلك الجرائم، بالنظر لكونها ترتكب خارج حدود البحرية للدولة الساحلية.

وبالرغم من الصعوبات السابقة الذكر، إلا أن دراسة هذا الموضوع تحتم علينا النظر إليه وتحليله في إطار الإشكالية الرئيسية التي أوجدها القانون الدولي للبحار التي تتمحور حول تحديد الطبيعة القانونية للبحر بين أنصار نظرية البحر المفتوح ونظرية البحر المغلق، وعليه نعالج هذا الموضوع من زاوية الإشكالات القانونية، التي تنشأ نتيجة المواجهة بين تدابير وإجراءات مكافحة الجرائم البحرية المرتكبة في البحر من جهة وحماية مصالح الدول من جهة أخرى.

استنادا لما سبق ارتأينا طرح الإشكالية التالية: إلى أي مدى يعد تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار خروجاً عن مبدأ حرية أعالي البحار، أم استثناء مشروعاً تفرضه ضرورة حماية مصالح الخاصة للدولة الساحلية ومصالح الجماعة الدولية.

نحاول أن نجيب عليها من خلال هذه الدراسة بتبني المنهج الوصفي المقارن والتحليلي، باعتبارها من المناهج البحثية المعتمدة، التي لا تتوقف عند الوصف والتشخيص فحسب، بل تعتمد على تحليل النصوص القانونية ومقارنتها، والوقوف على حقيقة وطبيعة التدخل أعالي البحار في جوانبه القانونية، وبعض من جوانب السياسية، إلى جانب اعتماد المنهج التاريخي لمعرفة التطور الحاصل في موضوع تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار وكيف يجد سوابقه في التاريخ، إلى جانب التحليل الوثائقي لتقييد المعلومة العلمية الصرفية.

وللإمام بجوانب هذا العمل المتعلق بتدخل دولة الساحل في أعالي البحار، اعتمدنا على خطة ثنائية مقسمة إلى بابين، حيث تطرقنا في **الباب الأول** إلى تبيان حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لحماية مصالحها الخاصة، ففي البداية تطرقنا في **الفصل الأول** إلى التنظيم القانوني لأعالي البحار، بعدها تطرقنا إلى تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد السفن الأجنبية المرتكبة لأفعال إجرامية في حدود سيادتها الإقليمية أو ولايتها البحرية في **الفصل الثاني**.

أما في **الباب الثاني** من هذا العمل فقد خصصناه للحديث عن تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لحماية مصالح الجماعة الدولية، حيث بينا في **الفصل الأول** حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار للتصدي للجرائم المرتكبة في أعالي البحار ضد الإنسانية، بينما تناولنا الإجراءات القانونية المقررة من طرف الدولة الساحلية للتصدي للجرائم المرتكبة في أعالي البحار في **الفصل الثاني**.

الباب الأول:

تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لحماية
مصالحها الخاصة

تعد منطقة أعالي البحار منطقة غير خاضعة لسيادة الدولة الساحلية، وهو المبدأ الذي أقرته اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار لعام 1958 في المادة الثانية منها، والمادة 87 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، كما جسدهت المادة 89 من نفس الاتفاقية، بينما تظهر سيادة الدولة الساحلية في منطقة المياه الداخلية التي تعتبر مجالا ملاصقا للشريط الترابي، ومنطقة البحر الإقليمي الذي تمارس عليه سيادتها الكاملة، كما تمارس الدولة الساحلية حقوق سيادية على كل من المنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري. يسيطر على كافة القواعد الوضعية المتعلقة بالنظام القانوني لأعالي البحار، مبدأ أساسي تواترت عليه الدول وأقره العرف وقننته المعاهدات، هو المبدأ المعروف باسم مبدأ حرية الملاحة، الذي يقوم على حجتين رئيسيتين وهما حق كل دولة في الإتجار عن طريق البحر وحق كل دولة في الاتصال عن طريق البحر، وهذا الحق لا يمكن مباشرتها إلا إذا كانت أعالي البحار حرة يستعملها من يشاء ومن تستطيع بغض النظر عما إذا كانت الدولة تطل أولا تطل عليها (الفصل الأول).

لضمان احترام مبدأ عدم خضوع أعالي البحار لسيادة أية دولة، فقد تم الاعتراف بقاعدة اختصاص دولة العلم على السفن التابعة لها في أعالي البحار، وهذا الاختصاص مانع من حيث المبدأ ولكن يرد عليه عددا من الاستثناءات، وهو ما تم تأكيده في المادة 06 من اتفاقية جنيف بشأن أعالي البحار لعام 1958 والمادة 92 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي تسمح للدولة الساحلية بالتدخل لحماية مصالحها الخاصة التي يمكن تهديدها قرب أعالي البحار بسبب الجرائم التي تقع في هذه المنطقة، وذلك باتباع عدة إجراءات كالرقابة والمطاردة الحديثة، غير أنه مقابل ذلك هناك التزامات تقع على الدولة الساحلية وعليها التقيد بها أثناء تدخلها لحماية مصالحها الخاصة في أعالي البحار، وإلا أصبح تدخلها غير مشروع (الفصل الثاني).

الفصل الأول:

النظام القانوني لأعالي البحار

تتكون المناطق البحرية الخارجة عن سيادة الدولة الساحلية مما يسمى بالبحر العام، الذي يتفرع حالياً على منطقتين بحريتين تفصل الواحدة عن الأخرى، حيث يتكون البحر العام من أعالي البحار، وهي المنطقة العالية من البحر التي تحدث فوقها العديد من الأعمال والنشاطات وتنظمها العديد من الأنظمة والمبادئ القانونية، ومن قيعان البحار والتي اهتم بها مؤخراً ووضعت لها أنظمة قانونية تسيروها هيئات مؤسساتية تقوم باستكشافها واستغلالها للفائدة العامة لجميع البشرية،⁽¹⁾ إلا أن المنطقة التي سنقوم بدراستها هي منطقة أعالي البحار إذ تعد هذه المنطقة من أقل مناطق العالم حظاً في الحماية.

يعد مبدأ حرية أعالي البحار المبدأ الأساسي الذي توفقت عليه جميع الدول، وأقرته كل المعاهدات الدولية، وأساس هذا المبدأ هو عدم جواز ممارسة السيادة على البحار أو على أي جزء منها، إلى جانب فكرة المساواة في الاستخدام من طرف كل الدول على قدم المساواة فيما بينها وفي ظل وحدود القواعد القانونية الدولية الوضعية المبنية لاستخدام هذه المنطقة وهذا الأمر يتطلب منا تحديد أعالي البحار (المبحث الأول).

وتعد السفينة من المواضيع التي تشغل المشرع في مختلف القوانين الوطنية البحرية وقد حظيت بدراسات وافرة من مؤلفات القانون البحري، ولاشك هذا الاهتمام الكبير بالسفينة باعتبارها أداة الملاحة البحرية التي تنظمها أحكام القانون هامة جداً، فلقد تعددت وظائف هذه الأداة بين النقل البحري والصيد وتخصيصها لإجراءات الأبحاث العلمية وغيرها، ورغم ذلك تبقى الوظيفة التقليدية للسفينة هو النقل البحري، مما يجعلها تتمتع بمركز قانوني خاص في أعالي البحار (المبحث الثاني).

¹ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010،

المبحث الأول

تحديد مفهوم أعالي البحار

استقر الوضع الدولي فقها وعملا على أن السلطان الوطني للدولة الساحلية يمتد على مساحات بحرية مجاورة لشاطئها وكان ذلك نتيجة تعارض فكري: السيادة على البحار والتي تدعو إلى بسط السيادة الوطنية على البحار وحرية البحار التي تدافع على مبدأ حريتها، وكان هذا الصراع بين الفكرتين يشدد ويتضاءل عبر العصور والأزمنة وفقا لتطور المجتمع الدولي وتبعا لمصالح وحاجات الدول البحرية الكبرى، وقد استقر الموقف على التمييز بين أعالي البحار والبحر الإقليمي المتمثل في حزام بحري محاذ لشاطئ الدول الساحلية يعتبر جزءا من إقليمها ويخضع لسيادتها ويسود أعالي البحار مبدأ الحرية للجميع.

لكن سرعان ما يتغير الوضع نتيجة التقدم العلمي والتكنولوجي، مما أدى بالدول أن تبذل مجهودات للحصول على حقوق خالصة لاستغلال الموارد الحية وغير الحية في مناطقها الساحلية، كما أن ظهور مناطق بحرية جديدة كالجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة في مواجهة أعالي البحار، وهذا ما يدفعنا إلى التفكير بوضع حدود أعالي البحار وذلك وفق اتفاقية قانون البحار لعام 1982 (المطلب الأول)، يخضع أعالي البحار لمبدأ أساسي يسمى بمبدأ حرية أعالي البحار الذي سيطر وأثر على الوضع القانوني للبحار، فالتطور الذي وصلت إليه قواعد هذا القانون كان بفصل حرية البحار، غير أن هذا المبدأ لم ينشأ بسهولة ودفعة واحدة بل مر بعدة مراحل من التعثر والازدهار إلى أن استقر في النهاية وتم تكريسه بشكل واضح ودقيق (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم أعالي البحار

باعتبار أعالي البحار تأثر بالتطورات العديدة التي مرت بقانون البحار، التي أدت إلى تقليص مساحته والتي غيرت مفهومه القانوني، فبعد أن كانت أعالي البحار تشمل كافة

البحار والمحيطات، اقتطعت منه مساحات واسعة أصبحت تخضع لنظم قانونية أخرى تختلف عن نظامه القانوني ودخلت عليه قيود عديدة غيرت الكثير من مفاهيمه، الأمر الذي⁽¹⁾ دفعنا أولاً وقبل كل شيء إلى البحث عن تعريف جديد لأعالي البحار ولكن قبل ذلك يجب التطرق إلى المناطق الخاضعة للدولة الساحلية (الفرع الأول)، ثم نتطرق لمفهوم أعالي البحار (الفرع الثاني)، وعن الطبيعة القانونية لهذه المنطقة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

المناطق البحرية الخاضعة للدولة الساحلية

تخضع الدولة الساحلية بعض المناطق البحرية لسلطاتها القانونية والقضائية، حيث تمارس عليها سيادتها الوطنية كالمياه الداخلية والبحر الإقليمي (أولاً)، غير أنه شهدت الأعوام الأخيرة تطوراً حاسماً آخر نحو بسط ولاية الدولة الساحلية على مناطق أخرى وهي المنطقة المتاخمة والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والتي بموجبها يتم الاعتراف للدولة الساحلية بمجموعة من الحقوق على هذه المناطق البحرية، وهكذا أصبح للدولة الساحلية مناطق بحرية التي تملك من خلالها سيادة مطلقة وحقوق ثابتة (ثانياً).

أولاً: المناطق البحرية الخاضعة للسيادة المطلقة للدولة الساحلية

يعترف القانون الدولي للدولة الساحلية بسيادتها على مناطق بحرية مجاورة لشواطئها، وتتمثل هذه المناطق في كل من المياه الداخلية والبحر الإقليمي.

أ: المياه الداخلية

عرفت المادة 5 فقرة 01 من اتفاقية جنيف 1958⁽²⁾ المياه الداخلية على أنها تلك المياه التي تقع في الجانب المواجه للأرض من خط الأساس لقياس البحر الإقليمي، وتعتبر جزءاً من المياه الداخلية لدولة الساحلية، كما عرفت في اتفاقية قانون البحار 1982 في المادة 08

¹ - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 395.

² - « Les eaux situées du côté de la ligne de base de la mer territoriale qui fait face à la terre font partie des eaux intérieures de l'Etat ».

فقرة 01 على أنها: "باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزء من المياه الداخلية للدولة"، فنستنتج من خلال الاتفاقيتين أنهما لم توضحا بشكل كاف حدود المياه الداخلية، ويبرر عدم الوضوح من خلال ربط الاتفاقيتين للحد الخارجي للمياه الداخلية بخط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي، وهذا الأخير يتمدد أو يتقلص حسب ما إذا كان خط أساس مستقيما أو عاديا، كما نستنتج أيضا من خلال ما ورد في الاتفاقيات (1958، 1982)، أن هناك ما يسمى بتمييز بين أنظمة كل من المياه الداخلية والبحر الإقليمي ولعل هذا هو ما يتضح لأول وهلة من حرص واضعي هذه الاتفاقيات على استخدام تعبير المياه بدلا من البحر الداخلي، حتى لا يحدث الخلط بين الأخير والبحر الإقليمي، ومن هنا أيضا جاء تحديد المياه الداخلية.

كما نستطيع أن نستشف معنى المياه الداخلية من خلال المادة 01 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1985⁽¹⁾ على أنها تلك الأجزاء التي لا تدخل ضمن المياه الداخلية، أما بالنسبة للقانون البحري الجزائري فقد عرفتها المادة 07 منه⁽²⁾ وذلك بنصها على ما يلي: "تشتمل الأملاك العمومية البحرية...المياه الداخلية الواقعة من جانب خط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية"

تعترف اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في المادة 08 فقرة 01 منها بخضوع المياه الداخلية لسيادة الدولة الساحلية بنفس مستوى خضوع الإقليم الأرضي لسيادة هذه الأخيرة، غير أنه ضرورات الملاحة والاتصالات الدولية اقتضت فرض القيود القانونية على سلطات الدولة الساحلية لصالح السفن الأجنبية، حيث اعترفت لها بحق المرور البريء كحق تمارسه

¹ - « on entend par « haute mer » toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou eaux intérieures d'un Etat ». Art 01 de la Convention de Genève sur la haute mer 1958, N U, Rec. des traités, Vol 450, P. 82.

² - المادة 07 من أمر رقم 76-80 مؤرخ في 28 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، جريدة رسمية، العدد 29 صادرة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، جريدة رسمية العدد 46، ل 18 أوت 2010.

للدخول إلى المياه الداخلية، والذي يشكل في نفس الوقت قيد يرد على سيادة الدولة الساحلية على مياهها الداخلية، والدليل على هذا الاستثناء ما قضت به المادة 08 فقرة 02 التي تنص على ما يلي: " حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم وفقا للطريقة المبينة في المادة 07 إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهها داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل ينطبق على تلك المياه حق المرور البريء كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية." وهو نفس الحكم الذي أنتت به المادة 05 فقرة 02 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

ب: البحر الإقليمي

تم الإجماع (الدولي) حول تعريف البحر الإقليمي بأنه مساحة من البحر مجاورة لشواطئ الدولة التي يمتد فيما وراء إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية وتخضع لسيادتها، إلا أن الاختلاف ظل قائماً حول مسألتين أساسيتين: المسألة الأولى تتعلق بتحديد عرض البحر الإقليمي، والمسألة الثانية تتعلق بكيفية رسم حدوده الداخلية والخارجية.

كانت مسألة عرض البحر الإقليمي من بين المسائل التي ناقشها مؤتمر لاهاي لسنة 1930، حيث تبين أن الدول فشلت في الاتفاق على تحديد امتداد البحر الإقليمي، وبدا أن المؤتمر قد أبرز أنه لم تكن توجد حتى ذلك الحين قاعدة دولية مقبولة بوجه عام في مجال تحديد امتداد البحر الإقليمي⁽¹⁾.

وعلى الرغم من تكتل بعض الدول خلال المؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار للمطالبة بتحديد البحر الإقليمي بمسافة مائتي ميل بحري، فإن أغلبية الدول المشتركة في المؤتمر قد اتجهت إلى تبني مسافة 12 ميل كعرض لبحر الإقليمي، ولقيت هذه المسافة إقبالا واسعا خلال المؤتمر الثالث لقانون البحار، وهو الأمر الذي قرره المادة 03 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾ من خلال نصها على أن لكل دولة الحق في أن تحدد

¹ - أنظر: محسن أفكرين، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005، ص ص 249-250.

² - تنص المادة 03 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية.".

عرض بحرهما الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقا لهذه الاتفاقية.

إذا حاولنا أن نلتمس الأسس التاريخية لبحر الإقليمي فيكون ذلك من خلال نظريتان، حيث ترى النظرية الأولى أن البحر الإقليمي يعتبر جزءا من أعالي البحار، في حين ترى النظرية الثانية أن البحر الإقليمي امتداد للإقليم الأرضي للدولة الساحلية.

1- البحر الإقليمي جزء من أعالي البحار:

يرى أنصار حرية الملاحة أن البحر الإقليمي كأعالي البحار من حيث الطبيعة ويقبل هؤلاء فكرة التنازل والتقييد المتبادل حرية الملاحة والسيادة، فلا من التضحية بشيء من الحرية لغرض حماية حقوق الدولة الساحلية⁽¹⁾، ولا بد أن تعاني السيادة من التقييد لمصلحة الملاحة الدولية. ومن أنصار هذه النظرية فوشي ودولا براديل وجورج سل.

فالفقيه "دولا براديل" صاحب نظرية حقوق الارتفاق الساحلية يستند إلى المبدأ الذي يقول بأن المجموعة الدولية هي صاحبة السيادة على البحر الإقليمي، وأن الدولة الساحلية ليس لها حق الملكية ولا حق السيادة عليه، فكل مالها على البحر الإقليمي هو بعض حقوق الاتفاقات في المجالات العسكرية والجمركية والصحية وذلك من أجل ضمان أمنها، فالأصل عند براديل أن البحر ملكية مشتركة.

أما فوشيل مؤسس نظرية الحق، فقد تصدى لرأي زميله دولا براديل بالنقد الشديد، إذ أوضح أن البحر ليس ملكية مشتركة للأسرة الدولية، حيث يجوز للدولة الوقوف أمام أي خطر يهدد إقليمها وبأن تتحصن ضد أي هجوم محتمل، وذلك باتخاذ التدابير اللازمة للحفاظ على سلامة وصحة سكانها، ولحماية مصالحها الاقتصادية سواء على إقليمها الأرضي أو على المياه المجاورة لها، هذه المياه يعتبرها فوشي جزءا من المحيط الواسع الحر

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 123.

الذي لا يخضع لأية سيادة، وحق الحفظ هذا هو الذي يبرر حسب رأيه ما اصطلح على تسميته بالبحر الإقليمي⁽¹⁾.

ويرى جورج سل، أن البحر ملك عام دولي، منطلقا من الوحدة الطبيعية لوسط البحري، إذ يرى أن البحر يكون تحت تصرف الجماعة الدولية لغرض تلبية حاجاتها في الملاحة والتبادل، وبما أن الدولة مشاطئة للملك العام فإنها تحصل على بعض الاختصاصات المعنية، كما هو حال مجاور الطريق العام في القانون الإداري الداخلي الذي يتمتع بتسهيلات ذلك الطريق، وبهذا يكون جورج سل عبر عن رفضه لفكرة التمييز التي تجعل عاي البحار ملكا مشتركا للإنسانية وتجعل البحر الإقليمي مجالا للسيادة الخالصة الساحلية، لكنه بالمقابل يقبل فكرة اتخاذ حكومات الدولة الساحلية الاحتياطات اللازمة ضد أي إضرار بحرية البحار من طرف أي كان، لكن دون أن يؤدي هذا الوضع إلى الخلط بين البحر الإقليمي والإقليم الأرضي لدولة الساحلية.

تجدر الإشارة أن دولا براديل لم يبين الأساس الذي استشهد إليه لتبرير سيادة الجماعة الدولية على البحر الإقليمي، كما لا يمكن تصور وجود حق ارتفاق خارج حدود الاتفاق، إذ لا توجد حقوق الارتفاق بصورة منفصلة عن الإدارة وأن فكرة حق المحافظة لا تكفي لتفسير الكثير من الحقوق التي تمتلكها الدولة على البحر الإقليمي، فالبعض من هذه الحقوق لا يتعلق بضرورات حماية أمن الدولة وسلامته، كالحق في تنظيم الملاحة مثلا، إضافة إلى أن تقرير حق المحافظة للدولة الساحلية لا يستوعب اعتبار البحر الإقليمي جزءا من أعالي البحار، بل قد يكون العكس هو الصحيح⁽²⁾.

2- النظريات التي ترى أن البحر الإقليمي جزءا من إقليم الدولة الساحلية

تفرعت هذه النظرية بدورها إلى نظريتان: نظرية حق الملكية ونظرية سيادة الدولة على

¹- أنظر: حامد السلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، الطبعة السادسة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1979، ص 434-436.

²- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص ص 124-125.

البحر، تعتبر نظرية الملكية البحر الإقليمي جزءاً من إقليم الدولة الساحلية، وبذلك فإنه يخضع لملكية هذه الخيرة، التي من حقها أن تمارس عليه نفس الحقوق والسلطات والاختصاصات المخولة لها على إقليمها البري، إلا أن هذه النظرية تم رفضها من الغالبية من الفقهاء من ناحيتين، ذلك أن التملك يستوجب الحيازة، والحيازة في البحر لا يمكن أن تتحقق هذا من جهة، ومن جهة أخرى أن علاقة الدولة بإقليم البري هي علاقة سيادة وليست علاقة تملك، فإذا كان هذا وضع البحر الإقليمي البري فمن باب أولى النظر إلى البحر الإقليمي بنفس المنظار، في حين يرى أنصار نظرية السيادة بأن الدولة الساحلية تمارس على بحرها الإقليمي سيادة لا تختلف عن تلك التي تمارسها على إقليمها البري، بل تستطيع أن تفرض سيادتها بالقوة على هذه المنطقة البحرية وأن تفرض عليه الرقابة الكاملة. لقيت هذه النظرية إقبالا واسعا في الفقه الدولي، وقد أكد معهد القانون الدولي هذا الرأي في دورة ستوكهولم عام 1928، كما تأكد في البيان الختامي لمؤتمر تدوين القانون الدولي الذي انعقد في لاهاي عام 1930⁽¹⁾، كما أخذت بهذا المبدأ اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة في المادة 01/01⁽²⁾ منها على أن سيادة الدولة تمتد إلى ما وراء إقليمها الأرضي ومياهها الداخلية، وتضيف المادة 02⁽³⁾ منها، على أن سيادة الدولة تمتد إلى البحر وما تحت قاعه، كما أخذت به اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 02 منها⁽⁴⁾، على أن سيادة الدولة تمتد خارج إقليمها الداخلية أو الأرخيبيلية إذا كانت الدولة أرخبيلية إلى الحيز الجوي للبحر الإقليمي وقاعه وباطن أرضه، وتمارس السيادة على هذه

¹- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص ص 125-126.

²- « *La souveraineté de l'Etat s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures, à une zone de la mer adjacente à ces côtes, désignée sous le nom de mer territoriale* ».

³- voir l'Art 02 de la convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë 1958, N U, Rec des traites, Vol 516, P.205

⁴- تنص المادة 02 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " 1 تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي.

2- تمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه.

3- تمارس هذه السيادة على البحر الإقليمي رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.

المنطقة البحرية رهنا بمراعاة أحكام هذه الاتفاقية وغيرها من قواعد القانون الدولي.

ثانيا: المناطق البحرية التي تمارس فيها الدولة الساحلية حقوق ذات طابع سيادية

يعترف القانون الدولي للدولة الساحلية بحقوق سيادية تمارسها في المناطق البحرية الخاضعة أو التابعة لولايتها والتي تتمثل في كل من: المنطقة المتاخمة والجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة.

أ: المنطقة المتاخمة كمنطقة تابعة للدولة الساحلية

المنطقة المتاخمة هي المنطقة التي تلي البحر الإقليمي للدولة الساحلية وملاصقة له، تمارس عليها الدولة بعض الاختصاصات اللازمة للمحافظة على كيانها، ومن ثم فإنها تقع في منطقة بحرية لدولة ساحلية تلي مباشرة الحدود الخارجية للبحر الإقليمي⁽¹⁾.

يمكن استنتاج التعريف الاتفاقي للمنطقة المتاخمة من خلال تحديد المنطقة على أنها تلك التي لا يجوز أن تزيد على 24 ميلا بحريا يتم قياسها ابتداء من خط الأساس للبحر الإقليمي، وأنها تلك المنطقة الداخلية في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة. أما بالنسبة للقانون الوطني، نجد المشرع الجزائري في الآونة الأخيرة إهتمام بالمنطقة المتاخمة، حيث أسس بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-344 المؤرخ في 6 نوفمبر 2004⁽²⁾ منطقة متاخمة للبحر الإقليمي على مسافة 24 ميلا بحريا التي يتم قياسها انطلاقا من خط الأساس للبحر الإقليمي،⁽³⁾ حيث تمارس الجزائر حق المراقبة وذلك من خلال المادة الثانية من هذا المرسوم طبقا للمادتين 33 و 303 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، حيث تنص المادة

¹ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر....، مرجع سابق، ص 117.

² - مرسوم رئاسي رقم 04-344 مؤرخ في 23 رمضان عام 1425 الموافق ل 6 نوفمبر سنة 2004، يؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 70 مؤرخة في 21 رمضان عام 1425 الموافق ل 7 نوفمبر سنة 2004.

³ - تنص المادة الأولى من نفس المرسوم على ما يلي: "تؤسس منطقة متاخمة امتداد هذه المنطقة 24 ميلا بحريا يتم قياسها انطلاقا من خطوط الأساس للبحر الإقليمي".

الثانية من المرسوم على ما يلي: " يمارس حق المراقبة داخل هذه المنطقة طبقاً للمادتين 33 و303 من اتفاقية الأمم المتحدة المذكور أعلاه "

تجدر الإشارة إلى فكرة المنطقة المتاخمة ليست وليدة قرننا الحالي، وإنما هي فكرة تجد جذورها في التاريخ، فهي ظهرت للتوفيق بين معيار الثلاثة أميال كحد لاتساع البحر الإقليمي والذي نادى به جالياني، ومعيار أقصى مدى تقبل إليه قذيفه المدفع المثبت على الشاطئ، بعد أن تجاوز هذا المدى مسافة الثلاثة أميال، ظهرت المنطقة الإضافية التي تمتد بعد نهاية مسافة البحر الإقليمي والتي تمارس الدولة الساحلية عليها بعض حقوق الرقابة الضرورية للتوفيق بين فكرة امتداد السلطان للدولة على المسافة البحرية، التي تصل إليها قذائف المدافع المنصوبة على شاطئ من جهة وفكرة وجوب بقاء أعالي البحار حرة طليقة من جهة أخرى.

يشهد القرن 18 سلسلة من القوانين البريطانية التي يطلق عليها قوانين الذئاب البحرية، والتي يقصد منها فرض الرقابة أو إنزال العقاب على السفن الوطنية والأجنبية التي تقصد ميناء بطريق غير طبيعي بل تترص بالشاطئ من المسافة الخارجية عن نطاق البحر الإقليمي وتتصرف بطريقة مشبوهة، تحاكي طريقة الذئاب كي تغفل سلطان الدولة الساحلية فتفرغ شحناتها أو تشحن بضائع مهربة، وهكذا أقامت المملكة المتحدة منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي بإدارتها المنفردة⁽¹⁾.

تعتبر المنطقة المتاخمة من المناطق الخاصة التابعة والخاضعة لولاية الدولة الساحلية، إذن الدولة الساحلية في هذه المنطقة لا تتجاوز حدود وحقوق الرقابة الضرورية من أجل منع الإخلال بنظمها الجمركية والصحية والمالية وتلك المتعلقة بالهجرة، وهذا عكس البحر الإقليمي الخاضع للسيادة المطلقة للدولة الساحلية، وبهذه الطريقة تظهر المنطقة المتاخمة

¹ - أنظر: إبراهيم محمد العناني، قانون الحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص 330،

- محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات حلي الحقوقية، بيروت، 2011، ص 64-65.

كمنطقة انتقالية تتأرجح وظيفتها بين نظام أعالي الحار ونظام البحر الإقليمي. واعتباراً أن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار قد كرس منطقة جديدة متوسطة بين البحر الإقليمي وأعالي البحار أطلق عليها اسم المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإن السؤال حول أهمية إبقاء على المنطقة المتاخمة قد فرض نفسه، ذلك ما دفع عدة دول للتدخل خلال المؤتمر الثالث في هذا الاتجاه لتطالب بضرورة الإبقاء على هذه المنطقة⁽¹⁾. فالمنطقة المتاخمة داخلة في حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة أي أنها تقع في هذه المنطقة⁽²⁾ إذ تسود فيها قاعدة حرية الملاحة على عكس البحر الإقليمي الذي يخضع لسيادة الدولة الكاملة، وهذا يعني أن المنطقة المتاخمة لا تدخل ضمن مجال السيادة الإقليمية للدولة الساحلية التي لا تمارس عليها حقوق سيادية، بل تتمتع الدولة بصلاحيات وظيفية فقط، وذلك بغرض منع أو قمع المخالفات المرتكبة في المجالات الواقعة تحت سيادتها.

ب: الجرف القاري كمنطقة خاضعة لولاية الدولة الساحلية

عرفت مسألة الجرف القاري جدلاً فقهيًا وقانونيًا كبيرين بسبب تضارب مصالح الدول في هذه المنطقة التي تستمد إلى غاية 200 ميل بحري مما أدى إلى ظهور فكرة قالت بسيادة كاملة على الجرف القاري. حيث يمكن للدولة الساحلية أن تملك قاع البحر وباطنه، حيث قال البعض أن الأساس القانوني لحقوق والتزامات الدول في البحار قد بدأ بمعاهدة خليج باريا سنة 1942 يعرف تطوراً جديداً، بعدها جاء المرسوم الرئاسي الأرجنتيني (1944) الذي تحدث عن موضوع المساحات التي يغطيها البحر المجاور للأرجنتين، فمن هنا أصدر ترومان تصريحاً من جانب واحد ولكنه توبع من طرف العديد من الدول، حيث

¹ - عبد القادر شريال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، الطبعة الثانية، دار هومو للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011، ص ص 89-90.

² - Voir : René-Jan DUPUY et Daniel VIGNES, Traité du nouveau Droit de la mer, Economica, Paris, 1985, P. 393.

صرح فيه أن إقليم الولايات المتحدة الأمريكية يمتد طبيعياً تحت سطح البحر الذي تكون ثرواته ملكاً لها وتخضع لاختصاصاتها ومراقبتها⁽¹⁾.

ورغم بعض الجوانب الغامضة التي تكثف الإعلان إلا أنه يمثل سابقة لنشوء قاعدة قانونية جديدة في مجال القانون الدولي، أو هو كما عبرت عنه محكمة العدل الدولية نقطة انطلاق نحو إعداد قانون وضعي في هذا الميدان، وذلك لما يحتويه من مبادئ والطريقة التي تقدم فيها تلك المبادئ، وهو كما عبر عنه الفقيه الفرنسي جورج سل، التعبير الأول لتلك المجالات البحرية على نطاق واسع. وقد اتبعت عدة من دول هذا الإعلان بإصدار إعلانات مشابهة مستندة على تبريرات مشابهة لتبرير توسيع سلطاتها على المنطقة المغمورة بالمياه القريبة من سواحلها. رغم اختلاف هذه الإعلانات عن بعضها في مدى الاختصاصات التي تتمتع بها الدولة الساحلية وفي مفهوم الجرف القاري، إلا أنه يمكن القول: أن صدور هذه التصريحات أدى إلى نشوء عرف دولي جديد يتمثل في إقرار سلطة الدولة الساحلية في مد سيادتها أو ولايتها على المناطق المغمورة القريبة من ساحلها أي على الجرف القاري⁽²⁾.

أما فيما يخص مفهوم الجرف القاري، فقد عرف تطوراً ملحوظاً (عميقاً)، فقد تناولته لجنة القانون الدولي، حيث أقرت أو تبنت سنة 1951 مشروع مواد تتعلق بالجرف القاري والمواضيع المجاورة، استندت أو اعتمدت فيها على معيار قابلية الاستثمار فقط مستبعدة بذلك المعيار الجغرافي، وحددت في المشروع أن الجرف القاري قاع وباطن قاع المناطق المغمورة المتاخمة للسواحل الواقعة خارج منطقة المياه الإقليمية، حيث يسمح عمق المياه العلوية باستثمار (استغلال) الموارد الطبيعية لقاع البحر وباطنه، إلا أن مشروع اللجنة سنة 1953 تخلى عن معيار القابلية للاستثمار وتم الاعتماد على معيار العمق، حيث عرف الجرف القاري بأنه " قاع البحر وباطن المناطق المغمورة المتاخمة للسواحل والواقعة خارج

¹ - أنظر: محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر...، مرجع سابق، ص ص 141-142.

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص ص 337-338.

منطقة البحر الإقليمي وإلى عمق 200 ميل.، وقد بررت لجنة القانون الدولي هذا التعبير بالنتيجة التي توصلت إليها وأن العمق الذي تم الاعتماد عليه كافي لجميع الأغراض العلمية، وأنه يمثل معدل العمق الذي ينتهي عنده الجرف القاري الجيولوجي.

تبنّت لجنة القانون الدولي من خلال مشروعها سنة 1956 بالأغلبية معيار مزدوج يجمع بين معيار القابلية على الاستثمار ومعيار العمق معا، فعرفت الجرف القاري بأنه: " قاع البحر والأرض الواقعة تحت قاع البحر في المساحات المائية المجاورة للشاطئ، الكائنة خارج البحر الإقليمي حتى عمق 200 متر، أو أبعد من ذلك حتى عمق المياه الذي يسمح باستغلال الموارد الطبيعية لهذه المنطقة البحرية⁽¹⁾، وخلال المؤتمر 1958 تم الاعتماد على ثلاثة معايير لتحديد مفهوم الجرف القاري: معيار العمق ومعيار القابلية على الاستثمار ومعيار الملاصقة، وذلك وفقا للمادة 01 من اتفاقية جنيف للجرف القاري لعام 1958⁽²⁾ التي تعرف الجرف القاري على أنه: " لأغراض هذه المواد.....الملاصقة لسواحل الجزر."

وقد توسعت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في تحديد الجرف القاري، فتناولته المادة 76⁽³⁾ منها على الشكل التالي: " يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي، في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري، حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري، من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذ لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد على تلك المسافة."

ومن خلال تحديد اتفاقية قانون البحار لعام 1982 للجرف القاري بمسافة 200 ميل تكون قد جعلت قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة جرفا قاريا، إلا أنها أجازت مده إلى حيث تمتد الحافة القارية، لكن بما لا يزيد على مسافة 350 ميل مقيسة من خطوط الأساس التي

¹ - انظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص ص 338-339.

² - Art 01 de la Convention de Genève sur le plateau continental, N U, Rec. des traités, Vol 499, P. 311

³ - المادة 72 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

يقاس منه عرض البحر الإقليمي حيث نصت الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة 04 من نفس المادة⁽¹⁾ على ما يلي: "....تقرر الدولة الساحلية الطرف الخارجي للحافة القارية حيثما امتدت الحافة إلى ما يتجاوز 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي وذلك باستخدام إما: 1- خط مرسوم وفقا للفقرة 7 بالرجوع إلى ابعده النقاط الخارجية الثابتة التي لا يقل سمك الصخور الرسوبية عند كل منها عن 1 في المائة من أقصر مسافة من هذه النقطة إلى سفح المنحدر القاري، 2- أو خط مرسوم وفقا للفقرة 7 بالرجوع إلى النقاط الثابتة لا تتجاوز 60 ميلا بحريا من سفح المنحدر القاري."، وتضيف الفقرة 05 من نفس المادة من نفس الاتفاقية⁽²⁾ أن: "النقاط الثابتة التي تؤلف خط الحدود الخارجية للجرف القاري في قاع البحر يجب ألا تبعد بأكثر 530 ميلا بحريا عن خطوط الأساس الذي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وإما ألا تبعد عنه بأكثر من 100 ميل بحري عن التساوي العمقي عند 2500 متر الذي هو خط يربط بين الأعماق البالغ مداها 2500 متر."

ومن خلال أحكام هذه المادة نستنتج أنه تم الأخذ أو الاعتماد بالمعيار الجيومورفولوجي في تحديدها للحد الخارجي للجرف القاري وذلك ما جسده في المادة 76 فقرة 01 و 02 منها، كما أشارت إليه نفس المادة في الفقرة 04 فقرة فرعية (أ) باعتمادها الخط المرسوم من مسافة معينة من سفح المنحدر القاري، ونظرا للاختلاف الحاصل في المسافة الفاصلة بين الحافة القارية وبين شاطئ الدولة الساحلية، فقد اعتمدت الاتفاقية معيار المسافة، حيث اعتمدت المادة 76 معيار المسافة في فقرتها 01 في تحديد الجرف القاري بمسافة 200 ميل مقيسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، كما اعتمدت على المعيار الجيولوجي (المادة 76 فقرة 04 فقرة فرعية (أ)) عندما يتجاوز الامتداد الطبيعي 200 ميل بحري.

¹ - الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة 04 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - الفقرة 05 من نفس المادة من نفس الاتفاقية.

ج: المنطقة الاقتصادية الخالصة ZEE

تمثل المنطقة الاقتصادية الخالصة آخر ما توصل إليه الفكر القانوني في الوقت الحاضر لمواجهة مطالب الدول الساحلية في مد ولايتها الإقليمية إلى مساحة تبعد كثيرا كما سبق أن أقره لها القانون الدولي الوضعي العرفي⁽¹⁾، وهي من أهم المسائل التي اهتم بها المؤتمر الثالث لقانون البحار بدراستها، حيث تجسد هذا الاهتمام في تقنين الأحكام الخاصة بهذه المنطقة في إطار اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وقد نتجت هذه المنطقة عن توافق بين مطالب حرية الملاحة الدولية والأخذ بعين الاعتبار حقوق الدولة الاقتصادية، فهذه المنطقة لا تشبه البحر الإقليمي ولا أعالي البحار، فهي منطقة خاصة حيث يرى البعض بأنها منطقة وسطى ما بين المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية والمجالات البحرية الحرة. وتعتبر هذه المنطقة من المناطق التي تملك الدولة الساحلية حقوق أو اختصاصات سيادية، ومقابل ذلك تلتزم الدولة الساحلية بعدد من الالتزامات لصالح الدول التي تمر بالمنطقة الاقتصادية⁽²⁾.

أما بالنسبة لمفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة فيرجع إلى تصريح في إعلان سانتياغو في 18 أوت 1952 والذي قدمته كل من الإكوادور والشيلي والبيرو والبرازيل وغيرها متفقين على إنشاء منطقة بحرية على امتداد 200 ميل بحري⁽³⁾. وقد عبر ممثل كينيا في الاجتماع السنوي للجنة القانونية الاستشارية الأفرو-الآسيوية الذي عقد في كولومبو في يناير سنة 1911 لأول مرة عن جوهر فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، ثم عاد في الدورة التالية للجنة التي عقدت في لاجوس في يناير (جانفي) 1972، وأعلن الاختصاص المطلق للدولة الساحلية على الموارد البيولوجية والمعدنية في المنطقة الاقتصادية الخالصة،

¹- نصر الدين هونوي، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013، ص 334.

²- Claudiane CHEVALIER, « Gouvernance de la mer méditerranée: Régime Juridique et Prospectives », PP. 5-30. Cite : https://cmsdata.iucn.org/downloads/dl_frances_final.pdf, P. 14.

³- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر....، مرجع سابق، ص 170.

وسرعان ما وجدت هذه الأفكار تعبيراً محدداً عنها أمام لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات، حيث تقدمت وفود أفريقية عديدة بمشروعات نصوص حول المنطقة الاقتصادية الخالصة، ثم جاء إعلان منظمة الوحدة الإفريقية حول قانون البحار الذي تم إقراره في أديس أبابا في 24 مايو (ماي) 1973، وأعيد تأكيده في مقديشيو في 11 يونيو (جوان) 1974 لينص صراحة قاطعة على تأكيد الدول الإفريقية لإقرار فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة التي لا تتجاوز 200 ميل بحري ويكون للدولة الساحلية في سيادة دائمة على كل مواردها البيولوجية والمعدنية⁽¹⁾.

والحق أن الدول الإفريقية قد أبدت اهتماماً كبيراً بفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة وكان لها دور كبير في إبرازها على الصعيد الدولي. وقد وجدت هذه الفكرة ترحيباً من جانب دول أمريكا اللاتينية وعلى الأخص في مؤتمر كراكاس وخاصة الدول التي كانت قد قررت مد مياهها وحقوقها إلى هذا الحد بإعلان من جانب سواء بالنسبة لمياهها الإقليمية أو بالنسبة لمنطقة الصيد أمام سواحلها، والمتأمل في هذه الاقتراحات الخاصة بإنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة نجدتها تتلاقى في نقطتين هما:

1- تمارس الدولة الساحلية على هذه المنطقة حقوقاً على قاع البحر وما تحت القاع وكذلك المياه التي تعلو هذه المنطقة وما يوجد بها من ثروات طبيعية سواء كانت حية أو غير حية.

2- أن الحد الخارجي لهذه المنطقة لا يتعد مسافة 200 ميل بحري أمام شواطئ الدولة المقاسة من خطوط الأساس على الشاطئ والتي يقاس فيها عرض البحر الإقليمي، إلا أن النظرية الثانية تحتاج إلى إيضاح فنجد المادة 02 من مشروع المواد المقدم للجنة الاستخدامات السلمية بقاع البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية الوطنية للدول الساحلية من كولومبيا والمكسيك وفنزويلا قد قرر أن " **الحد الخارجي**

¹ - أنظر: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية 1982، ص 212.

لبحر الوقف لنا يتعدى 200 ميل بحري من خط الأساس الذي يقاس من عرض البحر الإقليمي".⁽¹⁾

وقد وجد هذا الاتجاه الجديد ترحيبا من جانب الدول الآسيوية، ودول أمريكا اللاتينية، ورحبت بعض الدول بهذه الأفكار وعندما أدركت أن في الأخذ بها تعميم لمسافة لمائتي ميل التي أعلنتها بطريقة انفرادية، سواء كحد لبحارها الإقليمية أو كمناطق الصيد، وعلى الرغم من المعارضة الشديدة التي أبدتها الدول البحرية الكبرى لفكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة في بداية الأمر، إلا أنها عادت فوافقت عليها وفي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي، وقد رأت في تلك الفكرة ما يضع حد للمبالغات الدول في تحديد بحارها الإقليمية، وأن إقرارها سيكون المقابل الذي ترضيه دول العالم الثالث، لقاء بحر الإقليمي محدد باثني عشر ميلا بحريا فقط⁽²⁾. وهذا الرأي الذي أخذت به اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حيث تنص المادة 57 منها⁽³⁾ على ما يلي: " لا تمتد المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".

أما بالنسبة للقانون الوطني، فالجزائر لم تصدر أي نص تنظيمي لتطبيق فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، رغم أن الجزائر كانت من بين الدول المتحمسة لإقرارها ضمن المفاهيم الجديدة لقانون البحار، وطالبت أثناء المؤتمر الثالث لقانون البحار بحقوق سيادية⁽⁴⁾. واكتفت

¹ - أنظر: محسن أفكرين، مرجع سابق، ص ص 266-267.

² - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار.....، مرجع سابق، ص 213.

³ - المادة 57 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - خالد بوزيدي، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون عام معمق، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 161.

- أنظر كذلك: مليكة موساوي، النظام القانوني للاستثمار في مجال الصيد البحري وتربية المائيات مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2007، ص ص 133-135.

بتكريسها بصفة عامة بموجب المادة 12 من دستور 1996⁽¹⁾، فمن خلال هذه المادة نجد أنه تمت الإحالة إلى القانون الدولي وبالضبط إلى اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 مع إضافة كلمة حقها السيد، غير أنه يمكننا أن نشير في مقابل ذلك إلى المرسوم التشريعي رقم 94-13 والذي أقر بإنشاء منطقة صيد محفظة إلى 32 ميلا بحريا بين الحدود الغربية ورأس تنس و 52 ميلا بحريا من رأس تنس إلى الحدود البحرية الشرقية⁽²⁾، حسب المادة 6 من نفس المرسوم⁽³⁾، وهي المادة الوحيدة إلي نجد فيها هذه التسمية (منطقة صيد محفظة) بينما نجد باقي المواد الأخرى تتكلم عن القواعد المتعلقة بالصيد البحري في المناطق الخاضعة للولاية الوطنية الجزائرية، وقد كان للموقف الجزائري من إنشاء هذه المنطقة تأثير كبير حسب الكثير من المتتبعين في علاقتها مع الدول الأخرى خاصة الدول المتقابلة للسواحل الجزائرية، فالتسمية المطلقة على هذه المنطقة (منطقة صيد محفظة) تثير كثير من الجدل خاصة إذا علمنا أن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 لا تعرف هذه التسمية وتشير فقط إلى مناطق صيد وهما "منطقة صيد تفضيلية" و"منطقة الصيد الخالصة" ولعل أبرز الردود عن الموقف الجزائري هو ذلك المرسوم الملكي الإسباني رقم 1315-1997، المؤرخ في 01 أوت 1997 الذي انشأ منطقة صيد إسبانية متاخمة لسواحلها المطللة على البحر الأبيض المتوسط إلى مسافة 49 ميلا بحريا، على الرغم من أن إسبانيا تملك منطقة

¹ - تنص المادة 12 مرسوم رئاسي رقم 96-438 مؤرخ في 26 رجب عام 1417 الموافق ل 7 ديسمبر 1996 والذي يتعلق بإصدار تعديل الدستور، ج، ر، ج، ج، العدد 76، مؤرخة في 8 ديسمبر 1996 على ما يلي " تمارس سيادة الدولة على مجالها البري ومجالها الجوي وعلى مياهها. كما تمارس الدولة حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليه".

² - Claudiane CHEVALIER, Op-Cit, P. 15.

- Voir Abdelmadjid BOUCHIBA, L'Algérie et le Droit de la pêchés maritimes, thèse pour le doctorat d'Etat en Droit international public, université Mentouri (Constantine), Faculté de Droit, 2009, PP. 62-78.

³ - تنص المادة 06 من المرسوم التشريعي رقم 94-13 مؤرخ في 17 ذي الحجة عام 1414 الموافق ل 18 مايو سنة 1994، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري، ج، ر، العدد 40، مؤرخة في 22/06/1994 على ما يلي: " تنشأ منطقة محفظة للصيد البحري تقع ما وراء المياه الإقليمية الوطنية وتكون متاخمة لها.

وتقدر مساحة هذه المنطقة التي تقاس انطلاقا من الخطوط الأساسية باثنتين وثلاثين (32) ميلا بحريا بين الحدود البحرية الغربية ورأس تنس إلى الحدود البحرية الشرقية".

اقتصادية خالصة على المحيط الأطلسي أنشأتها بموجب القانون رقم 15-1978⁽¹⁾. بعدها أعلنت عن منطقة اقتصادية خالصة استنادا إلى الظروف الخاصة للساحل الجزائري بموجب المرسوم الرئاسي 96-18-2018، وترتب عن ذلك تجاوز الخط المنتصف وبكثير، ومساحة منطقتها الاقتصادية حيث كانت تقدر بـ 128.843 كلم مربع إذا قيست اعتمادا على خط المنتصف، ثم قفزت إلى حوالي 200.000 كلم بمفعول الاحداثيات المرفقة بالمرسوم الرئاسي الآنف الذكر.

الفرع الثاني

تعريف أعالي البحار

قام بعض الفقهاء بتقديم تعاريف مختلفة لمنطقة أعالي البحار (أولا)، كما تم تعريفه من خلال الاتفاقيات الدولية (ثانيا)، كما حددت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 مدى وحدود منطقة أعالي البحار (ثالثا).

أولا: تعريف الفقه لأعالي البحار

تعرف أعالي البحار حسب محمد حافظ غانم بأنها: كل أجزاء البحار والمحيطات التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة من الدول والتي يكون لكل دولة الحق في استعمالها على قدم المساواة.⁽²⁾

وعرفها أحمد أبو الوفاء كما يلي: تشمل أعالي البحار تلك الأجزاء التي لا تدخل في تكوين الامتدادات البحرية الخاضعة لسيادة أو ولاية أو سلطان الدولة الساحلية وعلى ذلك يتواجد أعالي البحار فيما وراء كل المساحات البحرية الآتية: المياه الداخلية (أو المياه

¹ - خالد بوزيدي، مرجع سابق، ص 162.

² - محمد حافظ غانم، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1973، ص 310.

- أحمد محمد رفعت، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999، ص 365.

الأرخبيلية للدول الأرخبيلية)، والبحر الإقليمي، والمنطقة المتاخمة أو الملاصقة والمنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾.

كما عرفها محمد طلعت الغنيمي بأنها: تلك المنطقة من البحر التي تبدأ من نهاية البحر الإقليمي في مقابل الساحل التي تمتد نحو أعالي البحر⁽²⁾.

استقر الفقه على أن أعالي البحار تشمل كل المساحات البحرية التي تقع خارج المياه الداخلية والمياه الإقليمية للدولة الساحلية وذلك بناء على العرف والمادة الأولى من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

ثانياً: تعريف أعالي البحار في ظل الاتفاقيات الدولية

أ: تعريف أعالي البحار في ظل اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958

عرفت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 أعالي البحار في المادة 01 منها⁽³⁾،

التي تنص على ما يلي:

« *On entend par « haute mer » toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat* ». فهو كل أجزاء البحر التي لا تدخل أو لا تعود إلى البحر الإقليمي ولا إلى المياه الداخلية للدولة⁽⁴⁾.

إن اتفاقية جنيف لأعالي البحار تأخذ بأسلوب الاستبعاد في تعريفها لأعالي البحار

فكل ما ليس من المياه الداخلية أو البحر الإقليمي يعتبر من أعالي البحار حتى لو كانت

¹ - أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989، ص ص 384-385.

- أنظر كذلك: - عبد العزيز العشراوي، محاضرات في المسؤولية الدولية، ط 2، دار هومه للنشر، 2009، ص 98

² - يطلق على أعالي البحار تسميات عديدة كالبحار العالية، البحر العام، البحر المفتوح أو البحر الحر.

محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي للبحر في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 162.

³ - Art 01 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

⁴ - أنظر كل من: - طارق عزة رجا، القانون الدولي في السلم والحرب، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، د. س. ن، ص 235.

- محسن أفكرين، مرجع سابق، ص 316.

- Francis Wodié VANGAH, « L'évolution historique du régime juridique de la haute mer », Droit international- bilan et perspectives-, T 2, Pédone, paris, 1991, P.948.

مياها مألحة. تعرض هذا التعريف لانتقادات⁽¹⁾ حيث أنه يحتوي على تعابير تحتاج إلى توضيح أكثر، ذلك أن أعالي البحار ترتبط في نفس الوقت أكثر بالأغراض المتصلة بخدمة الإنسانية والغرض واحد من القانون والذي نجده في نظام ممارسة عدد من الأنشطة والخدمات.

صرح محمد سلامة مسلم الدويك بأنه أخذت النصوص الموحدة بتحديد مشابه، حيث نصت المادة 73 منها على ما يلي: "يعني اصطلاح البحار العالية كما يستخدم في هذه الاتفاقية جميع أجزاء البحار التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية لدولة ما أو لا تشملها المياه الأرخيلية لدولة أرخبيلية"⁽²⁾. بقي هذا التعريف ولم نجد تعريف لأعالي البحار حتى إبرام الاتفاقية الجديدة لقانون البحار لسنة 1982.

ب: تعريف أعالي البحار في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982
عرفت أعالي البحار في المادة 86⁽³⁾ منها التي تنص على ما يلي: " تنطبق أحكام هذا الجزء على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيلية لدولة أرخبيلية. ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58"، فوفقا لهذه المادة أعالي البحار هي كل أجزاء التي لا تشملها البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو المياه الأرخيلية للدولة الأرخيلية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة.⁽⁴⁾

¹ - أنظر كل من:

- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 395.

- محمد درويش وريم عبود، القانون الدولي للبحار، د ط، منشورات الجامعة الافتراضية، سوريا، 2018، ص 92.

² - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي.....، مرجع سابق، ص ص 95-96.

³ - المادة 86 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

⁴ - أنظر كل من:

- طارق عزة رجا، مرجع سابق، ص 236.

فهذه المادة لم تأتي بتعريف لأعالي البحار وإنما قصدت منه بيان نطاق تطبيق أحكام الجزء السابع من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أعالي البحار⁽¹⁾، أي حددته عن طريق الاستبعاد⁽²⁾ ونستنتج أن المنطقة الاقتصادية الخالصة والمياه الأرخيبيلية لا تعد من أعالي البحار، بينما نعتقد ذلك من خلال المادة الأولى من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، أي أن المنطقة الاقتصادية هي جزء من أعالي البحار.

غير أن هذا التحديد لنطاق التطبيق لم يكن تحديدا مطلقا بدليل أن الجملة الأخيرة من هذه المادة قررت " ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58"، وإن رجعنا إلى المادة 58 نجد أنها تقرر تطبيق أحكام أعالي البحار الواردة بالجزء السابع على المنطقة الاقتصادية الخالصة مع مراعاة حقوق الدولة الساحلية التي قررتها الاتفاقية على هذه المنطقة.⁽³⁾

ثالثا: تحديد منطقة أعالي البحار

حددت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 مدى وحدود المناطق البحرية التي اعتمدت عليه المادة 86 لتعريف أعالي البحار، لذا أصبحت حدود أعالي البحار الأفقية معلومة، وأخرجت الاتفاقية بصراحة القاع وباطن القاع من مفهوم أعالي البحار وأصبحت يخضعان في جزء منها لنظام الجرف القاري وفقا لما حددته المواد من (76-85) من نفس الاتفاقية، أو لنظام المنطقة الدولية الذي حدده الجزء الحادي عشر من الاتفاقية الذي يختلف كليا عن نظام أعالي البحار، كما يمتد نظام أعالي البحار ليشمل الحيز الجوي الذي يعلوه، حيث

- Jean-Pierre BEURIER, Droit maritime, 3eme éd, Dalloz, 2016, P.130.

¹- Anne-Claire DUMOUCHEL, Les atteintes de la sûreté en haut mer, Mémoire pour l'obtention du Master recherche relations internationales, Faculté du Droit - Economie - Sciences sociales, Université Panthéon-Assas-Paris II, 2008, P. 5.

-Voir : Kamel TIGHILT-FERHAT, « Le régime juridique de la haute mer dans le cadre de la Convention des nations Unis sur le Droit de la mer 1982 », R. A.D.C.J. P, Vol six, N° 02, 2022, P. 746.

- أنظر كذلك: جمال محي الدين، الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009، ص 200.

²- محسن أفكرين، مرجع سابق، ص 316.

³- جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 200.

جعلت الفقرة الأولى (أ) من المادة 87 من نفس الاتفاقية من حق جميع الدول التمتع بحرية التحليق في أجواء أعالي البحار، كما يستشف ذلك أيضا من المواد (101-107) من نفس الاتفاقية التي تتحدث عن السفن والطائرات في نفس الوقت، والمادة 135 من نفس الاتفاقية التي تتحدث عن الجزء الحادي عشر الخاص بالمنطقة الدولية⁽¹⁾.

يتضح مما سبق أنه بعدما أن كان ينظر إلى أعالي البحار على أنه تلك المساحات البحرية التي تمتد إلى وراء آخر نقطة تمتد إليه مياه البحر على طول الشاطئ، فإن أعالي البحار يشتمل كافة البحار والمحيطات وليس جزء معين من هذه الأخيرة، وأن الحد الداخلي لأعالي البحار غير ثابت يتغير بتغير قوة المد خلال السنة الواحدة⁽²⁾.

فمن خلال التعريف الذي قدمته اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 في مادتها الأولى يتضح أن الحدود الداخلية لأعالي البحار قد تغيرت عما كانت عليه من قبل هذه الاتفاقية، فبعدها كانت هذه المنطقة البحرية تحدد على شاطئ الدولة الساحلية، أصبحت تعين في سطح البحر على مسافة من الشاطئ إذا أصبح الحد الخارجي للبحر الإقليمي هو الحد الداخلي لأعالي البحار⁽³⁾.

أثر هذا التحديد المستجد لتخوم البحر الإقليمي في امتداد أعالي البحار الذي كان يمثل البحر بأسره، لينقلص مداه بعد هذه الاتفاقية التي مدت إقليم الدولة الساحلية نحو البحر باستحداثها لمنطقتين بحريتين هما المياه الداخلية والبحر الإقليمي، هذا الأخير الذي يمكن أن يصل حده الخارجي إلى أكثر من 12 ميلا بحريا مقيسا من شاطئ الدولة الساحلية

¹- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 396.

- تنص المادة 135 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: "لا يمس هذا الجزء، ولا أية حقوق ممنوحة أو ممارسة عملا به، النظام القانوني للمياه التي تطلو المنطقة أو الحيز الجوي فوق تلك المياه".

²- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 395.

³- أنظر: عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999/103.

خاصة إذا ثبتت الدولة قاعدة الاثني عشر ميلا بحريا، واعتمدت في تحديد الحدود البحرية على طريقة خطوط الأساس المستقيمة.

فرغم التقسيم الثلاثي الذي أتت به هذه الاتفاقية إلا أن الحد الداخلي لأعالي البحار لم يحدد بدقة لأنها اعتمدت على طريقة الاستبعاد وفي تحديد لأعالي البحار، فبقيت هذه المنطقة الخارجة عن سيادة الدولة الساحلية غير محددة وخاضعة لهوى الدول الساحلية، وعليه فإن تحديد لأعالي البحار في هذه الاتفاقية ارتبط بعدم وجود سيادة للدولة الساحلية، وهذا حسب الأستاذ شارليه.

فهذه الاتفاقية اعتمدت على معيار غير دقيق لتحديد مدى لأعالي البحار كما أنها لم تحدد الأجزاء المختلفة التي تدخل ضمن مفهوم أعالي البحار.

وبمجيء اتفاقية قانون البحار لعام 1982 كما رأينا سابقا أنها أتت بتحديد دقيق لأعالي البحار، رغم أنها اتبعت هي أيضا طريقة الاستبعاد كسابقتها، حيث أضافت منطقتين بحريتين هما (المياه الأرخيلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة) وهذا ما زاد من تقليص مساحة أعالي البحار، ويتحدد هذه الاتفاقية المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الدولة الساحلية بدقة (الحدود الداخلية والخارجية) أصبح الحد الداخلي لأعالي البحار منطوقا هو الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة إذا أعلنت الدولة الساحلية على منطقة اقتصادية لها، أما إذا لم تعلن عنها فيكون الحد الخارجي للبحر الإقليمي وهو الاستثناء، ولكون أعالي البحر لا يخضع لولاية الدولة الساحلية فنجده لا يثر مسألة تحديد حدوده بين الدول المتقابلة والمتجاورة.

إذا كانت اتفاقية قانون البحار لم تحدد مدى معين لأعالي البحار فهذا أمر بديهي لأن مداه يختلف بحسب التحديدات المختلفة للدول الساحلية للمساحات البحرية الخاضعة لولايتها، ومدى اتساع المنطقة البحرية المتبقية بعد تحديد مناطق الولاية والتي تكون محصورة إما بين الحدود الخارجية للمناطق الاقتصادية الخالصة لمختلف الدول المتقابلة، أو

بين الحدود الخارجية للبحور الإقليمية لهذه الدول أو بين مناطقها الاقتصادية الخالصة وبحدودها الإقليمية⁽¹⁾.

الفرع الثالث

تحديد الطبيعة القانونية لأعالي البحار

يعتبر مبدأ حرية أعالي البحار المبدأ الأساسي الذي توافقت عليه جميع الدول، وأقرته كل المعاهدات الدولية، وأساس هذا المبدأ هو عدم جواز ممارسة السيادة على البحار أو على أي جزء منها والمساواة في الاستخدام من طرف كل الدول وفي ظل حدود القواعد القانونية الدولية، لكن رغم الاتفاق العام حول حرية الملاحة في أعالي البحار إلا أن الفقه ينقسم مرة أخرى إلى قسمين حول تفسير الأساس القانوني الذي تم اعتماده في تفسير هذه الحرية، فنجد كل من الفريقين عبر على طبيعة أعالي البحار وذلك بإطلاق مصطلحات مختلفة عليه⁽²⁾، التي بدورها تطرح ارتباكاً يمكن أن يؤدي إلى سوء استخدام لهذه المصطلحات⁽³⁾ لذلك كان من الضروري إيلاء هذه المصطلحات ببعض الدقة، أعالي البحار مال مباح (RES NULLUIS) (أولاً)، وأعالي البحار مال مشترك (RES COMMUNIS) (ثانياً)، بعدها نقوم بتبيان النظام القانوني لأعالي البحار حسب الاتفاقيات الدولية لقانون البحار (ثالثاً).

¹ - لمزيد من التفاصيل أنظر: عصاد لعمامري، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010، ص ص 118-120.

² - أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 396-397.

³ - عبد الحفيظ بتغة، تدخل الدولة في أعالي البحار في ظل القانون الدولي العام، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون دولي وعلاقات دولية، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2015، ص 15.

أولاً: أعالي البحار مال مباح (RES NULLUIS)

يرى أصحاب هذا الاتجاه أن أعالي البحار مال مباح، أي أن أعالي البحار ذلك الجزء الذي لا يخضع لأية سيادة أو اختصاص خاص لدولة ما⁽¹⁾.
 وعدم قابلية هذه البحار للتملك من جانب أية دولة، ولا يحق لأي منها أن تدعي عليها حق خالص لها أو أن تخضع جزء منها لسيادتها وتتناثر باستعماله دون غيرها من الدول، وذلك لأن تلك البحار لا تقبل بطبيعتها الاستيلاء والحياسة، وإنه ليتعذر على الدولة أن تدخل في حيازتها المادية بحر من أعالي البحار، ومن المعلوم أن الحياسة المادة شرط من شروط التملك، وفضلا عن ذلك فإن اعتبار أعالي البحار مالا مباحا لا مالك له يستتبع عدم خضوعها لأي نظام قانوني، إلا في بعض الأحوال، فإن تحديد القواعد القانونية الواجبة التطبيق يبدو أمرا ضروريا، كحالة وجود السفينة في هذه البحار، فهنا يطبق قانون علم السفينة.⁽²⁾

عبر بعض الفقهاء عن فكرة أعالي البحار مالا مباحا بتعبير أنه من الأشياء التي تخرج عن الذمة، وهو الرأي الذي يؤيده محمد الحاج حمود حيث يقول " ولعل أقرب هذه التعبيرات قريبا لمنطق هذا الرأي وهو أن البحر شيء يخرج عن الذمة" (RES EXTRA PATRIMONIUM).

ومن بين الحجج التي قدمها أصحاب هذه الاتجاه نجد أنه: يقول الأستاذ كافاريه (L.cavaré) أن اعتبار أعالي البحار مالا مباحا (RES NULLUIS)، يعني عدم وجود أي حق خاص لدولة ما عليه وعدم وجود فكرة تعسفية أو أي مفهوم مطلق لاستعمال الدولة لاختصاصها فيه، وهو ما يتطابق مع التعامل الدول ومع المفاهيم المعتدلة والمسببة للقانون الدولي السائد وهي في نظره الفكرة الأكثر قبولا في الوقت الحاضر وحسب أنصار هذه الفكرة

¹. Yaha BACHA, Droit international public spécial, Alger, 1983 P.74

² - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي...، مرجع السابق، ص104.

لا يمكن القبول بالملكية الجماعية أو المشتركة لأعالي البحار لأن ذلك يعني وضعه تحت السيادة الجماعية للدول، وهذا خلال ما عليه الحال في الوقت الحاضر.

كما أن القول بالملكية الجماعية لأعالي البحار قد لا تتعارض مع الملاحة السلمية أو التجارية إلا أنه يتنافى مع الملاحة الحربية، ذلك لأن الحرب تضر جميع الدول المتحاربة منها وغير المتحاربة، وقد كانت البحار منذ زمن بعيد مسرحاً لحروب طويلة وطاحنة، وهذا يتعارض مع فكرة السيادة المشتركة للدول، كما أن القول بالملكية الجماعية يتطلب وجود جهاز مركزي قادر على إدارة شؤون البحار وتطبيق قواعد قانونية عامة عليها، وهذا غير متوفر حالياً رغم إنشاء المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية جنيف المعقودة في 6 نيسان 1948، وذلك لأن هذه المنظمة لا تملك إلا سلطة استشارية في النواحي الفنية فقط.⁽¹⁾

ومن بين الانتقادات التي وجهت لأصحاب هذا الاتجاه هو أن اعتبار البحار مالا مباحاً لا مالك له، يؤدي طبقاً للمنطق القانوني إلى نتيجة يصعب التسليم بها في نطاق القانون الدولي المعاصر، ذلك أن المال المباح أو غير المملوك لأحد قد يكون محلاً للتملك في المستقبل عن طريق الاستيلاء أو وضع اليد، وفضلاً عن ذلك فإن القانون الدولي العام يعترف للدول بممارسة بعض الحقوق في أعالي البحار كالحق في التتبع السفن في هذه البحار، والحق في تعقب القرصنة في أعالي البحار، والقبض على القرصان ومحاكمته طبقاً لقوانين الوطنية، ثم تلك القاعدة القانونية التي تخضع السفينة الموجودة في أعالي البحار لقانون عملها، فضلاً عما يكون للدول المحاسبة من حقوق في زمن الحرب كحق في إتيان أعمال العدوان في أعالي البحار، وحقها في فرض الحصار البحري عليها، وأن تحرم على الدول المحايدة نقل المهربات الحربية إلى الأعداء، ويتضح من ذلك أن ممارسة الدول لهذه الحقوق في أعالي البحار يتعارض مع القول بأنها لا تملك حق في هذه البحار.⁽²⁾

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 397

² - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي.....، مرجع سابق، ص 105-106.

ثانياً: أعالي البحار مال مشترك (*RES COMMUNIS*)

ومن الحجج التي يقدمها هذا الاتجاه أن أعالي البحار مال مشترك، يعني عدم قابلية هذه المنطقة من البحار للتملك أو الخضوع لسيادة أو اختصاص أي دولة من الدول، وذلك لأن هذه المنطقة تخضع لسيادة واختصاص جميع الدول والشعوب المشتركة، بمعنى أن يكون استخدامها والانتفاع بها لجميع الدول والشعوب على قدم المساواة وبدون تمييز مادام أن هذه الدول والشعوب هي المالك الوحيد لأعالي البحار، وكما قال الفقيه فوشي "مال مشترك شيء مملوك للجميع" (1).

وحسب هذا الاتجاه أن الرأي الأول يؤدي إلى حرمان البحار من أي نظام قانوني وبالتالي يخضعها للفوضى، فالخطر الأول كما يقول سيونيه لا يمكن في فكرة إلحاق البحار بالدول، لأن هذه الفكرة زالت من الوجود وإنما يمكن في انعدام النظام وسواء الفوضى والأخذ بفكرة المال المشترك (*RES COMMUNIS*) يسمح لجميع الدول، حسب دولا براديل بتطوير تنظيمه ويوفر لأعالي البحار النظام الذي يحتاجه، ويرى هذا الاتجاه أن الفكرة الوحيدة المطابقة للتضامن من الإيجابي الذي هو أساس العلاقات الدولية الحديثة حسب رأي بوليتس (2).

ومن الانتقادات الموجهة لهذا الاتجاه باعتبار أعالي البحار مال مشتركاً هو أنه فضلاً عما يترتب عليه من خضوعها للملكية المشتركة لأعضاء الجماعة الدولية، فإنه يؤدي إلى ضرورة وجود (3) إشراف دولي مشترك على البحر المفتوح وخضوع هذا البحر المفتوح لتشريع موحد وبوليس موحد وعدالة موحدة في حين أن هذا يخالف ما يجري عليه عمل الدول حتى الآن (4).

1- بسيم جميل ناصر، التنظيم القانوني لاستغلال الموارد الحيوانية الحية في أعالي البحار، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1976، ص 40.

2- محمد الحاج حمود، مرجع السابق، ص 398.

3- محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي.....، مرجع سابق، ص 106.

4- محمد طلعت الغنيمي، مرجع السابق، ص 163.

ويستند بعض الفقهاء في تبرير مبدأ حرية أعالي البحار من الناحية القانونية إلى فكرة أخرى، مفادها أن هذه البحار لا تدخل في ملكية أحد، ولا تخضع لسيادة دولة بعينها، وأن حريتها تعني حق الانتفاع بها من الجميع دولا وأفرادا على حد سواء، وعلى هذا تعتبر أعالي البحار مالا مخصص للانتفاع العام المشترك، وقد اعتبر فريق آخر من الفقهاء أعالي البحار مرفقا عاما دوليا، يمكن أن يكون محلا لتنظيم دولي مشترك تضعه الجماعة الدولية بأسرها ليحكم هذه البحار، ومن المؤيد لهذه الفكرة نذكر جيدل، وسيسل، والدكتور محمد حافظ غانم، والدكتور محسن شيشكلي، وأيا ما كان الأمر فنحن من جانب نرى أن هذا التنظيم لم يزل بدائيا وقاصرا⁽¹⁾.

ومن الانتقادات التي وجهت للاتجاهين، أي أصحاب مصطلحي (RES COMMUNIS/RES NULLIUS)، حيث انتقد الفقيه (Fauchille) استعمال هاذين المصطلحين اللاتينيين المقيمين من القانون الروماني، أين اعتبر أنه من غير الملائم القول بأن البحر مال بدون سيد لأن هذا يعني في القانون الروماني شيء لا ينتسب فعليا إلى أحد، لكن يمكن أن يكون موضوع تملك وهذه ليست حال أعالي البحار، وإذا اعتبرنا البحر مالا مشتركا فإن هذا يعني أنه " مال مشترك للمجموعة الدولية، في حين أن الملكية المشتركة تعني إمكانية التقسيم وبالتالي الملكية المقسمة، وحال أعالي البحار أنه غير قابل للهيمنة الفردية بشكل انفرادي فاستعمال أعالي البحار يجب أن يبقى مفتوحا ومشاركا دائما أمام الدول⁽²⁾.

رغم الخلافات التي وقعت فيها النظريات السابقة، ورغم الانتقادات التي تم توجيهها إليها إلا أنه تم في الأخير التأثير بإحدى هذه النظريات.

¹ - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي.....، مرجع سابق، ص ص 106-107.

² - حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي، دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، ص 166. THESE-KHATABI.166 /.../Toubkal.imist.ma/

ثالثاً: النظام القانوني لأعالي البحار حسب الاتفاقيات الدولية

من المبادئ التي أقرها العرف الدولي أن أعالي البحار لا تخضع للسيادة الإقليمية لأي دولة، وهو ما تم التأكيد عليه في اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار.

إن اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار شأنها شأن معهد القانون الدولي في دورة لوزان لعام 1927، والمادتان 87 و 89 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، تجنبت الجدل الفقهي واكتفت بالاهتمام بالنظام القانوني الواجب التطبيق على أعالي البحار، فوفقاً للمادة 02 من اتفاقية جنيف لعام 1958⁽¹⁾ أن أعالي البحار لما كانت مفتوحة لجميع الشعوب⁽²⁾ فإنه لا يجوز لأي دولة أن تدعي إخضاع أي جزء منها لسيادتها ويكون استعمال حرية أعالي البحار وفقاً للشروط المبينة في هذه الاتفاقية والقواعد القانون الدولي.

عند تفسيرنا لهذه المادة اتضح لنا أنه تبني لفكرة المال المشترك، واستناداً لنص المادة 14 من نفس الاتفاقية التي تشبه أعالي البحار بأي جزء آخر خارج الولاية القانونية لأي دولة. المبدأ الأساسي الذي استقر منذ القرن الثامن عشر هو أن أعالي البحار ملك مشترك لجميع الدول، ويسود نظامها القانوني مبدأ حرية الملاحة فيها فهي لا تخضع لرقابة دولة أو مجموعة من الدول ولا يجوز أن تستأثر أية دولة بالملاحة في أجزاء منها، أو تفرض قيود على الملاحة في البحر والجو خارج مياهها الإقليمية، وهذا يعني من ناحية أخرى عدم خضوع أعالي البحار لاختصاص أية دولة.

¹ - *La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun Etat ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent les présents articles et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment, pour les Etats riverains ou non de la mer :*

1) *La liberté de la navigation*

2) *La liberté de la pêche ;*

3) *La liberté d'y poser des câbles et des pipelines sous-marins ;*

4) *La liberté de la survoler.*

Ces libertés, ainsi que les autres libertés reconnues par les principes généraux du droit international, sont exercées par tous les Etats en tenant raisonnablement compte de l'intérêt que la liberté de la haute mer présente pour les autres Etats.

² - سيد إبراهيم الدسوقي، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع، قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة،

فحاليا لا يمكن النظر إلى الطبيعة القانونية لأعالي البحار بنفس الفترة التي نشأ فيها الخلاف حول فكرة المال المباح أو المال المشترك، فلم يعد البحر مجرد وسيلة للمواصلات، وإنما ينظر إليه في الوقت الحاضر كمستودع كبير للثروات الحية وغير الحية، ومن هنا نشأت فكرة اعتبار قيعان البحار والمحيطات وباطنها تراثا مشتركا للإنسانية، واعتباره فإنه يستوجب إعادة تنظيم البحار بحيث يتطابق وضعها القانوني مع واقع العلاقات الدولية الجديدة وما حصل من تطورات هائلة في مبدأ علوم البحار⁽¹⁾.

برز في أعمال لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار فيما وراء الولاية الوصية للدول ومؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار مبدأ إخضاع قاع وباطن قاع أعالي البحار لسيادة الدول. وبهذا تكون اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد أخذت بنظام قانون مزدوج منقول لأعالي البحار حسب القسم الثامن منها التي تختص بأعالي البحار وأهم مبدأ يبرز فيها هي الحريات المقررة في المواد (86-128) والقسم الحادي عشر منها⁽²⁾ وأهم تجسيد لنظامها القانوني فكرة " التراث المشترك للإنسانية" واعتبرها منطقة مخصصة لمصالح الإنسانية جمعاء⁽³⁾.

شهد النظام القانوني لأعالي البحار تطورا سريعا فيما بين فترتي عقد اتفاقيتي جنيف لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث أصبح يحكمه ثلاثة مبادئ أساسية هي: مبدأ حرية أعالي البحار، ومبدأ عدم قابلية ذلك الجزء من البحار للتملك، ومبدأ احترام مصلحة الإنسانية جمعاء.

إن، نستنتج من كل أشرنا إليه سابقا، أنه رغم تباين الاتجاهات في شأن تحديد الطبيعة القانونية لأعالي البحار التي يسودها مبدأ الحرية، إلا أنه تم الاجماع على أنه حق جميع الدول مضمون للانتفاع بها على وجه المساواة، وهو ما تم النص عليه في كافة

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 399.

² - المواد 133-191 الجزء الحادي عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - عبد القادر شريال، مرجع سابق، ص 141.

المواثيق الدولية، وتبقى المشكلة للدول عديمة السواحل التي تواجه صعوبة ممارسة هذا الحق، وذلك نتيجة لصعوبة وصولها إلى أعالي البحار بسبب سيادة الدولة الساحلية على إقليمها الذي يمنعها من المرور عبر إقليم الدولة إلا بموافقة الدولة الساحلية.

المطلب الثاني

أعالي البحار يحكمها مبدأ الحرية

يخضع أعالي البحار لمبدأ أساسي يسمى بمبدأ حرية أعالي البحار الذي سيطر وأثر على الوضع القانوني للبحار، فالتطور الذي وصلت إليه قواعد هذا القانون كان بفصل حرية البحار، غير أن هذا المبدأ لم ينشأ بسهولة ودفعة واحدة بل مر بعدة مراحل من التعثر والازدهار إلى أن استقر في النهاية وتم تكريسه بشكل واضح ودقيق (الفرع الأول). ويعد هذا المبدأ نتيجة ضرورية لانعدام السيادة الإقليمية للدول على تلك المنطقة لأنه " لا يجوز لأية دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها، وأعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

سير تطوير مبدأ حرية أعالي البحار

يعتبر هذا المبدأ حديث الظهور لم يستقر إلا في القرن 19 م، وقبل ذلك كانت فئة من الدول تدعي ملكية أعالي البحار وتفرض سيادتها الإقليمية عليها ومما يذكر أن إنجلترا كانت في مقدمة الدول التي أعاققت هذا المبدأ في السلم والحرب على السواء. حيث كانت تقوم بتفتيش السفن التي تحمل أعلام دولة أخرى في أعالي البحار بغرض التجسس عليها تحت شعار ما ادعته من أنها تحارب جريمة تجارة الرقيق وتتبعها في أعالي البحار⁽¹⁾.

¹ - أنظر: محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي...، مرجع سابق، ص 97.

سيطرت بريطانيا على شمال الأطلس وبحر الشمال، وطالبت إسبانيا بالسيادة على جنوب الأطلس، ورغبت الدنمرك والسويد في السيطرة على بحر البلطيق، وادعت البرتغال السيادة على المحيط الهندي، والبنديقية على بحر الأدرياتيك، وتضخم هذا الادعاء بعد اكتشاف القارة الأمريكية، وتدخل البابا والكنيسة في عام 1493 لتوزع البحار الشاغرة والأراضي التي لا سيد لها بين كل من إسبانيا والبرتغال، مما أدى إلى عرقلة التجارة الدولية وحصول صدامات سياسية استقرت أحيانا عنها نشوب حروب طاحنة⁽¹⁾.

أمام استمرار ادعاءات الدول السيادة على البحار أو على جزء منها، تدخل الفقه الدولي في القرن السابع عشر، وذلك من أجل إقرار مبدأ حرية البحار. وأول من تصدى للدفاع عن هذا المبدأ الفقيه الهولندي غروسيوس في كتابه الشهير "البحر الحر" (*Mare libreum*) (أولاً)، الذي عارضه بشدة جون سلدن بفكرة البحر المغلق (*Mare clausum*) (ثانياً).

أولاً: غروسيوس بفكرة البحر الحر (*Mare libreum*)

دافع العلامة غروسيوس عن حرية الملاحة في أعالي البحار، وأن كل دولة لها الحق في أن تتصل بغيرها من الدول والإتجار معها، وذلك لأن المحيطات قد خلقتها الطبيعة كوسيلة للاتصال التجاري وحرية استعمالها يفرضها القانون السماوي ولا يجوز القوانين البشرية أن تخالف الطبيعة،⁽²⁾ وأكد " أنه من المستحيل مادياً الاستيلاء الفعلي على المحيطات وأن انتفاع أمة ما بها لا يمكن أن يحول دون انتفاع الأمم الأخرى بها"⁽³⁾، وفي هذا الصدد يقول سليم حداد أن غروسيوس يرى أن السيطرة الفعلية على أعالي البحار من الأمور المستحيلة، ويعتبر أن ممارسة أحدهم للملاحة أو الصيد لا يؤثر في حق الأخر في الممارسة نفسها⁽⁴⁾.

¹ - جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 196.

² - عبد الله محمد الهواري، مشكلات الصيد في أعالي البحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009، ص ص 16-17.

³ - جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 196.

- Abdelmadjid BOUCHIBA, Op-Cit, P. 27.

⁴ - سليم حداد التنظيم الدولي للبحار والأمن القومي العربي، المؤسسة الوطنية للدراسات والنشر، بيروت، 1994 ص 25.

ذكر أيضا عن الفقهاء الإنجليز أنهم يعتبرون أن المحيط شركة الشعوب للأغراض التجارية، ولاتصال الناس بعضهم البعض ومن ثم لا يحق لأي منهما ادعاء السيادة أو الولاية المطلقة لأي جزء من هذه البحار⁽¹⁾.

ثانيا: جون سلدن بفكرة البحر المغلق (Mare clausum)

عارض جون سلدن ما ذهب إليه غوسسيوس وهاجم فيه فكرة البحر الحر⁽²⁾، ودافع عن صلاحية البحر للحيازة الخاصة والملكية شأنه في ذلك شأن اليابسة⁽³⁾، إلا أن هذه الملكية لا تستبعد سفن الدول الأخرى من حق الملاحة البحرية⁽⁴⁾، وقد أيد سلدن مزاعمه بما ثبت على مدا التاريخ من سيادة إنجلترا وملوكها للبحار⁽⁵⁾ دون قيد من الحدود، كما أيد أفكاره ومزاعمه بإقرار الجماعة الدولية لفكرة البحار التاريخية والتي تفيد تملك بعض الدول لخلجان تمد لمساحات بعيدة في البحر⁽⁶⁾، وعليه فإن سلدن مع أنه ينطلق من نقطة تعارض في الأصل حرية الملاحة فهو يسلم على غرار غروسسيوس بهذه الحرية⁽⁷⁾.

وإذا أمعنا النظر فيما قاله سلدن نجد أنه يستند إلى منطق مترجح، ذلك أن سيادة بريطانيا للبحار لم تكن عن حيازة فعلية لهذه المسطحات الشاسعة من المياه في وقت من الأوقات، أما البحار التاريخية فلا تنهض دليلا يؤيد مزاعمه، لأن هذه البحار ليست في الواقع ممرات دولية لها من الأهمية ما لأعالي البحار بالنسبة للتجارة والملاحة الدولية، ولذا سارت الدول على أن تختارها كجزء من إقليم ولم تعترض باقي الجماعة الدولية على ذلك، لأنها لم تر في هذا الاختيار ما

¹ - حامد سلطان، مرجع سابق ص 626.

² - Voir Anne-Claire DUMOUCHEL, Op.Cit, PP. 8-9.

- Rüdiger WOLFRUM, «La liberté de navigation: Nouveaux défis», P. 2. site : https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/.../wolfrum/freedom_navigation_080108_fr.pdf

³ - عبد الله محمد الهواري، مرجع السابق، ص 17.

⁴ - وليد بيطار، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، بيروت، المؤسسة الجامعية للدراسات، 2002، ص 358.

⁵ - Abdelmadjid BOUCHIBA, Op-Cit, P.28.

⁶ - عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص 17.

⁷ - شارل روسو، ترجمة شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد، القانون الدولي العام، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 1982، ص 226.

يضر مصالحها لذا لم يصل **سلدن** بمكابرتة إلى نهايتها فاعترف بأن على الدول رغم تملكها للبحار أن تسمح بحرية الملاحة للسفن الدول الأخرى وإلا كانت مخلة بالتزاماتها الدولية⁽¹⁾.

ومن طريق المتناقضات أن إنجلترا التي احتضنت كتابات **سلدن**، هي أول الدول التي اتخذت أولى الخطوات نحو إقرار مبدأ حرية أعالي البحار⁽²⁾ على يد الملكة إليزابيث التي ردت على السفير الإسباني بخصوص الاحتجاج القوي الذي قدم من طرف إسبانيا سنة 1850 بخصوص الرحلة التي قام بها **(Brake)** في **(Gold Hind)** بأن استعمال البحار وما يعلوها من الهواء مشتركا للجميع، ولا يمكن لأية دولة أن تزعم لنفسها حقا انفراديا فيه، على أننا لا يجوز أن ننسى في هذا الصدد دفاع كاترينا الثانية عن مبدأ حرية البحار سنة 1780 عندما كونت أول جماعة حياد مسلح.

انتهى هذا الصراع الفقهي بانتصار مبدأ حرية أعالي البحار، الذي استقر بعد ذلك لاعتباره أحد مبادئ القانون الدولي العام المعترف به، ولقد كان لنظرية **غروسبيوس** الأثر الكبير في أن الدول سلمت ابتداء من القرن 18 م بمبدأ حرية أعالي البحار وأنها لا يمكن أن تخضع لرقابة دولة مجموعة من الدول⁽³⁾.

تم التأكيد على مبدأ حرية أعالي البحار في عدد من الوثائق الدولية مطلع القرن العشرين، فنجد مثلا، إعلان الرئيس الأمريكي "ويلسون" الذي كان قد صدر في 1917 قد تضمن مبدأ حرية استغلال البحار في وقت السلم والحرب⁽⁴⁾، واعترف بتصريح بروكسل ومن بعده تصريح برشلونة⁽⁵⁾ الصادر عام 1921 كان قد أكد على حق كل الدول في الملاحة في منطقة أعالي البحار، ومنذ ذلك الوقت بدأ الاهتمام بتقنين قواعد القانون الدولي للبحار ومنها مبدأ أو قاعدة حرية أعالي البحار في عهد عصبة الأمم ومن خلفها الأمم المتحدة⁽⁶⁾.

¹ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 166.

² - عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص 18.

³ - محمد حافظ غانم، مرجع سابق، ص ص 112 و 114.

⁴ - عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص 18.

⁵ - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي...، مرجع سابق، ص 100.

⁶ - عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص 18.

كما نص الميثاق الأطلسي الذي وقعه روزفلت ونظيره تشرشل عام 1941⁽¹⁾ على أن " من مبادئ التي تحارب من أجلها الولايات المتحدة وإنجلترا هو أن يكون لكل الناس الحق في عبور البحار والمحيطات بأمان"، وقد أشار ميثاق الأمم المتحدة إلى هذه الحرية ضمنا عندما أقر مبدأ المساواة بين جميع الأمم، وأكد على كفاية حقوق الشعوب، ودعا إلى تحقيق التعاون الدولي فيما بينهما، ومنح مجلس الأمن اختصاصات مختلفة تتضمن قطع المواصلات البحرية كلياً أو جزئياً، وفرض الحصار البحري الأمر الذي يستفاد منه ضمن أن هذه التدابير تعد استثناء لقاعدة أصلية هي حرية أعالي البحار⁽²⁾،

كما أكد تقرير لجنة القانون الدولي لسنة 1956 على مبدأ حرية البحار، حيث اعتبرت أعالي البحار مفتوحة لجميع الأمم، فلا يمكن لأي دولة بسط سيادتها عليها، فيحق لأي سفينة ممارسة الملاحة وغيرها بحرية وهذا طبق لقانون الدولي العام⁽³⁾.

وقد سجلت اتفاقية أعالي البحار أين أقرتها جماعة الدول في مؤتمر جنيف 1958 هذه القاعدة⁽⁴⁾ التي اعتبرت أن أعالي البحار مفتوحة للأمم جميعاً، فلا يجوز قانوناً للدولة ما أن تدعي إخضاع أي قسم منها لسيادتها⁽⁵⁾، فجاءت اتفاقية قانون البحار تكرر هذا المبدأ وتقنيه⁽⁶⁾. ومن المبادئ التي ترتكز عليها حرية أعالي البحار هها:

مبدأ الحرية الذي يتميز بغياب سيادة إقليمية عليا، وقد أجمع الفقه والقضاء على ذلك وأخذت هذه القاعدة من القانون الوضعي وكان لها مكانتها في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، وكذا اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي نصت في المادة 89 منها على عدم جواز

¹ - ميثاق الأطلسي، هو إعلان مشترك أصدره رئيس وزراء بريطانيا ونستون تشرشل ورئيس الولايات المتحدة الأمريكية فرانكلين روزفلت سنة 1941 وقد وضع أهداف الحلفاء في فترة ما بعد الحرب انظر الموقع: www.wikipedia.org

² - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي....، مرجع سابق، ص ص 100-101.

³ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر....، مرجع سابق، ص 205.

- أنظر المادة الثانية من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

⁴ - محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، 2012، ص 8.

⁵ - بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، دار التأليف، الكويت، 1977، ص 29.

⁶ - محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، دار الجامعية للنشر، بيروت، 1999، ص ص 360-361.

تدعي أي دولة أي جزء من أعالي البحار لسيادتها، وأن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول دون استثناء ودون تمييز، وبغض النظر عن كونه الدولة الساحلية أو غير ساحلية.

إلا أن هذه الحريات تتم بموجب الشروط التي تبنتها الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى التي تحرم استعمال هذه المناطق للأغراض العسكرية، كما أن هذه الحريات محددة على سبيل الحصر في المادة 87 من الاتفاقية غير أن العبارة فيما تشتمل فيهم منها إمكانية وجود حريات أخرى فهي ليست على سبيل الحصر⁽¹⁾.

إلى جانبه مبدأ المساواة الذي يتحقق بمساواة كافة الدول بالوصول على البحر، وعدم التمييز بينها من الناحية الجغرافية بحيث يحق للدول الحبيسة الوصول إلى أعالي البحار واستخدامه في الأغراض الملاحية والتجارية⁽²⁾.

¹ - خليل حسين، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012، ص 184.
² - أكدت المادة 03 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 والمادة 125 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على حق الدول غير الساحلية في الوصول إلى البحر. تحقيقاً لهذه الغاية، تتمتع هذه الدول بحرية المرور العابر عبر أراضي دول المرور العابر بكافة وسائل النقل. ويتم تنظيم حرية المرور العابر عن طريق الاتفاق بين الدولة الساحلية ودولة أو دول المرور العابر عن طريق اتفاقيات ثنائية أو دون إقليمية أو إقليمية، ونظر لأن حرية المرور العابر تمارسها الدولة غير الساحلية على إقليم دولة المرور العابر فهذا يتعارض، دون شك، مع سيادة هذه الأخيرة على إقليمها، ولذلك منحتها الاتفاقية الحق في اتخاذ كل ما يلزم من التدابير تضمن الحقوق والتسهيلات (الممنوحة) للدول غير الساحلية حتى لا تشكل بأية صورة كانت، تعدياً على مصالحها المشروعة. أنظر كل من: محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012، ص ص 652-653.
 - E. LANGAVANT, Droit de la mer- Le cadre institutionnel le milieu marin (océanologie-pollution)-, 1^{ere} édition, cujas , Paris, 1979. PP. 146-172،

ولضمان التزام دولة المرور العابر، حرية المرور العابر، يجب عليها أن لا تفرض على حركة المرور العابر أي رسم جمركي أو ضريبة أو أي رسم آخر باستثناء الرسوم التي تجب مقابل تقديم خدمات معينة بصدد هذا المرور العابر، ولا تخضع وسائل النقل المارة مرور عابراً لتسهيلات الأخرى المقدمة إلى الدول غير الساحلية لضرائب أو رسوم تزيد على تلك أي تجنب مقابل استخدام وسائل النقل التي تحض دولة المرور العابر وهذا حسب المادة 127 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، كما ينبغي على دولة المرور العابر أن تتعاون عن طريق إبرام اتفاقيات دولية مع الدول غير الساحلية من أجل إنشاء مناطق حرة وتسهيلات جمركية أخرى في موانئها، وبناء وتحسين وسائل النقل، وذلك لتسهيل حركة المرور = العابر وهذا حسب المادة 128 من نفس الاتفاقية، وينبغي كذلك على دولة المرور العابر أن تتخذ كل التدابير المناسبة لنفاذي التأخيرات أو إزالتها وغيرها من الصعوبات التقنية في حركة المرور العابر، وفي حالة حدوث تأخيرات أو صعوبات من هذا النوع يجب أن نتعاون كل من هاتين الدولتين لإزالتها بسرعة وهذا حسب المادة 130 من الاتفاقية، وتتمتع = السفن التي ترفع أعلام الدول غير الساحلية بمعاملة مساوية لتلك التي تمنح للسفن الأجنبية الأخرى في الموانئ البحرية وهذا حسب المادة 131 من نفس المادة. ومن الجدير بالذكر في هذا الشأن، أن التسهيلات السابقة والتي يجب على دولة المرور العابر أن تحترمها =

الفرع الثاني

حرية أعالي البحار

تتكون حرية أعالي البحار، في الحقيقة، من مجموعة من الحريات بينها اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 بعدها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والتي تمارس وفقا للأوضاع المبنية في موادهما وقواعد القانون الدولي الأخرى، وتشمل على الخصوص حرية المواصلات (أولا)، وحرية الصيد (ثانيا)، وحرية البحث العلمي (ثالثا)، وحرية إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت (رابع).

أولا: حرية المواصلات

تشمل حرية المواصلات على ثلاث حريات فرعية هي حرية الملاحة، وحرية التحليق، وحرية مد الأسلاك والأنابيب.

أ- حرية الملاحة⁽¹⁾: تميز أعالي البحار بممارسة حرية الملاحة البحرية⁽²⁾ من أهم ما يتضمنه مبدأ حرية أعالي البحار⁽³⁾، هذه الحرية التي لا يمكن بدونها التوصل لممارسة بقية الحريات أو الاستفادة من البحار، إنه حق أساسي وجوهري لجميع الشعوب، تستطيع عن طريقه تطوير علاقتها الودية المتبادلة⁽⁴⁾.

تعتبر الحد الأدنى طبقا لاتفاقية قانون البحار والذي يجوز النزول عنه. - محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، مرجع سابق، ص 654. فيجوز الاتفاق على منح مزيد من تسهيلات المرور العابر وهذا حسب المادة 132 من نفس الاتفاقية. لا شك أن احترام دولة المرور العابر لهذه التسهيلات يمكن الدولة غير الساحلية من ممارسة حرية المرور العابر والوصول إلى البحر ومنه لممارسة حرية الملاحة، وذلك عن طريق تسيير سفن تحمل عملها وتحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن وتسجيل السفن في إقليمها والحق في رفع علمها، وتحمل السفن عادة جنسية الدولة التي ترفع عملها، وفي هذه الحالة يجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدول والسفينة.

- محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، مرجع سابق، ص 655

¹ - Kamel TIGHILT-FERHAT, Op-Cit, P.747.

² - Voir Jean Paul PANCRACIO, Droit de la mer, Dalloz, Paris, 2010, P.310.

- Jean-Pierre BEURIER, Droit maritime, 3^{ème} éd, Dalloz, 2016, PP. 131-134.

³ - بوعلام بوسكرة، " حرية أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمار تليجي، الأعواط- الجزائر، العدد 02، 2015، ص 334.

⁴ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 427-428.

تمتع جميع الدول بحق الملاحة في أعالي البحار⁽¹⁾، ويتمثل ذلك أساساً في تسيير السفن تحمل علمها⁽²⁾، وتحدد كل دولة شروط تسجيلها فوق إقليمها وكذلك شروط رفعها لعلمها⁽³⁾، ومن المعلوم أن السفينة تحمل عادة جنسية الدولة التي ترفع علمها، ويجب لكي تمنح جنسيتها لسفينة معينة أن تتوفر علاقة جوهرية بينهما.

يقصد بملاحة أعالي البحار بصفة عامة، الملاحة التي تجري في كل أجزاء التي لا تدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية⁽⁴⁾، وتعتبر فقها وقضاء أو عملاً أهم أنواع الملاحة البحرية على الإطلاق وأكثرها خطراً⁽⁵⁾.

حرية الملاحة تعني حق تسيير جميع أنواع السفن الخاصة والعامة، سواء على سطح الماء أو في باطنه، ولأي غرض كان تجارياً، أو عسكرياً، أو سياسياً، أو علمياً، وبأي حجم أو سرعة كانت وبالطريق الذي تختاره السفن وفقاً لقواعد القانون الدولي.

ويمنع مبدأ حرية الملاحة على جميع الدول وضع أية عراقيل في طريق الملاحة الدولية، أو قواعد معينة عليها غير تلك المتفق عليها مع القانون الدولي، وليس لأية دولة حق

¹ - سليم حداد، مرجع سابق، ص 190.

² - Emmanuel LANGAVANT. Droit de la mer- Le Droit de la Communications maritimes-, 1^{er} éd, Cujas, Paris.1981, P. 16.

³ - سيد إبراهيم الدسوقي، مرجع سابق، ص 173.

⁴ - عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية - دراسة مقارنة-، الطبعة 05، دار الثقافة، عمان، 2014، ص 42.

⁵ - زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، الطبعة 02، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988، ص 11.

- يختلف تحديد الملاحة التي تتم في أعالي البحار من دولة إلى أخرى، ففي فرنسا تعتبر الملاحة في أعالي البحار إذا تمت خارج الحدود الجغرافيا بعد حدود طول وعرض معينة من الأراضي الفرنسية وهذا ما عبرت عنه المادة 377 من قانون التجارة الفرنسي من خلال نصها الآتي " الملاحة التي تتم بعد خطوط وعرض معينة من الأراضي الفرنسية". أنظر: - عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 42.

أما القانون الإنجليزي فقد عرفها في المادة 472 من قانون الملاحة التجاري بأنها الملاحة التي تتم بين الموانئ في إنجلترا أو غيرها من موانئ الدول الأجنبية، بينما في مصر لا يوجد تعريف مماثل لأعالي البحار إلا أنه يمكن تعريفها بأنها الملاحة التي تتم بين مصر وقبرص ملاحة أعالي البحار طبقاً لأحكام القانون المصري والتي تقوم بها سفن متواضعة الحجم والقدرة. - زكي زكي الشعراوي، مرجع سابق، ص 112-113.

فرض ضرائب ورسوم على السفن عند مرورها في أعالي البحار، وليس لها أية سلطة قضائية على سفن الغير، وأن تملي عليها أية أوامر أو أن تفرض عليها تقديم الاحترامات⁽¹⁾. وقد نصت المادة الأولى من مشروع " قوانين الولاية البحرية في زمن السلم " الذي تبنته جمعية القانون الدولي في دورة فيينا عام 1926، على أنه لضمان الاستعمال الكامل لأعالي البحار يجب أن تتمتع فيه كل رعاياها بالحرية والمساواة المطلقة في ممارسة الملاحة والنقل والاتصالات والبحث العلمي⁽²⁾.

تم تقنين هذه القاعدة في كل من المادة 04 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، والمادة 90 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽³⁾ وذلك بقولهما " **إن لكل دولة سواء ساحلية كانت أم غير ساحلية، الحق في أن تسيّر سفننا ترفع علمها في أعالي البحار** "، وتتضمن حرية ممارسة لجميع النشاطات التي تم النص عليها في المادة 87 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982⁽⁴⁾.

¹ - ويرتبط البعض بين حرية الملاحة وحرية البحار بجميع أجزائها، مدعين أن على الدول أن تفتح مياها وموانئها لجميع السفن دون أي قيد، إلا أن هذا الرأي لم يحظى بالقبول لتعارضه مع فكرة سيادة الدولة وحقها في المحافظة على نفسها، ومع التطورات الحديثة في قانون البحار، لذا يميز اليوم بين حق الملاحة في أعالي البحار وبين إمكانية الدخول إلى الموانئ. - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 428.

² - حسن خطابي، "حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون الدولي"، ص 17 مقال منشور على الموقع: <http://www.maarefa.org/index.php>

³ - leur « *Tous les Etats, riverains ou non de la mer, ont le droit de faire naviguer en haute mer de navires arborant pavillon* ». Art 04 de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

- تنص المادة 90 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " **لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار** ".

⁴ - تنص المادة 87 فقرة 01 فقرة فرعية (أ) من نفس الاتفاقية على ما يلي: " **أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى. وتشتمل فيما تشتمل بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية، على: (أ) حرية الملاحة** ".

- وتقابلها المادة 02 فقرة 01 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 « *Ces libertés, ainsi que les autres libertés reconnues par les principes généraux du droit international, sont exercées par tous les Etats en tenant raisonnablement compte de l'intérêt que la liberté de la haute mer présente pour les autres Etats* ».

أقرت هذه النصوص ما جرى عليه تعامل المجتمع الدولي واعترفت لجميع الدول دون استثناء بحق الاستفادة من أعالي البحار للملاحة⁽¹⁾، إلا أن الجديد فيها أنها لم تقتصر حق الملاحة في البحار على الدول فقط بل تعدته إلى المنظمات الدولية، فالمادتان أنفتا الذكر لم تستعملا تعبير "الدول" بقصد حصر الاستفادة من هذه الحرية في الدول فقط وإنما كان استعمالها يقصد منه الشمول⁽²⁾، لذا جاءت المادة 07 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958⁽³⁾، والمادة 93 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽⁴⁾، لتعترفا للمنظمات الدولية بحق تسيير السفن في البحار، وتقتصر حرية الملاحة على الملاحة الاعتيادية ولا تشمل تسيير التي يقصد منها ارتكاب الجرائم ضد سلامة أراضي الدول الأخرى أو ضد سلامة الملاحة الدولية⁽⁵⁾.

يتجسد نظام حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار بحق المرور الحر⁽⁶⁾، الذي أكدت عليه المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والمادة 02 فقرة 01 من اتفاقية جنيف

¹ - أنظر كل من:

- حسين محمد عمر، احتجاج وتفتيش سفن القرصنة والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البريء (حق الملاحة الدولية بين النظرية والتطبيق)، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، 2009، ص 319.
- Francis Wodié VANGAH, « L'évolution historique du régime juridique de la haute mer », Droit international- bilan et perspectives, T 2, Ed. Pedone, Paris, 1991, P.952.

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 428.

³ - « *Les dispositions des articles précédents ne préjugent en rien la question des navires affectés au service officiel d'une organisation intergouvernementale battant pavillon de l'organisations* ». Art 07 de la convention de Genève sur de 1958 la haute mer.

⁴ - تنص المادة 93 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " لا تخل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أو لوكالاتها المتخصصة أو للوكالة الدولية للطاقة الذرية، والتي ترفع علم المنظمة".

⁵ - لا يجوز استخدام أعالي البحار ميدانا للتخصير للاعتداء على أمن وسلامة المجتمع الدولي أو على أمن وسلامة الإنسانية، ولهذا السبب وضع المجتمع الدولي مجموعة من القواعد التي تمنع هذه الأعمال وتعتبرها من الجرائم الدولية التي يقع على عاتق الجماعة الدولية محاربتها كالقرصنة وتهريب المخدرات وتجارة الرقيق... - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 428.

⁶ - المرور الحر: يعني مرور السفن بحرية تامة في أعالي البحار، بما فيها السفن الحربية والسفن التجارية كسفن شحن بضائع، سفن الصيد وسفن المساعدة والإنقاذ والإرشاد والقطر وسفن النزهة وكذلك الغواصات. ولا تتمتع السفن في أعالي البحار بالدخول إليها والخروج منها بل أنها تتمتع بالدخول إلى أعالي البحار والسير فيه بحرية تامة بدون موافقة دولة معينة ساحلية كانت أو غير ساحلية، وأثناء ممارس السفن حرية المرور بالبحار فإنها تسيير وفقا لما تراه من خطوط، ولا تتبع=

لأعالي البحار لعام 1958 السابق الإشارة إليهما أعلاه، وتمارس حرية المرور في أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها هذه الاتفاقيات وقواعد القانون الدولي.

ب- حرية التحليق⁽¹⁾: لجميع الدول الساحلية وغير الساحلية حق التمتع، بحرية التحليق والطيران في الهواء الذي يعلو منطقة أعالي البحار⁽²⁾، ويستوي في ذلك الطائرات الحربية والتجارية، وهذا الطائرات لا تتقيد وهي بصدد ممارسة هذه الحرية الحربية إلا بقيود والقواعد الدولية التي تضعها الدولة التابعة لها هذه الطائرات وكذلك القواعد الدولية التي

=خطوط تحددها دولة معينة وليست هناك مناطق محذور دخولها، إلا إذا كان هذا المرور يمس حرية السفن الأخرى، غير أن هذا لا يعني أن ملاحه السفن في أعالي البحار تكمن فقط في المرور الحر بل لديها حق الوقوف.

- **الوقوف:** يعني أن تبقى السفينة ساكنة في البحر ولا تتحرك، فللسفن حق الوقوف والإقامة لمدة طويلة، بدون أخذ موافقة دولة معينة. والسفينة هي التي تقدر المدة التي تبقى فيها واقفة وبحسب طبيعة عملها، قد يكون وقوف السفن لغرض:

- قد تكون السفن سفن حربية مع ما يتبعها من سفن النجاة وحماية خدمات
- القيام بالبحث العلمي لعلوم البحار وحق متابعة الموارد الحية وحق السفن في البحث في باطن أعالي البحار واستخراج النفط والموارد الطبيعية الأخرى، بشرط الالتزام بالضوابط القانونية الدولية وطبقا لاتفاقيات الدولية، ذلك أن الوضع القانوني لسفن البحث العلمي تعني عدم وجود قيود، إذ تتمتع السفن بإجراء البحث العلمي.
- إقامة الجزر الاصطناعية ومد الكابلات والأنابيب وإقامة المنشآت البحرية وإنشاء مصائد صيد ثابتة، وإقامة مسلات ثابتة للمواصلات والاتصالات الدولية السلكية واللاسلكية. وإقامة مصانع تعليب وتصنيع الأسماك والموارد الحية بشكل ثابت أو متحرك دائم مؤقت.

- حق العمل التجاري والصناعي، وإقامة ورش لتصليح السفن وبيع السلع والخدمات وتقديم التسهيلات للسفن بمختلف أنواعها، وإقامة مستشفيات عائمة على مياه البحر أو على السفن.

- قد يكون الوقوف لغرض الصيد: الصيد في أعالي البحار قد يتطلب الأمر أن تبقى السفينة أشهر عدة، ولا يقيدتها في مدة البقاء بالصيد وكميته ونوع الموارد الحية التي يجوز صيدها، إلا ما تقرره الاتفاقيات الدولية الخاصة بالصيد والمحافظة على الموارد الحية، وللسفن حق إقامة مصائد ثابتة في أعالي البحار بشرط عدم إعاقة المواصلات الدولية للسفن الأخرى. كما يحق للسفن الصيد التقليدي وضع مصائد الصيد العميقة. سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، ص ص 194-197.

¹- Voir : Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer- Le Droit de la Communications..., Op-Cit, P.17.

²- تنص المادة 87 فقرة 01 فقرة فرعية (ب) من نفس الاتفاقية على ما يلي: " أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى. وتشتمل فيما تشتمل بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية، على: ... (ب) حرية التحليق".

تضعها منظمة الطيران المدني⁽¹⁾، ومن الجدير بالذكر أن طيران الطائرات المدنية فوق أعالي البحار، قد نظمتها اتفاقية الطيران المدني المبرمة في شيكاغو عام 1944⁽²⁾. وقد أكدت اتفاقية طوكيو لعام 1972 بشأن المعاقبة على الأفعال التي ترتكب فوق الطائرات، الاختصاص القضائي لدولة علم الطائرة من أفعال وهي تحلق فوق أعالي البحار ولم تجز الاتفاقية التدخل من قبل الدول الأخرى في حرية الطيران المقررة للطائرات فوق أعالي البحار إلا في حالات استثنائية تتمثل في أن يكون الفعل الذي وقع على الطائرات قد تم ارتكابه من قبل أحد رعايا هذه الدولة الأخرى، أو أحدث أضرار بها أو كان يمس التنظيمات المتعلقة بسلامة الطيران المدني.

ج- حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة⁽³⁾

لم تثر حرية زرع الكابلات في أعالي البحار أي نقاش قوي إلا فيما يتعلق بحمايتها ضد

1- حسين موسى محمد رضوان، القانون الدولي للبحار، دار الفكر العربي للقانون، القاهرة، 2013، ص ص 103، 102
2- بدأ الاهتمام الدولي بتنظيم الملاحة الجوية على نطاق دولي بعد الحرب العالمية الأولى، فأبرمت لهذا الغرض في 13 أكتوبر 1919 اتفاقية باريس للملاحة الجوية، وساهمت هذه الاتفاقية سبع وعشرين دولة، ثم أبرمت في مدينة مدريد أول نوفمبر 1926 الاتفاقية الإسبانية الأمريكية للملاحة الجوية بين الدول الأمريكية وإسبانيا والبرتغال، وأبرمت في هافانا في 20 فيفري 1928 الاتفاقية الأمريكية للطيران المدني بين الدول الأمريكية، وبعد الحرب العالمية الثانية بدأت الدول تعيد النظر في التنظيم الجوي السابق على ضوء التطورات التي طرأت على الطيران خلال تلك الحرب، واجتمعت لهذا الغرض في مؤتمر عقد في شيكاغو في شهر نوفمبر عام 1944 وأسفر هذا المؤتمر على اتفاقيتين وإنشاء هيئة دولية خاصة بالطيران المدني الدولية على النحو التالي:
1- اتفاقية الطيران المدني الدولي: ودخلت حيز التنفيذ في شهر أبريل 1947 ونصت المادة من الاتفاقية " تقر الدول المتعاقدة بأن لكل منها السيادة على القضاء الجوي الذي يعلو إقليمها".

2- اتفاق النقل الجوي الدولي وتشمل ما يلي:

أ- حرية المرور فوق إقليم أية دولة دون النزول فيه.

ب- حرية النزول في إقليم أية دولة لأغراض غير تجارية كالتزويد بالوقود أو إجراء إصلاح عاجل.

ت- حرية نقل الأشخاص والبضائع والبريد من إقليم الدولة التابعة لهذه الطائرة إلى إقليم دولة أخرى.

ث- حرية نقل الأشخاص والبضائع والبريد من دولة أخرى إلى الدولة التابعة لها الطائرة.

ج- حرية نقل البضائع والأشخاص والبريد بين بلدين أجنبيين.

2- هيئة الطيران المدني الدولي: أنشئت في 4 أبريل عام 1947 بعد أن صدقت ثمان وعشرين دولة على اتفاقية الطيران المدني التي أقرها مؤتمر شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944، وقرها في مدينة " مونتريال " بكندا. - أنظر: علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، القانون الدولي العام، الطبعة الحادية عشر، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1972، ص 387.

3- Voir : Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer- Le Droit de la Communications..., Op-Cit, PP. 18-22.

الإتلاف المتعمد، أو غير المتعمد، والذي يمكن أن يلحق بها في أوقات الحرب والسلم ولهذه الغاية تم التوقيع على معاهدة باريس في 4 مارس عام 1884 لحماية الكابلات البحرية واعتبرت معاهدة باريس حرية زرع الكابلات في أعالي البحار حرية تلقائية تابعة من مبدأ الحريات.

ويمكن إجمال المضمون الأساسي لقاعدة حرية مد الأسلاك والأنابيب فوق قاع أعالي البحار في أن لكل من الدول مطلة كانت على البحر أو غير مطلة الحق في أن تضع الأسلاك أو الأنابيب فوق قاع أعالي البحار⁽¹⁾، ومع مراعاة حق غيرها من الدول في ممارسة نفس النشاط ومع وجوب الالتزام في هذا الصدد بالقواعد الدولية المنظمة لهذا الحق التي وردت في المواد (26-29) من اتفاقية جنيف لعام 1958 بشأن أعالي البحار، على نحو لا يختلف كثيرا عن التنظيم الذي وضعته اتفاقية باريس المبرمة في الرابع عشر من مارس عام 1884 الخاصة بحماية أسلاك البرق البحرية⁽²⁾.

بموجب هذه الحرية يحق لكل دولة وضع الكابلات وخطوط الأنابيب، مثل أسلاك البرق، والهاتف وأنابيب البترول وغيرها من الكابلات والأنابيب عبر مناطق أعالي البحار⁽³⁾، وقد تكفلت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 من خلال المادة 113 منها بوضع الضوابط والقواعد المنظمة لممارسة هذه الحرية والتي نصت على " أن تقوم كل دولة بوضع ما يلزم من القوانين والأنظمة التي تجرم وتعاقب على كسر أو إصابة أحد الكابلات المغمورة تحت أعالي البحار من قبل سفينة ترفع علمها أو شخص يخضع لولايتها عن قصد أو نتيجة

¹ - عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص 210.

² - جلال فضل محمد العودي، القانون الدولي للبحار وفقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، القاهرة، 2020، ص ص 102-103.

³ - تنص المادة 87 فقرة 01 فقرة فرعية (ب) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى. وتشتمل فيما تشتمل بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية، على: (ج) حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، رهنا بمراعاة الجزء السادس".

إهمال يشكل جريمة، بطريقة يمكن أن تؤدي إلى قطع المواصلات البرقية والهاتفية أو إعاقتها، وكذلك كسر أو إصابة خط أنابيب مغمورة أو كابل كهرباء نو ضغط عالي القوة".⁽¹⁾.

ونصت المادة 114 من نفس الاتفاقية على أن " تقوم كل دولة بوضع ما يلزم من القوانين واللوائح لإلزام الأشخاص الخاضعين لولايتها بتحمل تكاليف إصلاح أي من الكابلات أو خطوط الأنابيب المغمورة تحت مياه أعالي البحار، إذا تسبب هذا الشخص في كسر أو إصابة هذه الكابلات عند وضع أو تصليح أحد الكابلات أو خطوط الأنابيب المملوكة له والمغمورة تحت مياه أعالي البحار".⁽²⁾.

أما بالنسبة للمادة 115 من نفس الاتفاقية فقد أشارت إلى أنه: " على كل دولة أن تعتمد ما يلزم من القوانين واللوائح لضمان تعويض أصحاب السفن عن الأضرار المترتبة على تفادي إصابة أحد الكابلات أو خطوط الأنابيب المغمورة وذلك بشرط أن يكون أصحاب هذه السفن قد اتخذوا مسبقا كل التدابير الاحتياطية المعقولة".⁽³⁾.

ثانيا: حرية الصيد⁽⁴⁾

تختزن أعالي البحار ثروة هائلة من الأسماك، لذلك كان من الطبيعي أن تنظم اتفاقية الصيد في هذه المنطقة⁽⁵⁾، ومن الثابت أن لكل دولة الحق في أن تقوم هي ورعاياها بالصيد في أعالي البحار مع مراعاة الالتزامات التي تقع على عاتقها بمقتضى اتفاقيات دولية⁽⁶⁾،

¹- المادة 113 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

²- المادة 114 من نفس الاتفاقية.

³- المادة 115 من نفس الاتفاقية.

⁴- Voir : Jean-Pierre QUENEUDEC, Droit de la mer, « les problèmes de L'exploitation des Ressources Biologique de la mer », Editions A.Pedone, Paris, 1977, P. 148-149.

- Paul BASTID, Actualités du Droit de la mer, « La Gestion Internationale des Ressources de la mer », Editions A. Pedone, Paris, 1973, PP. 202-203.

⁵- La Convention internationale sur la pêche et la conservation des ressources biologique de la haute mer conclue à Genève le 29 avril 1958 entrée en vigueur 1966.

⁶- تجدر الإشارة أنه في قضية مصايد الأسماك عام 1974 قررت محكمة العدل الدولية أن إعطاء حقوق تفضيلية لا يعني استبعاد كل أنشطة الصيد التي تقوم بها الدول الأخرى، وإنما إعطاء الدولة فقط " أولوية" الأمر الذي يعني عدم انقضاء الحقوق المتنافسة للدول الأخرى تؤكد المحكمة أيضا على حقيقة هامة (في الواقع) تشكل أحد مظاهر التطور في إطار القانون الدولي الجديد للبحار، وهي أن الحرية المطلقة في صيد الموارد الحية في أعالي البحار تجد الآن قيد، يمثل في ضرورة الأخذ بعين الاعتبار حقوق الدول الأخرى وكذلك احتياجات المحافظة على الموارد الحية لصالح الجميع، وقد =

ومع احترام لحقوق الدولة الساحلية وواجباتها وكذلك مصالحها الواردة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، ورغبة في المحافظة على الثروات الحية لأعالي البحار قررت الاتفاقية أمر التزام وتعاون الدول بان تتخذ - تجاه رعاياها- الإجراءات اللازمة للمحافظة على الثروات الحية الموجودة في أعالي البحار، ويثير الصيد في المناطق البحرية بصفة عامة وفي أعالي البحار بصفة خاصة العديد من المشاكل، منها الخشية من انقراض بعض أنواع الأسماك، وعدم التزام السفن بقواعد الصيد الواجبة

فنظرا لكون الصيد في أعالي البحار مرتبط بحرية الملاحة، إذ لا بد للسفينة من حرية الإبحار أولا لتمارس الصيد في كل أجزائه، وحرية الصيد في أعالي البحار تخضع للنظام القانوني الذي يطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة للدولة الساحلية⁽¹⁾.

والقول بأن حرية أعالي البحار تنطوي على حرية الصيد فيها⁽²⁾، فالدول جميعا لها حق استعمال البحار والاستفادة منها واستغلال ما بها من ثروات بما في ذلك الثروات الحية دونما قيد يحددها⁽³⁾، ولقد تأكدت هذه الحرية فقها وعملا منذ عهد غروسيوس حتى الآن⁽⁴⁾.

بالإضافة للمادة 02 فقرة 01 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار⁽⁵⁾ جاءت المادة 01 من اتفاقية الصيد وصيانة موارد الثروة البحرية في أعالي البحار لتؤكد هذا الربط⁽⁶⁾، كما أكدت

=عرض أمام محكمة العدل الدولية قضية مصيد السمك (اسبانيا ضد كندا) ، إلا أن المحكمة لم تفصل فيها لعدم اختصاصها بالفصل في النزاع. - أنظر كل من: أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار....، مرجع سابق، ص 34.

- أحمد محمد رفعت، مرجع سابق، ص 372.

- عبد الواحد محمد الفار، القانون الدولي العام (المبادئ والنظريات العامة، النظام القانوني لعناصر البيئة الدولية- مظاهر العلاقات القانونية الدولية- أحكام المنازعات المسلحة)، د ط، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، 1994، ص 214.

¹- أنظر: وليد بيطار، مرجع سابق، ص 361.

² - Voir : Jean-Pierre BEURIER, Op-Cit, PP.135-136.

³- أنظر: بوعلام بوسكرة، مرجع سابق، ص 334.

⁴- إبراهيم العناني، القانون الدولي العام، دار الفكر العربي، القاهرة، 1987، ص 346.

⁵- « La haute mer étant ouverte à toutes les nations, »

2) La liberté de la pêche ». Art 02 /01 de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

⁶- « 1- Tous les Etats ont droit à ce que leurs nationaux exercent la pêche en haute mer, sous réserve de leurs obligations conventionnelles, b- des intérêts et des droits des Etats riverains tels qu'ils sont prévus par la présente Convention, et c- des dispositions concernant la conservation des ressources =

هذه الحرية اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾، وذلك طبقاً لنص المادة 87 الفقرة 01 فقرة فرعية (هـ) منها⁽²⁾، إذ من خلالها تعد حرية صيد الأسماك ضمن الحريات التي تمارسها جميع الدول في أعالي البحار، وفي ذلك تدوين قاعدة عرفية مستقرة في القانون الدولي منذ زمن بعيد.

وهذه الحرية تعني حق جميع الدول في الصيد في أعالي البحار دون رخصة من أحد، وهذا ما أكدته الفقرة الأولى من المادة الأولى من اتفاقية جنيف بشأن صيد وصيانة موارد الثروة البحرية في أعالي البحار⁽³⁾، والمادة 116 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽⁴⁾، إذ من خلال هاتين المادتين لجميع الدول الحق في أن يزاول رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار، وهذا ما ورد أيضاً في ديباجة اتفاقية تعزيز امتثال سفن الصيد في أعالي البحار لتدابير الصيانة والإدارة الدولية⁽⁵⁾، إذ أن الأطراف في هذه الاتفاقية تعترف

=*biologiques de la haute mer, contenues dans les articles suivants...*». Art 01 de la Convention internationale sur la pêche et la conservation des ressources biologique de 1958 sur la haute mer.

¹- CARROZ Jean, « Les problèmes de la pêche dans la convention sur le droit de la mer et la pratique des Etats », Le nouveau Droit international de la mer, R.G.D.I.P, N039, Ed .Pédone, Paris, P.196.

²- تنص المادة 87 فقرة 01 فقرة فرعية (هـ) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: "1- أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى. وتشتمل فيما تشتمل، بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية، على... (هـ) حرية صيد الأسماك رهن بمراعاة الشروط المبينة في الفرع الثاني...".

³- محمد الحاج حمود، مرجع السابق، ص450.

⁴- تنص المادة 116 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " لجميع الدول الحق في أن يزاول رعاياها صيد الأسماك في أعالي البحار بمراعاة:

(أ) التزاماتها الناجمة عن المعاهدات؛

(ب) وحقوق الدول الساحلية وواجباتها وكذلك مصالحها المنصوص عليها، بين مواد أخرى في الفقرة 2 من المادة 63 وفي المادة 64 إلى 67؛

(ج) وأحكام هذا الفرع".

⁵- اتفاقية تعزيز امتثال سفن الصيد في أعالي البحار لتدابير الصيانة والإدارة الدولية، التي التوافق عليها المؤتمر العام لمنظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة في 24 نوفمبر/ تشرين 1993 أثناء دورته السابعة والعشرين بمقتضى قراره

الموقع: www.fao.org/docrep/MEETING/003/X3130M/X3130A00.HTM:15/93

بأن من حق جميع أن يمارس مواطنيها الصيد في أعالي البحار، بشرط مراعاة قواعد القانون الدولي ذات الصلة على النحو الوارد في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

من خلال ما سبق يتضح لنا أن حق الصيد في أعالي البحار حق مضمون لكل الدول، والقول لكل الدول تفسيره أنه لكل الدول سواء أكانت ساحلية أو حبيسة حقوق متساوية في ممارسة الصيد في أعالي البحار، وهذه الحرية نتيجة طبيعة تتصل باعتبار أعالي البحار مالا مخصص للانتفاع المشترك من قبل جميع الدول، ويجب على الدول التي تمارس الصيد ألا تستخدم الوسائل التي تؤدي إلى تصوب هذه المواد، إلا أن الدول تتفاوت في الاستفادة من الصيد وذلك يعود إلى تفاوت الإمكانيات فيما بينها، والدولة التي تتقصر الوسائل التقنية الحديثة لا تستطيع الاستفادة من الثروة السمكية الموجودة في أعالي البحار⁽¹⁾.

ثالثا: حرية البحث العلمي

نظرا للتقدم التكنولوجي الكبير الذي وصلت إليه الدول، أصبح بإمكانها استغلال الثروات التي تزخر بها البحار في أي منطقة كانت في عرض البحر، استنادا إلى هذا فإن حرية أعالي البحار لم تعد تقتصر على حرية الملاحة البحرية فقط.

بينا فيما سبق أن المادة الثانية من اتفاقية جنيف لعام 1958 لم تورد حرية إجراء البحث العلمي البحري ضمن الحريات التي يشملها مبدأ حرية أعالي البحار، وإنما فسحنا المجال للتفكير بمضامين أخرى لهذا المبدأ. يمكن القول: أن حرية إجراء البحث العلمي هي أهم الحريات التي يمكن الحديث عنها خارج التعداد الوارد في تلك المادة.

وقد سبق للسير جيرالد فترموريس أن اقترح في لجنة القانون الدولي النص على حرية البحث والتجارب والاستكشاف، إلا أن هذا الاقتراح قوبل بالتحفظ من الأعضاء الآخرين إذ

¹ - وليد بيطار، مرجع سابق، ص 316

كان البعض يخشى أن يؤدي ذلك إلى إيجاد أساس قانوني للتجارب الذرية في أعالي البحار واعتبره آخرون خرقاً لمبدأ حرية أعالي البحار⁽¹⁾.

أما بالنسبة لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 أوردت حرية البحث العلمي ضمن حريات أعالي البحار بشكل صريح في المادة 87⁽²⁾ منها، ونظراً للتطورات الحديثة في قانون البحار، حددت المادة 257⁽³⁾ من نفس الاتفاقية ميدان ممارسة هذه الحرية بالعمود المائي خارج حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة إذ أن قاع وباطن قاع أعالي البحار أصبحا وفقاً للاتفاقية الجديدة، إما جزءاً من الجرف القاري، إذا كان هذا الجرف القاري ممتداً وراء 200 ميل بحري، أو جزءاً من المنطقة الدولية لقاع البحار والمحيطات.

ويخضع البحث العلمي البحري في هاتين المنطقتين لنظام خاص بهما يختلف عن نظام أعالي البحار.

وقد حددت المادة 240⁽⁴⁾ المبادئ العامة لإجراء البحث العلمي البحري في أعالي البحار، ومن أهمها استهدافه للأغراض السلمية وحدها، وعدم مساسه بأوجه الاستخدام الأخرى المشروعة لأعالي البحار، وألا يكون من شأنه تعريض البيئة البحرية.

¹- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 453-454.

²- تنص المادة 87 فقرة 01 فرعية (و) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: "1- أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى. وتشتمل فيما تشتمل، بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية، على:.... (و) حرية البحث العلمي، رهنا بمراعاة الجزأين السادس والثالث عشر".

³- تنص المادة 257 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " لجميع الدول، بغض النظر عن موقعها الجغرافي، وكذلك للمنظمات الدولية المختصة، الحق طبقاً لهذه الاتفاقية في إجراء البحث العلمي البحري في العمود المائي خارج حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة".

⁴- تنص المادة 240 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " تنطبق في إجراء البحث العلمي البحري المبادئ التالية:

(أ) يجري البحث العلمي البحري للأغراض السلمية وحدها،

(ب) يجري البحث العلمي البحري بوسائل وطرق علمية مناسبة تتفق مع هذه الاتفاقية،

(ج) لا يتعرض البحث العلمي البحري بطريقة لا يمكن تبريرها لأوجه الاستخدام المشروعة الأخرى للبحار المتفق مع هذه الاتفاقية، ويولي الاحترام الواجب في سياق أوجه الاستخدام هذه، =

تشجع اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على التعاون الدولي في مجال البحث العلمي البحري وتدعو، في المادة 242⁽¹⁾، الدول والمنظمات الدولية إلى التعاون الدولي في هذا المجال للأغراض السلمية وفقاً لمبدأ احترام السيادة والولاية وعلى أساس المنفعة المتبادلة. ويتم ذلك عن طريق إبرام اتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف لغرض تهيئة ظروف مواتية لإجراء البحث العلمي البحري وذلك طبقاً للمادة 243⁽²⁾ من نفس الاتفاقية. وتلتزم الدول والمنظمات الدولية المختصة، وفقاً للمادة 244⁽³⁾، بتشجيع تدفق المعلومات العلمية ونقل المعرفة الناتجة عن البحث العلمي البحري، وخاصة إلى الدول النامية.

كما يمكن الإشارة إلى الحكم الوارد في المادة 241⁽⁴⁾ من نفس الاتفاقية الذي يقضي بأن لا تشكل أنشطة البحث العلمي البحري الأساس القانوني لأية مطالبة بأية جزء من البيئة البحرية أو مواردها. هذا الحكم ينسجم مع الطبيعة القانونية لأعالي البحار القائمة على

= (ج) يجري البحث البحري العلمي وفقاً لكافة الأنظمة ذات الصلة المعتمدة طبقاً لهذه الاتفاقية بما فيها الأنظمة المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها".

¹- تنص المادة 242 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: "1- تشجع الدول والمنظمات الدولية المختصة، وفقاً لمبدأ احترام السيادة والولاية وعلى أساس المنفعة المتبادلة، التعاون الدولي في البحث العلمي البحري للأغراض السلمية....."

²- تنص المادة 243 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "تتعاون الدول والمنظمات المختصة، عن طريق إبرام اتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف، لتهيئة ظروف مواتية لإجراء البحث العلمي البحري في البيئة البحرية ولتحقيق تضافر جهود العلماء في دراسة جوهر ظواهر البيئة البحرية والعمليات التي تحدث فيها دراسة العلاقات المتبادلة بين هذه الظواهر والعمليات".

³- تنص المادة 244 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "1- تتيح الدول والمنظمات الدولية المختصة، وفقاً لهذه الاتفاقية وبواسطة النشر والإذاعة بالطرق المناسبة، المعلومات عن البرامج الرئيسية المقترحة وأهدافها، وكذلك المعرفة الناتجة عن البحث العلمي البحري.

²- ولهذا الغرض تعمل الدول بنشاط، منفرداً والتعاون مع غيرها من الدول ومع المنظمات الدولية المختصة، على تشجيع تدفق البيانات والمعلومات العلمية ونقل المعرفة الناتجة عن البحث العلمي البحري، وخاصة إلى الدول النامية، وكذلك على تعزيز قدرات البحث العلمي البحري المستقلة في الدول النامية بوسائل من بينها برامج لتوفير التعليم والتدريب اللازمين لعمالها التقنيين والعلميين".

⁴- تنص المادة 241 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "لا تشكل أنشطة البحث العلمي البحري الأساس القانوني لأية مطالبة بأي جزء من البيئة البحرية أو مواردها".

غياب السيادة لأحد على هذه المنطقة، كما أنه لا يخل بحقوق الدولة الساحلية على المجالات البحرية الأخرى.

وبالنسبة لمنشآت البحث العلمي البحري، فإن المادة 258 من الاتفاقية⁽¹⁾ أخضعت إقامة أي نوع منها واستخدامه في قطاع من البيئة البحرية لنفس الشروط المبينة في هذه الاتفاقية لإجراء البحث العلمي البحري في ذلك القطاع. وهذا يعني الاتفاقية لم تميز بين المنشآت المقامة لأغراض البحث لعلمي البحري الصرف وتلك المقامة لأغراض البحوث العلمية البحرية التطبيقية.

وهو ما ينسجم مع التعريف الموحد للبحث العلمي البحري الذي اعتمده الاتفاقية. كما أنه يعني أنه هذه المنشآت تخضع لأنظمة مختلفة وفقا للمنطقة البحرية المقامة فيها. بالنسبة لأعالي البحار، فإن هذه المنشآت يمكن أن تقام إما على الجرف القاري وراء 200 ميل بحر، وهنا تخضع للأحكام الخاصة بالجرف القاري، أو أن تكون مقامة على المنطقة الدولية لقيعان البحار وبذلك تكون خاضعة لأحكام الجزء الحادي عشر من الاتفاقية المادة 143⁽²⁾.

ومع ذلك، هناك بعض الأحكام المشتركة التي تنظم إقامة هذه المنشآت في أية منطقة من مناطق البحار. أول هذه الأحكام هو الحكم الوارد في المادة 261⁽³⁾ الذي يتضمن بان لا تشكل إقامة واستخدام أي نوع من المنشآت لبحث العلمي البحري أو معداته عقبة تعترض الطرق المقررة للملاحة الدولية، وتقضي المادة⁽⁴⁾ بوجود أن تحمل هذه المنشآت أو المعدات

¹- تنص المادة 258 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " يخضع إقامة أي نوع من منشآت البحث العلمي أو معداته واستخدامها في أي قطاع من البيئة البحرية لنفس الشروط المبينة في هذه الاتفاقية لإجراء البحث العلمي البحري في أي قطاع من هذا النوع".

²- المادة 143 من نفس الاتفاقية.

³- المادة 261 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " لا يجوز أن تشكل إقامة واستخدام أي نوع من منشآت البحث العلمي أو معدته عقبة تعترض الطرق المقررة للملاحة الدولية".

⁴- تنص المادة 262 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " تحمل المنشآت أو المعدات المشار إليها في هذا الفرع علامات هوية تحدد الدولة المسجلة فيها أو المنظمة الدولية التي تملكها، وتكون مزودة بإشارات تحذير مناسبة ومتفق عليها دوليا لتأمين السلامة في البحر وسلامة الملاحة الجوية، مع مراعاة القواعد والمعايير التي أقرتها المنظمات الدولية المختصة".

علامات هوية تحدد الدولة المسجلة فيها أو المنظمة الدولية التي تمتلكها، وتكون مزودة بإشارات تحذير مناسبة ومتفق عليها دولياً.

وأوضحت المادة 259⁽¹⁾ أن ليس لهذه المنشآت أو المعدات مركز الجزر، وبالتالي ليس لها بحر إقليمي خاص بها ولا تؤثر على تعيين الحدود البحرية، وأجازت المادة 260⁽²⁾ إقامة مناطق سلامة بحدود 500 متراً حول هذه المنشآت، وألزمت السفن باحترام هذه المناطق.

رابعاً: حرية إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت

الجزيرة المصنوعة جسم من صنع الإنسان يطفو ثابتاً فوق ماء البحر مرتكزاً على قاعه، وغنى عن البيان أن الغرض المستهدفة من وراء إقامة الجزيرة المصنوعة لا تخضع (بالضرورة) لحصر معين فقد تقام الجزيرة المصنوعة لهدف علمي محض قوامه دراسة الحياة في البيئة البحرية أو اكتشاف أعماق البحر، وقد تقام لهدف اقتصادي بحث كما هو الشأن في الجزر المصنوعة التي تصنع لاستغلال حقول النفط البحرية، وقد يكون الهدف ذا طابع سياسي أو عسكري واضح عندما تستخدم الجزيرة المصنوعة كمحطة للرادار أو كمركز للمراقبة تستخدمه قوات الأمن البحري التابعة لدولة معينة، وعلى أية حال فللجزر المصنوعة استخدامات عديدة ومتنوعة⁽³⁾.

لم تتطرق اتفاقيات جنيف لعام 1958 لموضوع الجزر الاصطناعية والمنشآت في أعالي البحار، إلا أنها لم تغلق الباب أمام مثل هذه الاستعمال نظراً لأنها لم تورد حريات أعالي البحار على سبيل الحصر في المادة 02 من اتفاقية أعالي البحار.

¹ - تنص المادة 259 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " ليس للمنشآت أو المعدات المشار إليها في هذا الفرع مركز الجزر. وليس لها بحر إقليمي خاص بها كما أن وجودها لا يؤثر على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة للاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري".

² - المادة 260 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " يجوز إنشاء مناطق سلامة ذات عرض معقول لا يتجاوز 500 متر حول منشآت البحث العلمي، وفقاً للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية. وتضمن جميع الدول احترام سفنها لهذه المناطق".

³ - أنظر: محمد سامي عبد الحميد وآخرون، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص 544.

ولكن المادة 05 من اتفاقية الجرف القاري لعام 1958⁽¹⁾ نظمت بناء الجزر الاصطناعية والمنشآت على الجرف القاري وربطت ذلك بعمليات استكشاف واستثمار موارده. وقد منعت تلك الاتفاقية ضمنا على الدول الأخرى إقامة مثل هذه الجزر والمنشآت دون موافقة الدولة الساحلية.

وقد نصت المادة 87 فقرة 01 فقرة فرعية(د) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾ على حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح به بموجب القانون الدولي، رهنا بمراعاة الجزء السادس. وعند استعراض مواد الجزء السادس الخاص بالجرف القاري نجد المادة 80 تحيل إلى المادة 60 الخاصة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة. ومن خلال دراسة هذه المواد وغيرها من المواد ذات العلاقة نتوصل إلى النتائج التالية:

- أن ميدان ممارسة حرية إقامة الجزر أو المنشآت والتركيبات ينحصر في المياه التي تعلق المنطقة الدولية لقيعان البحار.

- إن إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات في أعالي البحار حر لجميع الدول.

- تلتزم الدولة التي تقيم هذه الجزر أو المنشآت أو التركيبات بتقديم الإشعار الواجب بذلك والاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها. وتزال أية منشآت أو تركيبات تهجر أو يتوقف استعمالها لضمان سلامة الملاحة. مع مراعاة عدم الإضرار بالبيئة البحرية وحقوق الدول الأخرى وواجباتها.

¹- Voir l'Art 05 de la convention de Genève de 1958 sur le plateau continental.

²- تنص المادة 87 فقرة 01 فقرة فرعية (د) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى. وتشتمل فيما تشتمل بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية، على: (هـ) حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي، رهنا بمراعاة الجزء السادس".

- يمكن إقامة مناطق سلامة معقولة حول هذه الجزر والمنشآت والتركيبات بحدود تضمن وجود صلة معقولة بينها وبين طبيعة ووظيفة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، ولا تتجاوز 500 متر حولها. ويعطي الإشعار الواجب عن مدى مناطق السلامة.
- تلتزم جميع السفن، باحترام مناطق السلامة وتطبيق المعايير الدولية المقبولة عموماً فيما يتعلق بالملاحة في جوار الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة.
- لا يجوز إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات ومناطق السلامة حولها إذا أدى ذلك إلى إعاقة الملاحة في الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية.
- ليس لهذه الجزر والمنشآت والتركيبات مركز الجزر، وليس لها بحر إقليمي ولا يؤثر وجودها على تعيين حدود البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري⁽¹⁾.

المبحث الثاني

المركز القانوني للسفينة في أعالي البحار

تعتبر السفينة العنصر الأهم والوسيلة الأبرز في الملاحة البحرية، وبوصفها هذا حازت على اهتمام القانون الدولي للبحار والقانون البحري على حد سواء، إذ يشترك القانونان في تعريفها وتحديد علاقتها بالدولة، كما يتدخل القانون الدولي الخاص إلى جانب القانون الدولي للبحار في تحديد جنسيتها وحل جانب من منازعتها (المطلب الأول).

وبما أن السفينة هي إحدى وسائط الاتصال بالعالم الخارجي وتنتقل من نطاق قانوني إلى آخر، حيث قد توجد في بعض الأحيان في مجال بحري لا سيادة لنظام قانوني عليه، كما هو الحال بالنسبة لأعالي البحار، لذا يكون للسفينة من هذه الناحية مركز قانوني خاص يختلف عن المركز القانوني للأموال الخاضعة للنظام القانوني لدولة علم السفينة، فمن المسلم به أن السفينة في أعالي البحار لا تخضع كقاعدة عامة أثناء وجودها في أعالي

¹ - أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، 459-460.

البحار، إلا للدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها أيا كان نوعها، هذا ما يعرف بمبدأ اختصاص دولة العلم (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم السفينة

تعتبر السفينة المحور الذي تتجذب إليه كافة المسائل والمشاكل سواء في القانون البحري الداخلي أو في القانون الدولي للبحار، الذي يهتم أساسا في تنظيم الملاحة البحرية الدولية من كافة جوانبها، وهي من المواضيع الهامة التي تم الاهتمام بها سواء في القوانين الوطنية أو من الناحية الفقهية والقضائية، وكذا على المستوى الدولي من أجل تقديم تعريف مناسب للسفينة (الفرع الأول)، وكذا تحديد أنواعها (الفرع الثاني)، وتحديد جنسيتها (الفرع الثالث).

الفرع الأول

تعريف السفينة

أدى ظهور التقنيات الجديدة في الصناعة البحرية، إلى ظهور عدم دقة في تعريف السفينة كما أن الوضعية لا تقتصر فقط على القانون الداخلي بل تشمل أيضا القانون الدولي. فليس هناك تعريف "مدني" للسفينة ولكن التعاريف المنتشرة فقط في النصوص المختلفة منها التقليدية أو ذات طبيعة قانونية خاصة، لذا فقد تباينت التعريفات المحددة لماهية السفينة القانونية في الفقه والقضاء (أولا)، أو القانون الدولي (ثانيا)، أو في القوانين الداخلية (ثالثا).

أولا: التعريف الفقهي والقضائي للسفينة

برز في غالبية الكتابات التي عينت بتعريف السفينة لاسيما التشريعات الداخلية، أن هناك شغورا في هذه التشريعات بخصوص وضع تعريف السفينة، تاركة إياه للفقه

وللقضاء⁽¹⁾، وذلك نتيجة لصعوبة تعريف الملاحة البحرية قانوناً، ومن بين التعاريف المقدمة للسفينة سواء من الناحية الفقهية أو القضائية كالاتي:

أ: تعريف السفينة في الفقه

قام الفقه بوضع جملة من التعريفات للسفينة، لكن معظمها لم تستقر على تعريف واحد بشأنها، حيث اتجه غالبية الفقهاء إلى الاعتناء ببيان عناصر السفينة أكثر من عنايتهم بتعريفها أو إضفاء صفة السفينة على الأشياء والأموال أو التفرقة بين السفن فيما بين أنواعها أو بين السفن الوطنية والأجنبية، ويعتبر الفقيهان " دونجون Donjon " و"بيرت Repert" مثال للفقه الذي انحرف عن التعريف القانوني للسفينة⁽²⁾.

يلاحظ أن الفقه فرق بين السفينة ((Le navire وبين المركب (Le bateau)، حيث خصص الأولى للملاحة البحرية⁽³⁾، أما الثانية فقد خصصها للملاحة النهرية، وعليه فإن تعريف السفينة بكونها مركب محل نظر، فالسفن عادة تختلف عن المراكب من حيث كبر حجمها وقوتها ومواصفاتها وقدرتها على قطع مسافات طويلة ومواجهة مخاطر البحر والمراكب عادة تتوفر بها المواصفات بدرجة أقل من السفن.

فرغم اختلاف فقه القانون الدولي وفقه القانون التجاري على وضع معيار محدد لتعريف السفينة وتميزها من المركبات، إلا أنه ورد اتفاق بينه على أن: " السفينة هي كل منشأة عائمة مخصصة للملاحة البحرية"⁽⁴⁾، و " السفينة هي المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد"⁽⁵⁾.

¹ - لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار) أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010، ص 101.

² - لخضر زازة، المرجع نفسه، ص 101.

³ - عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة- أشخاص الملاحة- النقل البحري- البيوع البحرية- الحوادث البحرية- التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 24.

⁴ - Gilbert GIDEL, Le Droit international public de la mer, le temps de paix, paris, Economica, Bruylant, 1985, P.65.

⁵ - مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، الإسكندرية، 1972، ص 33.

كما ورد أن هناك جانب من الفقه لم يكتف بالعناصر المذكورة سابقا، إنما أضاف عنصرا بقوله: " السفينة هي منشأة قادرة على مواجهة أخطار البحر وتستعمل بصفة اعتيادية خصيصا للملاحة البحرية"⁽¹⁾. وبهذا جاء معيار القابلية على الملاحة في البحار الذي أُرِدَفَ بمعيار تخصيص المنشأة للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، وهو المعيار المعتمد عليه في تعريف السفينة، وبناء على هذا المعيار تعتبر المنشأة العائمة سفينة إذا كانت صالحة للملاحة البحرية، ومخصصة لها على وجه الاعتياد. ووصل الحد ببعض الفقهاء إلى اعتبار كون عدم وجود تعريف للسفينة ما لم توجد هناك ملاحة بحرية.⁽²⁾

ب: تعريف القضاء للسفينة

تبنى القضاء هو أيضا إلى جانب الفقه العديد من التعريفات حول السفينة، حيث عرفها القضاء الفرنسي على أنها: " عمارة تتعرض للأخطار بل تواجهها"⁽³⁾. أما القضاء الإيطالي عرفها على أنها " عائمة قادرة على الحركة البحرية بواسطة وسائل تسييرها الذاتية"، إلا أن القضاء البريطاني عرفها على أنها " تشمل جميع العائمة القادرة على الطفو في الماء وتستعمل وقادرة على الاستعمال كوسيلة للنقل المائي"⁽⁴⁾. إذن، على الرغم من اختلاف التعاريف المقدمة فيما يخص السفينة سواء من الناحية الفقهية أو القضائية، إلا أنه هناك اتفاق على كون السفينة منشأة عائمة تقوم بالملاحة البحرية.

- أنظر كذلك: وناسة بوخميس، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، " مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية"، العدد 01، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى، تامنغست، الجزائر، 2012، ص 70.

¹- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 63.

² - « il n'existe pas en effet de définition générale du navire, pas plus et corrélativement - qu'il n'y en a da la navigation ». Laurent LUCCHINI et Michel VOELCKEL, Droit de la mer : la mer et son droit, Les espaces maritime, Tome 01, Pédone, Paris, P. 17.

³- René RODIERE, Droit maritime, huitième éd, Dalloz, Paris, 1979, P. 50.

⁴- ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، د ط، السنهاني للطباعة والنشر، الإسكندرية، ص 04.

ثانيا: تعريف السفينة في القانون الدولي

حاول القانون الدولي بوضع تعريف جامع ومانع للسفينة، إلا أنه لم يصل لحد اليوم إلى الاتفاق حول إعطاء تعريف محدد لها وتمييزها عن غيرها من المركبات، علما أن معيار قابلية السفينة بأن تطفو على الماء وأن تبحر لم يعد يفي بالغرض وحده لأنه معيار واسع يشمل كل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من منشآت⁽¹⁾.

تحاشت اتفاقيات قانون البحار سواء اتفاقية جنيف لعام 1985 أو اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي يطلق عليها تسمية دستور القوانين والمحيطات موضوع تعريف السفينة، وإنما ورد مثل هذا التعريف في العديد من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، إلا أن هذه التعاريف لا تشكل مؤشرا تقريبا وليس لها أثر إلا في نطاق تلك الاتفاقيات، بالإضافة أنها تحتوي على عناصر مرتبطة بموضوع الاتفاقية بدقة.

نذكر من بينها على سبيل المثال:

أ: تعريف السفينة في اتفاقية بروكسل لعام 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات

جاءت الاتفاقية بتعريف مرتبط للسفينة إلى حد كبير بحادثة توري كانيون الشهيرة، إلا أن الحوادث التي وقعت في السنوات الأخيرة أثبتت عدم اتساع مفهوم السفينة في هذه المعاهدة ليشمل أنواع أخرى من السفن تسبب في حوادث تلوث بحري من جراء مواد خطيرة تابعة لها، حيث تنص على ما يلي: " السفينة تعني كل عمارة تبحر في البحر وكل منشأة طافية من أي نوع كانت تنقل البترول كبضاعة."⁽²⁾.

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 64.

² - المادة 01 فقرة 01 من اتفاقية بروكسل لعام 1969.

- صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 07 جوان 1972، ج، ر، ج، ج، العدد 53، الصادرة في 04 جويلية 1972.

من خلال تعريف هذه المادة للسفينة يمكن أن نستنتج أنه يثير في الواقع تساؤلين، الأول خاص ما إذا كان المقصود فقط السفن المخصصة لنقل البترول، أم أنه يتسع ليتبسط على أنواع أخرى من السفن غير ناقلات البترول، أما الثاني فهو متعلق بمشكلة الحطام البحري وما إذا كان يندرج تحت التعريف السابق من عدمه؟

ونظرا لتضييق اتفاقية بروكسل لعام 1969 الخاصة بمنع التلوث النفطي من تقديم تعريف واسع وشامل للسفينة، فقد لزم البحث عن تعريف موسع لها، لهذا جاءت تعديلات الاتفاقية عام 1984، 1992 لتدارك العيوب والنقائص الواردة في اتفاقية بروكسل 1969 السالفة الذكر، ووسعت من مفهوم السفينة حيث عرفت المادة 02 المعدلة للمادة 02 فقرة 01 من اتفاقية بروكسل لعام 1969 على أنها: " أية سفينة بحرية أو عائمة محمولة بحرا من أي نوع تم بناؤها أو تكييفها لنقل الزيت السائب كبضاعة، أو بشرط أن السفينة القادرة على نقل الزيت السائب كبضاعة أو من خلال أي رحلة تعقب عملية النقل ما لم يثبت عدم وجود مخلفات بها نتيجة نقل الزيت السائب كبضاعة".

يلاحظ أن الهدف من التوسع في تعريف السفينة هو إخضاع السفن مهما كان شكلها وحجم حمولتها للإجراءات المانعة والواقية من التلوث البحري النفطي.

ب: تعريف السفينة في اتفاقية جنيف بشأن التدخل في أعالي البحار لعام 1969 في حالة الحوادث التي تؤدي إلى التلوث من المحروقات⁽¹⁾

اثارت حوادث التصادم البحري والكوارث التي تعرضت لها بعض ناقلات البترول، والتي وقعت في أعالي البحار، مشاكل المساس الخطيرة بالبيئة البحرية، وأدت إلى التأثير في أحوال كثيرة على البيئة البحرية في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أي بحارها

¹ - انضمت الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانية تسبب تلوث زيتي بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-246 المؤرخ في 8 شعبان عام 1432 الموافق 10 جويلية سنة 2011، المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1989 وبروتوكولها المبرم بلندن سنة في 02 نوفمبر، 1973، جريدة رسمية، العدد 45، 14 أوت 2011.

الإقليمية⁽¹⁾، لهذا أبرمت اتفاقية بروكسل لعام 1969 بشأن أعالي البحار في حالت التلوث من المحروقات، حيث سمحت هذه الاتفاقية للدول باتخاذ الإجراءات اللازمة في أعالي البحار في حال وقوع كارثة تؤدي على تلويث الشواطئ بالنفط⁽²⁾. حيث عرفت المادة 02 فقرة 02 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار السفينة على أنها: " 2- السفينة تعني: (أ) أية سفينة بحورة مهما كان نوعها، و (ب) أي مركب طاف باستثناء الهياكل أو النبائط التي تعمل في استكشاف واستغلال موارد قيعان البحار والمحيطات وطبقاتها التحتية".⁽³⁾

نلاحظ من خلال هذه المادة أنها وسعت من مفهوم السفينة إذ شملت جميع مراكب البحرية مهما كان شأنها، مع استثناء السفن الحربية العامة التابعة للدولة، وغير المخصصة للأغراض التجارية، كما استثنت أيضا من تعريف السفينة المنشآت والمنصات المخصصة لاستكشاف واستغلال الموارد الكامنة في قاع البحار والمحيطات أو في باطن أرضها.

ج: تعريف السفينة في اتفاقية لندن (ماربول) لعام 1973-1978 بشأن التلوث من السفن⁽⁴⁾

فقد عمدت هذه الاتفاقية إلى تقديم مفهوم من أجل تحديد واضح لنطاق تطبيق القواعد الدولية الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية تعرف السفينة بأنها: " كل سفينة من أي طراز أيا كان تعمل في البيئة البحرية، وتشمل قوارب الهيدروفيل، المركبات ذات

¹ صلاح الدين عامر، "مقدمة لدراسة القانون الدولي العام"، دار النهضة، القاهرة، 2008، ص 490.

² يوسف محمد العطارى 'القانون الدولي وتلويث البيئة البحرية بالنفط"، دراسات علوم الشرعية والقانون، المجلد 33، العدد 01، ص ص 78-79.

³ المادة 02 فقرة 02 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969.

⁴ تم ابرام اتفاقية لندن (ماربول) بتاريخ 02 نوفمبر 1973 تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية (O.M.I)، وجاءت هذه لاتفاقية كمطلب عالميا لتطوير اتفاقية لندن (OIPOL) المبرمة بتاريخ 12 ماي 1954 وأن تحل محلها لمواجهة كل أنواع التلوث البحري الصادر عن السفن، ليس فقط بالبترول، وتعد اتفاقية ماربول لعام 1973 بمثابة استجابة المجتمع الدولي لمشكل التلوث البحري الصادر عن السفن، شاركت في إبرام هذه الاتفاقية 71 دولة بالإضافة إلى أن 07 دول وعدة هيئات دولية اكتفت بإرسال مراقبين، ولقد تم اعتماد هذه الاتفاقية، كما نقحت فيها بعد بروتوكول تعامده المؤتمر الدولي المعني بسلامة الناقلات ومنع التلوث الذي اعتمده المنظمة البحرية من 06 إلى 17 فيفري 1978، وعدلت الاتفاقية عدة مرات في سنوات 1984، 1985، 1987، 1991، 1997، 2001، ثم 2007.

- لمزيد من التفاصيل راجع: أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1995، ص 232.

الوسادة الهوائية، والعائمات المغمورة، والزوارق العائمة، والأرصفة الثابتة والعائمة⁽¹⁾.

نلاحظ أن اتفاقية ماربول 1978/1973 جمعت في تعريف السفينة كافة الأنواع الحديثة من السفن من قوارب الهيدروفيل، والطائرات المائية وحفارات البترول والغواصات، وإذا كانت المعاهدة التي عالجت التلوث البحري قد أخرجت من نطاق تطبيقها بعض أنواع السفن كالسفن البحرية مثلا وأعفتها من الالتزام بالإجراءات الوقائية والممانعة إلا أنها بالمقابل فرضت على دول هذه السفن التزاما يقضي بأن تضمن التزام سفنها بمنع تلويث البيئة البحرية بقدر الإمكان⁽²⁾.

د: تعريف السفينة في الاتفاقية الدولية الخاصة بالاستعداد والتصدي والتعاون في حوادث التلوث بالزيت لعام 1990⁽³⁾

عرفت المادة 02 فقرة 03 من الاتفاقية الدولية الخاصة بالاستعداد والتصدي والتعاون في حوادث التلوث بالزيت لعام 1990 السفينة كالتالي: " هي مركب أي نوع كان يعمل في الوسط البحري ويشمل القوارب الزلافة والمراكب ذات الوسائد الهوائية والغواصات والطافيات من أي طراز كانت، نلاحظ أن هذه الاتفاقية جمعت في تعريف السفينة أي نوع كان يعمل في الوسط البحري وتشمل القوارب والزلافة والمراكب ذات الوسائد الهوائية والغواصات والطافيات من أي طراز كانت.

و: تعريف السفينة في اتفاقية لندن بشأن الإنقاذ لعام 1989⁽⁴⁾

تم تعريف السفينة في اتفاقية لندن بشأن الإنقاذ الموقعة بلندن في 28 أبريل 1989 في المادة 01 فقرة (أ) على أنها: " السفينة تعني عمارة، عمارة أو منشأة أو بناء قادر على

¹ - المادة 02 فقرة 03 من اتفاقية لندن لعام 1973.

² - إيناس خالدي، تلوث البحار النفطي الملاحي في القانون الدولي، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، ص ص 38-39.

³ - صادقت الجزائر على الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-326 المؤرخ في 25 شعبان 1425 الموافق ل 10 نوفمبر 2004 يتضمن الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990، ج. ر، ج، ج، د، ش العدد 65 لعام 2004.

⁴ - انظمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-385، المؤرخ في 23 نوفمبر 2011، ج، ر العدد 64 الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر 2001.

الإبحار⁽¹⁾، فالسفينة من خلال هذه المادة هي كل عارة أو منشأة أو بناء قادر على الإبحار.

هـ: تعريف السفينة في بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمّل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000⁽²⁾

تم تعريف السفينة في بروتوكول مكافحة المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمّل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000 من خلال نص المادة 03 فقرة (د) منها التي تنص على ما يلي: يقصد بتعبير " السفينة " أي نوع من المركبات المائية، بما فيها المركبات الطوافة والطائرات المائية، التي تستخدم أو يمكن استخدامها كوسيلة نقل فوق الماء، باستثناء السفن الحربية أو سفن دعم الأسطول أو غيرها من السفن التي تملكها أو تشغيلها إحدى الحكومات ولا تستعمل في الوقت الحاضر إلا في خدمة حكومية" ، فالتعريف يأخذ بكل ما يطفو فوق الماء بغرض النقل عبر البحر⁽³⁾.

ي: تعريف لجنة القانون الدولي للسفينة

عرفت لجنة القانون الدولي السفينة في تقريرها السادس المقدم في 1 مارس 1954 بأنها: " كل آلية قادرة على الحركة في المساحات البحرية باستثناء المساحة الجوية بتجهيزاتها وطاقمها بالنظر إلى الخدمات التي تقدمها."⁽⁴⁾

نلاحظ من خلال هذا التعريف، أنه يعتمد على معيار القابلية على الملاحة في البحر، ويهمل معيار التخصيص للملاحة في البحار، إذ أن هذا المعيار الأخير يساعد على استبعاد السفن النهرية والسفن المستخدمة في المياه الداخلية من التعريف، ومع ذلك وفيما عدا هذه الملاحة، فإن هذا التعريف يتلاءم مع معطيات القانون الوضعي ويمكن أخذه في

¹ - المادة 01 فقرة (أ) من اتفاقية لندن بشأن الإنقاذ سنة 1989.

² - صادقت الجزائر على بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو (باليرمو)، المكمّل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-418، المؤرخ في 9 نوفمبر 2003، الذي اعتمد في 15 نوفمبر 2000، ج، ر العدد 69.

³ - المادة 03 فقرة (د) من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمّل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000.

⁴ - عبد الحفيظ بتغة، تدخل الدولة في أعالي البحار....، مرجع سابق، ص 34.

الاعتبار، ولهذا لا يمكن اعتبار الأجهزة العائمة غير المؤهلة بطبيعتها للرحلات البحرية من السفن، مثل القوارب، الغواصات والحطام والزوارق والمعامل العائمة والزوارق التي تعمل داخل الميناء، ولا تعتبر من السفن أيضا المنزلاقات على الهواء التي أشرنا إليها لأنها تتحرك فوق طبقة من الهواء، وتبقى دائما على مسافة قريبة جدا من سطح الماء.

إن، من خلال استعراض أهم التعريفات التي حظيت بها السفينة يمكن في آخر المطاف القول أن موضوع تعريف السفينة لن يعرف يوما الاستقرار وذلك راجع لتطور التقنية السريعة التي يعرفها ميدان بناء السفن مع احترام المزيد من الآليات التي قد يصادق استعمالها في المجال البحري توسيعا في مفهوم السفن عموما، وتبقى فقط مسألة محاولة وضع مواصفات وظيفية للسفينة بما يتماشى مع متطلبات القانون الدولي المتعلقة بالملاحة وطبيعة الملاحة الدولية نفسها⁽¹⁾، فبرز معيار القابلية على الملاحة في البحار، الذي أرفد بمعيار تخصيص المنشأة للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد⁽²⁾.

¹ - جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة البري والبحري والجوي، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 206.

² - لذا لا بد من توافر الشرطين التاليين في السفينة: 1- أن تكون مؤهلة للملاحة البحرية من الناحيتين الفنية والقانونية، وذلك عن طريق تزويدها بطاقم متخصص وتجهيزها بالأدوات والإمكانات التي تمكنها من الإبحار، بغض النظر عن طريق تسييرها، سواء كانت بواسطة الأشرعة أم بواسطة القوة الذاتية، وبغض النظر عن وظيفتها سواء كانت مخصصة لأغراض تجارية أو لأغراض عسكرية. 2- أن تكون المنشأة مخصصة للملاحة البحرية على وجه الاعتياد، ولهذا يخرج من هذا الوصف المراكب والقوارب المخصصة اعتياديا للملاحة في الأنهار، حتى إذا جابت البحر من وقت إلى آخر بصورة غير اعتيادية. تطبيقا لهذين الشرطين يخرج من وصف السفينة كل من القوارب النهرية والأحواض والرافعات والأرصفة والمدارس العائمة وزوارق الميناء وبقية منشآت الموانئ. أما بالنسبة للجزر العائمة فإنه ينبغي التمييز بين الجزر المخصصة للحركة من منطقة إلى وبين الجزر المخصصة للاستعمال في مناطق معينة، كذلك المخصصة للتنقيب عن النفط في قاع البحر مثلا: فأولى ينطبق عليها وصف السفينة، في حين أن الثانية لا يمكن أن تعتبر كذلك، ويخرج من = وصف السفينة أيضا، الطائرات التي تهبط على سطح البحر أو ما يسمى بالطائرات البرمائية، إذ تعتبر في حكم السفن التي تهبط على الأرض من حيث الطبيعة القانونية، وتعد في حكم السفن كل الأشياء الملحقة بالسفينة والضرورية للملاحة، كالآلات والصواري وقوارب النجاة والذخيرة وأجهزة الإرسال اللاسلكي والسلاسل والرافعات. - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص ص 65-66.

ثالثا: تعريف السفينة في القانون الوطني

نجد المشرع الجزائري واضح في تجنيس مختلف النصوص القانونية الدولية عند تعرضه لموضوع السفينة في التشريع الداخلي الجزائري، وجاء هذا الأخير على نسق تام مع ما هو منظم دوليا سواء من حيث إيجابياته أو سلبياته، وإن كان من البديهي خضوع التشريع الوطني لما تمليه القوانين الدولية بحكم سموها عليه، إلا أنه في هذا الموضوع توجب على المشرع توخي الحذر حتى لا يقع التناقض والميوعة التي تحيط بموضوع السفينة. فوضع تعريفا محاولا بذلك تسهيل العمل على القضاء وإن كان فيه شيء من الصعوبة⁽¹⁾، فحرص المشرع الجزائري على تعريف السفينة في المادة 13 من ق ب ج " تعتبر السفينة في عرف هذا القانون، كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة"⁽²⁾، فالمشرع الجزائري يشترط من جهته توافر شرطين لاكتساب وصف السفينة، الأول قيام المنشأة أو تخصيصها للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد والثاني يتعلق بصلاحية المنشأة العائمة للملاحة البحرية⁽³⁾.

¹ - وناسة بوخميس، مرجع سابق، ص 72.

² - المادة 13 من ق. ب. ج.

³ - وبمقابلة هذا التعريف بما ورد سابقا في تعاريف الفقه الدولي نجد أن المشرع الجزائري قام بصياغة تعريف فضفاض يحتوي بين طياته كل التعاريف السابقة الذكر كما يشمل المنشآت التي لم تهتم الاتفاقيات الدولية بتعريفها كالسفن ذات الوسائل الهوائية، أو المنشآت التي لم يرد بشأنها تعريف محدد كالمنصات الثابتة والمنصات العائمة وكذلك الفنادق والمصانع العائمة.
أنظر كل من:

- وناسة بوخميس، مرجع سابق، ص 72.

- **Abdenour BOUTOUCHENT**, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, Thèse de doctorat, Faculté de droit et des sciences économiques, Université De Montpellier I, juin 1991, P.192.

الفرع الثاني

أنواع السفن

تنقسم هذه السفن من حيث كونها مخصصة لخدمة عامة (أولاً)، أو سفن مخصصة لخدمة خاصة وتمارس نشاطها على وجه الاعتياد (ثانياً)، وسفن مخصصة للأغراض مختلفة: سفن الصيد، سفن النزهة، القوارب، وسفن البحوث العلمية (ثالثاً)، والسفن من حيث طريقة الشحن (رابعاً)

أولاً: السفن العامة: وهي السفن التي تمتلكها الدولة وتستعملها للاستخدامات الحكومية أو أن تكون مملوكة لأشخاص القانون الخاص وتخضع في تسييرها للحكومات في الأغراض غير التجارية، وتنقسم السفن العامة بدورها إلى قسمين سفن حربية وسفن مخصصة لأغراض عامة غير حربية.

أ: السفن الحربية:

ينصرف اصطلاح السفينة الحربية إلى كافة السفن المنتمية إلى القوات البحرية المسلحة لأي من دول، والمخصصة للقيام بأي من المهام المعهودة بها عادة إلى مثل هذه القوات، ولا يشترط لاعتبار السفينة من قبيل السفن الحربية أن تكون مخصصة بالضرورة للقيام بعمليات القتال البحرية بمفهومها الضيق، إذ تشمل السفن الحربية إلى جانب السفن المقاتلة، السفن المعدة لنقل الجنود أو الوقود أو الذخائر، وكاسحات الألغام والسفن المعدة كمستشفيات حربية⁽¹⁾.

تم تعريف السفينة الحربية على أنها: " كل سفينة موضوعة تحت إمرة ضابط من البحرية العاملة للدولة، ويعمل على ظهرها ريان من البحرية العسكرية ولها أن ترفع علم وشعار البحرية العسكرية"، هذا الوصف أقره معهد القانون الدولي خلال دورته المنعقدة في لاهاي 1898، والذي أضاف إليه في دورته المنعقدة في أكسفورد عام 1913 عبارة " أن

¹ - نقلا عن: ليدية تركي، التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، 2025، ص 34.

تكون السفينة قطعة من البحرية العسكرية لدولة ما، وهو التعريف الذي ينطبق حتى على تلك السفن الغارقة وحطاهما. وعليه من هذا المنظور لا نكون بصدد سفينة حربية إلا بتضافر ثلاثة شروط:

- أن تكون قطعة من الأسطول الحربي لدولة معينة والتدليل على ذلك برفع العلم وشعار البحرية الحربية المميزة.

-انتماء ربان السفينة إلى البحرية العسكرية لدولة السفينة.

-أن تسري قواعد الانضباط العسكرية على ظهر السفينة⁽¹⁾.

وقد تعرضت لجنة القانون الدولي إلى تعريف السفينة الحربية بأنها: " سفينة تتبع

الحربية لدولة ما، وتحمل إشارة مميزة لسفن الحربية من جنسيتها ويجب أن يكون ربانها في خدمة هذه الدولة، ويظهر اسمه في قائمة الضباط التابع لأسطول الدولة كما يجب أن يخضع الطاقم لقواعد الطاعة العسكرية"⁽²⁾.

عرفتها اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 في المادة 08 منها⁽³⁾ أنها، "السفينة

التي تعود للبحرية الحربية لدولة ما والتي تحمل الإشارات الخارجية المميزة للسفن الحربية للدولة التي تحمل جنسيتها. ويكون قائدها في خدمة الدولة واسمه موجود في قائمة ضباط أسطولها الحربي ويخضع طاقمها لقواعد النظام العسكري". نلاحظ من خلال هذا التعريف أن الاتفاقية أخذت بالمعنى الضيق للسفينة الحربية.

¹ - جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق ص ص 217-218.

² - Rapport de la C D I, 8^{eme} session. A C D I 1956, vol II, N, U, P. 260.

³ - « 1- Les navires de guerre jouissent en haute mer d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

2- Aux fins des présents articles, l'expression « navire de guerre » désigne un navire appartenant à la marine de guerre d'un Etat et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité. Le commandant doit être au service de l'Etat, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire, et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire.

Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental non commercial jouissent, en haute mer, d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon ». Art 08 de la convention de Genève sur de 1958 la haute mer de 1958.

عرفتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 92 منها على أنها: **تُعني السفينة الحربية " سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما، وتحمل لعلامات الخارجية للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً من قبل حكومة تلك الدولة، ويظهر اسمه في قائمة الخدمات المناسبة أو ما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية**⁽¹⁾.

نستنتج مما سبق، أن التعريف الوارد في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 فيما يخص السفن الحربية، لا يختلف كثيراً عن التعريف الذي قدمته اتفاقية جنيف لعام 1958 لهذه السفن، على الرغم من أنها اشترطت انتمائها للقوات المسلحة بدل الحربية مما يعني أنه يدخل في مفهومها جميع السفن المستخدمة في الحرب طالما أنها تساهم في خدمة عسكرية.

ب: السفن غير الحربية المخصصة لأغراض غير تجارية

يقصد بالسفن غير الحربية تلك السفن التابعة لملك الدولة، والتي تخصصها للقيام بنشاط يتعلق بمرفق عام حكومي ليس الهدف من ورائها تحقق الربح، ولقد عرفت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 في المادة 09 منها، والمادة 96 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾ على أنها **تلك السفن التي تملكها الدولة قصد استغلالها واستخدامها للقيام بخدمات عامة حكومية غير تجارية، مثل السفن المخصصة لنقل البريد وسفن المستشفيات، سفن الإرساد وسفن البحث العلمي، سفن الجمارك**⁽³⁾.

إن يمكن القول من خلال ما سبق أن السفن المخصصة لخدمة عامة لا يشترط لاتصافها بهذا الوصف أن تكون مملوكة للدولة فقط، بل يشترط كذلك أدائها لخدمات عامة، ويخرج عن وصف السفن المخصصة لخدمة عامة السفن التي تملكها الدولة وتخصصها

¹ - راجع المادة 92 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع المادة 96 من نفس الاتفاقية.

³ - أنظر: **سعاد حسان**، الحوادث البحرية وفصل للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحري)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص: القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019، ص 58.

لأداء أعمال خاصة منها أعمال النقل البحري للأشخاص والبضائع بين الدول، فلا يمكن القول بأن مثل هذه السفن هي سفن عامة، والقاعدة العامة هو خضوع السفن العامة أو السفن الخاصة لقانون دولة العلم إلا أن المشرع الدولي قد خص السفينة الحربية بحصانة كاملة.

ثانياً: السفن المخصصة لخدمة خاصة:

يقصد بالسفن المخصصة لخدمة خاصة تلك السفن غير الحكومية التي تستخدمها الهيئات لأغراض كالسباحة والنزهة والصيد والنقل والتجارة والتي يمتلكها الأفراد أو الشركات الخاصة، وفقاً لما تراه، فإن السفن الخاصة التي تمتلكها الدولة وتستخدمها لأغراض خاصة عادة تدخل في عداد السفن الخاصة ويستثنى منها السفن المخصصة لرؤساء التي تكتسب حصانة خاصة من حصانة الرؤساء وبحث إذا تسييرها في رحلات انتفت عنها الحصانة⁽¹⁾. وسنتناول بعض من هذه السفن الخاصة:

أ: السفن من حيث خط السير: تنقسم السفن من حيث خط السير إلى نوعين:

1- السفن ذات الخط المنتظم

تقوم السفن ذات الخط المنتظم⁽²⁾ برحلات دورية منتظمة تعلن عن تاريخ رحلتها في الجرائد اليومية، وقد تتم هذه الرحلات الدورية بين ميناءين أو أكثر وتختص هذه السفن في نقل الركاب والبريد والبضائع ولاسيما محاصل الحبوب والفاكهة واللحوم والأصواف⁽¹⁾.

¹ - عبد المنعم داوود، مرجع سابق، ص 27.

² - هناك نوعان من الخطوط الملاحية: 1- الخطوط الملاحية القصيرة: تتميز السفن العاملة فيها بصغر حجمها نسبياً، وتبحر لمسافات قصيرة بالمقارنة بالنوع الآخر، لذا فإن جزءاً كبيراً من الوقت الكلي للرحلة ينفق في الموانئ، وهذا يعني أن كفاءة عمل هذه السفن يعتمد بدرجة كبيرة على كفاءة الخدمات المقدمة لها من قبل الميناء.

2- الخطوط الملاحية لأعالي البحار: تتميز السفن العاملة في هذا النوع من الخطوط بأنها كبيرة الحجم نسبياً ومخصصة لقطع المسافات الطويلة. أنظر في ذلك:

- سعيدة ولد لغواصي، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية (دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM/CNAN)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، قسم العلوم الاقتصادية، فرع اقتصاد الخدمات، جامعة الجزائر 03، 2014، ص 346.

2: السفن الجوّالة

يقصد بالسفن الجوّالة، تلك السفن محدودة الأهمية ولاسيما في نقل البضائع تعمل دون التقيد بأية مواعيد وبدون خط سير البضائع المنقولة إليها⁽²⁾، تميل هذه السفن للتركيز على حمل السلع متجانسة وعادة ما تكون من نوع بضائع الصب، ويكون هيكل السفن في معظمها بسيطا قياسيا بالسفن المنتظمة، وكذلك الحال لعنابرها والروافع المتوفرة لديها والجهاز المسير لها، ومثل هذه السفن يجب أن تكون على دراية بطبيعة الإنتاج الاقتصادي في العالم ومواسمه، إذ يحاول ملاك السفن الجوّالة وبواسطة وكلاء التّأجير ترتيب عملية المؤايرة بحيث يقل قدر الإمكان من رحلات السفينة وهي فارغة⁽³⁾.

ب: السفن من حيث التخصيص: تنقسم السفن من حيث التخصيص إلى نوعين:

1- سفن النقل: من بين سفن النقل نجد ما يلي:

- سفن الحاويات:

أداة نقل ذات طابع دائم، وهي صلبة بما يكفي ليتسنى استعمالها مرارا وتكرارا، وهي مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع خلال واحدة أو أكثر من وسائط النقل من دون الحاجة إلى تحريك البضائع الموجودة بداخلها كما يتناسب تصميمها مع آليات المناولة، إضافة إلى كونها مصممة بشكل يسهل عمليات التعبئة والتفريغ⁴.

أصبح نظام النقل بالحاوية يسود معظم الطرق التجارية البحرية والبرية بصورة مذهلة في الآونة الأخيرة، ويظهر ذلك في حجم الاستثمارات التي مست الحاوية ذاتها، والسفينة

¹ - فراس نعيم حاسم، " الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري"، مجلة الآداب، العدد 138، كلية الآداب واللغات، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 01، 1021، ص 346.

² - فراس نعيم حاسم، المرجع نفسه، ص 347.

³ - سعيدة ولد لغواصي، مرجع سابق، ص 05.

⁴ - ليلى قماز، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 01، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص 52.

والموانئ⁽¹⁾، تعتبر السفن المخصصة لنقل الحاويات من بين السفن التي لقت رواجاً كبيراً في الوقت الراهن، نظراً لقدراتها على شحن قدر كبير البضاعة على سطحها، خاصة بالنسبة لسفن نقل الحاوية ذات تصميم خاص بالإضافة إلى حاوية مفتوحة من الأعلى. تحتوي سفن الحاويات على نقط تحريم الحاوية التي ترص على السطح وهي إلى جانب ذلك لا تحمل عادة حمولات مجزأة، ولقد شكلت الخصائص الاقتصادية التي يتميز بها نظام التحويلة حافزاً كافياً لشركات صناعة السفن لبناء أجيال متعاقبة من السفن المخصصة للنقل الحاويات⁽²⁾.

2- السفن الناقلة للبتروك

تعتبر السفن الناقلة للبتروك من أحدث أنماط السفن العاملة في البحار وأكثرها انتشاراً في الوقت الحاضر، كما أنها أكثرها تأثيراً في الحضارة الصناعية ومن أعظمها إسهاماً في التجارة الدولية وأكبرها حجماً مما خفض إلى حد كبير من تكلفة النقل بالبتروك، وتشكل ناقلات البتروك حالياً نصف حجم الأسطول التجاري العالمي تقريباً من ناحية الحمولة⁽³⁾.

3- سفن بضائع الصب الجافة

يقصد بهذه السفن، تلك المخصصة لنقل الحبوب والزيت والمواد الخام، وهي ثلاثة أقسام: ناقلات الصب السائل، حاملات الصب الجاف، الحاملات المشتركة⁽⁴⁾.

4- سفن نقل الركاب

عرفت المنظمة البحرية الدولية OMI⁽⁵⁾ سفن الركاب، بأنها سفينة تحمل أكثر من 12 راكباً في الرحلات الدولية، وتخضع لجميع الاتفاقيات الدولية ذات الصلة المحددة للوائح والمعايير

¹ - حياة رصاح، أثر التطورات العلمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص: اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير التجارية، المدرسة الدكتورالية والتسيير، جامعة وهران، 2013، ص 81.

² - سعيدو ولد لغواصي، مرجع سابق، ص ص 16-17.

³ - فراس نعيم حاسم، مرجع سابق، ص 370.

⁴ - ليدية تركي، مرجع سابق، ص 43.

⁵ - المنظمة البحرية الدولية (OMI): هي إحدى الوكالات الدولية المتخصصة التابعة للأمم المتحدة عام 1948 لكنها لم=

والمطلوبات التنظيمية التي تغطي كل جوانب السلامة للسفينة، لضمان سلامة الركاب وتمارس سفن الركاب نشاطها على خطوط منتظمة، وتتميز بسرعتها إذ تفوق سرعة نقل البضائع⁽¹⁾.

5- سفن الخدمات البحرية

يقصد بسفن الخدمات تلك السفن التي تؤدي خدمات متعددة تسهل في العملية الملاحية في مناطق الموانئ مثل: القاطرات البحرية، سفن الإمداد والأحواض العائمة، وسفن الأرصاد الجوية، سفن الإرشاد، سفن تحطيم الثلوج.

ثالثاً: سفن مخصصة للأغراض مختلفة: سفن الصيد، سفن النزهة، القوارب، وسفن

البحاث العلمية

أ- سفن الصيد

وهي سفن تقوم بالملاحة بغرض ممارسة أعمال صيد الأسماك من البحر وهذه السفن مجهزة بمعدات الصيد البحري وثلاجات لحفظ الأسماك، ويوجد على متن بعضها مصانع لإعداد الأسماك لتصنيع المخلفات كأعلاف الدواجن. وسفن الصيد بصفة عامة صغيرة تبلغ حمولتها نحو 1200 طن أو أكثر وتستغرق في رحلاتها أيام ليست كثيرة⁽²⁾.

=تشكل إلا في عام 1958، وسميت بهذا الاسم منذ عام 1970 ووصل عدد الدول الأعضاء فيها عام 1993 إلى 144، دولة وقد أسست هذه المنظمة لتنمية التعاون الدولي في المجالات التقنية والفنية للملاحة البحرية، وتصدر توصيات باعتماد المعايير الفنية التي تضمنت تحقيق أعلى مستوى من الأمن في البحار، كما أنها تشجع على الأنشطة الدولية وتصدر باعتماد المعايير الفنية التي تضمن تحقيق أعلى مستوى من الأمن في البحار كما أنها تشجع على الأنشطة الدولية والزامية إلى منع التلوث البحري، وهي مسجلة لدى المنظمة البحرية الحكومية الاستشارية للملاحة= البحرية، ويرأس المنظمة البحرية الدولية أمين عام على رأسه أمانه عامة ولها جمعية تجتمع مرتين على الأقل في العام ولكل الأعضاء الحق في التصويت على قدم المساواة، وتنتخب الجمعية مجلس يتكون من 32 دولة ويجتمع مرتين كل عام التي يتولى صياغة البرامج ووضع النقاط التي تساعد على تحقيق أنشطة المنظمة، ويتبع المنظمة البحرية الدولية بعض اللجان الفرعية المهمة مثل لجنة الأمن البحري واللجنة القانونية. - جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار- دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون اليمني،- أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه، في القانون، كلية الحقوق، جامعة عدن، 2014. ص ص 259-260.

¹ - حسين المشهداني، " الاستدامة البيئية في قطاع النقل البحري العالمي والتحديات التي تواجهها"، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 15، العدد 02، جامعة المسيلة، 2022، ص 49.

² - سمير عبد الغنى، مبادئ مكافحة المخدرات، دار شتان للنشر، مصر، 2009، ص 270.

ب- سفن النزهة

يقصد بسفن النزهة تلك السفن التي تستخدم لنزهة البحر ولا تهدف لتحقيق الربح، تقوم بهذه السفن بإركاب المسافرين على متنها للقيام بجولة في البحر بالقرب من الساحل⁽¹⁾.

ج- القوارب

وهي على شكل ومواصفات متباينة ومتعددة، منها ما يعمل بالموتور (المحرك) ومنها ما يستخدم الشراع أو التجديف، وهي غالباً مصنعة من الخشب أو الفايبرجلاس، وهي أكثر الأنواع استخداماً في التهريب، وتبدو خطورة القوارب في استخدامها في نقل المهربات من السفينة، قبل دخول الأخيرة إلى الموانئ وتنزل المهربات في أماكن على الشواطئ، ولا تحتاج القوارب إلى ميناء مجهز للدخول وإفراغ حمولتها⁽²⁾.

د- سفن الأبحاث العلمية

يقصد بسفن الأبحاث العلمية تلك السفن المخصصة ومجهزة بمعدات حديثة ومتعددة لإجراء البحوث وعمل مسح لمناطق معينة من بين هذه السفن نجد: سفن الأبحاث البيولوجية البحرية، سفن أبحاث عمليات المسح، سفن لأبحاث دراسات المحيطات، سفن أبحاث مائية، سفن أبحاث الطقس، سفن قياس الأعمال⁽³⁾.

رابعاً: السفن من حيث طريقة الشحن: تتمثل هذه السفن فيما يلي:

أ- سفن الدرجة

يقصد بها تلك السفن المخصصة لنقل آليات السيارة على أنواعها والمستوعبات ويمكنها أيضاً نقل البضائع الأخرى كالورق، وهي النوع الذي لا يركن جانبا بل راسبا وهي مزودة بمعبر متحرك لتفريغ الشحنة أو تحميلها إلى السفينة. تعمل هذه السفن دون التقيد بأية مواعيد وبدون خط سير محدد، بمعنى أنه ليس لها نقطة بداية أو نهاية إذ تتحرك من ميناء

¹ - المادة 03 فقرة 30 من المرسوم التنفيذي رقم 16-203 مؤرخ في 25 جويلية 2016، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري والنزهة البحرية، ج، ر، ج، ج، العدد 44 الصادرة في 27 جويلية 2016.

² - سمير عبد الغنى، مرجع سابق، ص 270.

³ - حسين المشهداني، مرجع سابق، ص 49.

إلى آخر، تبعا لجهة البضائع المنقولة إليه⁽¹⁾.

ب- سفن الروافع

يتم شحن وتفريغ هذه السفن بنظام الشحن التقليدي وذلك باستعمال رافعات خاصة لوضع البضاعة داخل عنابر السفينة أو إخراجها، فعملية الشحن تكون من لحظة إمساك روافع السفينة بالبضاعة لرفعها، وتنتهي عملية التفريغ بفك البضائع وانفصالها عن روافع السفينة، بعد استقرار البضائع خارج السفينة.

ج- سفن الشفط

يقصد بها السفن التي يتم شحنها وتفريغها بالأنابيب الموصلة، إذ يكفي تفريغ السفينة بإيصال أنبوب خاص إلى السفينة إذا كانت حمولتها سوائل أو حبوب، هذه السفن مجهزة بمحركات كبيرة للدفع حتى تستطيع القيام بمهامها، فهي تستهلك بذلك كمية كبيرة من الوقود مما ينتج تلوث بحري⁽²⁾.

الفرع الثالث

جنسية وعلم السفينة

تحمل كل سفينة عادة اسما عن غيرها، ولكل منها مستند تبين فيه حمولتها، كما تبين فيه ميناء اتصالها، ويجري العرف بأن تكون لكل سفينة جنسية، وذلك كله لكي تكون لها ذاتية خاصة - تميزها عن غيرها من السفن - بحيث يمكن تعيينها والتعرف عليها⁽³⁾.

تعتبر جنسية السفينة كأحد أهم العناصر التي تتألف منها حالتها المدنية بغرض تعيينها تعيينا ذاتيا وتمييزها عن غيرها من السفن، وهي في الأساس ترجمة لرابطة ولاء قانونية وسياسية بين الشخص ودولة معينة، فيجب على كل سفينة التي تجوب البحار أن تتمتع بجنسية الدولة التابعة لها، فرغم أن الجنسية يتمتع بها الأشخاص الطبيعيون والمعنيون دون الأموال، إلا أن كافة التشريعات

¹ - فراس نعيم حاسم، مرجع سابق، ص 347.

² - محمد البزاز، حماية البيئة البحرية - دراسة في القانون الدولي -، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص ص 195-196.

³ - عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، القانون الدولي المعاصر، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997، ص 117.

تجمع على تقرير الجنسية للسفينة نظرا للعلاقة القوية والمتبادلة الموجودة بين الدولة والسفينة⁽¹⁾، وأي سفينة لا تنتمي إلى دولة معينة أو لا تحمل جنسيتها تعتبر من سفن القرصنة⁽²⁾.

وكون هذه الأخيرة تمارس الملاحة في أعالي البحار حيث لا توجد سيادة لأي دولة، ومن ثم فلا يمكن لأي مركز أن ينشأ إلا من خلال ربط السفينة بدولة معينة أي منحها جنسيتها⁽³⁾، إذ تخول هذه الجنسية للدولة السلطة في فرض قانونها على السفينة، فجنسية السفينة أمر ضروري لمجتمع السفينة أثناء تواجدها في أعالي البحار، وتمكن السفينة من استدعاء الدولة التابعة لها لحمايتها من أي استيلاء أو عدوان عرفي يحدث لها وهي تجوب مياه أعالي البحار⁽⁴⁾.

إن يجب أن تكون هناك الوحدة بين العلم وجنسية السفينة (أولاً)، لتفادي الشبهات على أنها تحمل علم المجاملة (ثانياً)، ثم أن السفينة لا بد أن تحمل معها مجموعة من الوثائق والأوراق لإثبات جنسيتها عند الضرورة (ثالثاً).

أولاً: الوحدة بين العلم والجنسية

يعتبر علم السفينة تعبير عن جنسية الدولة فهي الوحيدة المؤهلة في حرية منح جنسيتها لسفينة ما، وهو ما أشارت إليه محكمة التحكيم الدائمة في حكمها الصادر في 08 أوت عام 1905 بالنسبة لحالة المراكب الشراعية أين قضت بالحق لفرنسا بالسماح بحمل " الملاك" من سلطته مسقط علمها وكان تسبب المحكمة أن لكل الحق السيادي في منح علمها مع احترام القواعد المتعلقة بهذا الحق⁽⁵⁾.

ووفقا لما ورد في اتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار عام 1958 والتي تنص في

¹ - محمد السيد الفقي، القانون البحري، (السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- العقود البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص ص 64-65.

- أنظر: كمال تيغليت فرحات، "جنسية السفينة وظاهرة الأعلام المجاملة في الممارسات القانونية الدولية"، المجلة النقدية للقانونية والعلوم السياسية، المجلد 16، العدد 04، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري-تيزي وزو-، 2021، ص 666.

² - إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام.....، مرجع سابق، ص 587.

³ - عمر أبو باخشب، مرجع سابق، ص 120.

⁴ - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص ص 64-65.

⁵ - Vincent PHILIPPE, droit de la mer, lacier, 2008, p. 13

المادة 06 فقرة 01⁽¹⁾ منها على أن السفينة يجب أن تبحر تحت علم دولة واحدة فقط، وأضافت الفقرة الثانية من نفس المادة بأنه يجوز لها بأية حال من أحوال أن تبحر تحت أكثر من علم وإلا كانت بمثابة سفينة عديمة الجنسية⁽²⁾ وتعتبر كل سفينة التي ليس لها جنسية سفينة قرصنة خارجة عن القانون وبالتالي عدوا مشتركا لكافة الدول، بحيث يكون للسفينة الحربية التابعة لأي دولة حق وقفها ومصادرتها.

كما نصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في مادتها 91 فقرة 01 على أن تحدد كل دولة شرط منح جنسيتها للسفن وتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها، وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة⁽³⁾.

¹ - « 1- Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent, soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement de l'immatriculation. Art 06/1 de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

² - « 2- Un navire naviguant sous les pavillons de deux ou plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités, et peut être assimilé à un navire sans nationalité ». Art 06/2 de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

³ - كمال تيغليت فرحات، "جنسية السفينة وظاهرة الأعلام المجاملة، مرجع سابق، ص 669.

تنص المادة 91 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " 1- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن وتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها. وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة".

« Chaque Etat fixe les conditions auxquelles un navire acquiert ou perd sa nationalité ».

- Voir: Doc. A/Conf.13/C.2/L.11/REV1, p. 118.

- أما مقترح إسبانيا فقد نصت المادة 19:

« Il appartient aux Etats de fixer les conditions précise auxquelles les navires reçoivent, conservent et perdent leur nationalité ».

- Voir: Doc. A/ Conf.13/C.2/L.104. P. 141.

وهذا ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 28 فقرة 01 من ت. ب. ج التي تنص الفقرة على ما يلي: " كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر".

: " لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري

ويجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية:

- بالنسبة لشركات الأشخاص الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية،

- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة المالكون لأغلبية الحصص،

- بالنسبة لشركات المساهمة الرئيس المدير العام وبالأغلبية أعضاء مجلس الإدارة أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء والمالكون لأغلبية رأس المال،

- بالنسبة للجمعيات المسيرين ومجلس الأعضاء المنخرطين".

3- اشتتمال طاقم على مواطني الدول: أخذ المشرع الجزائري بهذا الشرط أيضا وذلك في بموجب المادة 28 فقرة 02 من ق. ب. ج التي تنص على ما يلي: " كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر". =

علامة الجنسية الظاهرة هي العلم **le pavillon** الذي ترفعه السفينة بصورة ظاهرة، ويجب على السفينة المبحرة في أعالي البحار أن ترفع علمها⁽¹⁾، والقاعدة العامة هي الوحدة بين العلم والجنسية، وهذا يفهم من خلال اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982، إلا أن هذا الربط لم يأتي بصيغة الإطلاق.

لذا يوجد عدد من الاستثناءات التي يكون فيها علم السفينة مختلفا عن جنسيتها⁽²⁾. فقد منحت المادة 07 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 والمادة 93 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 المنظمات الدولية الحق برفع علمها على السفن، في حين لا تملك جنسية خاصة بها، لذا تضطر السفينة التي تحمل علم تلك المنظمات إلى الاحتفاظ بجنسية دولة من الدول، أما بالنسبة للدول الحبيسة قبل أن يعترف لها بحقها في رفع علمها على سفنها، كانت هذه الأخيرة تلجأ إلى رفع علم دولة بحرية تكون دولة ميناء التسجيل، كما أن هنا استثناءات أخرى تسمح لبعض الدول لسفن دول أخرى برفع علمها.

ثانيا: جنسية السفينة وأعلام الملائمة

يعتبر موضوع أعلام المجاملة من المواضيع التي يثيرها موضوع علم السفينة ومدى توفر الشروط التي يتطلبها القانون الدولي لمنحه. علم الملائمة هو العلم الذي تخول رفعه جنسية السفينة التي لا تربطها بدولة العلم تلك العلاقة الجوهرية المتطلبة، وهو ما يصطدم به

=- ولكن عند منح الدولة للسفينة الجنسية لا بد أن تراعي في تلك الخطوة متطلبات القانون الدولي والتي تتلخص في شرطين:
1- الشرط الأول: وجوب قيام علاقة متينة بين الدولة والسفينة: وهي المنصوص عليها في المادة 91 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وهي العلاقة الجوهرية. substantielle.
فرض القانون الدولي على المشرع الوطني في موضوع السفن وجوب وجود رابطة جوهرية بين الدولة والسفينة، كما جاء ذلك في المادة 05 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 والمادة 91 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وهذا الشرط ضروري جدا لمنح الجنسية، إذ لا يكفي لمنح هذه الجنسية القيام بالإجراءات الشكلية في التسجيل ودفع رسومه، وإنما لا بد من وجود هذه الرابطة التي تشبه الرابطة الفعلية effectif التي تربط الشخص الطبيعي بدولة الجنسية جالتي قضت بضرورة وجودها محكمة العدل الدولية في قرارها الصادر في 06 نيسان (أفريل) 1955 في قضية نوتوبوم nottebhom كشرط المنح الجنسية، وهي قاعدة سبق أن استقرت في التعامل الدولي.

- الشرط الثاني: وجوب ممارسة الدولة بفعالية الاختصاصات الإشراف والرقابة على السفينة.
نصت المادة 94 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: " تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها".

¹ - Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, 2^{ème} éd, Pédone, Paris, 1993, P. 97.

² - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 77.

ممارسة دولة العلم لاختصاصها الشخصي على السفن التابعة لها، لتنفيذ الالتزامات الدولية المرتبطة بالممارسة الفعلية لولايتها على السفن التي ترفع علمها.

أثبتت الممارسة الدولية الوجود القائم لهذه الظاهرة، وذلك مرده أن الدولة لوحدها مخولة تحديد شروط إعطاء جنسيتها للسفن ومن ثم يتصور أن العديد من ملاك السفن كثيرا ما يلجئون إلى مثل هذه الدول لتسجيل سفنهم لديها لاعتبارات متعددة ومن أهمها محاولة ملاك السفن الأمريكيين والأوروبيين بالخصوص التهرب من التشريعات الوطنية المتشددة لاسيما في مجال منحها لشهادات المطابقة ومعايير السلامة العالية، فضلا عن الاعتبارات السياسية والأمنية إذ نلاحظ تفاقم الظاهرة في حالات الحرب بالخصوص⁽¹⁾، وهذا ما يفسره التقدم العلمي إذ حوالي 50.5 % من الأسطول العالمي يبحر تحت أعلام المجاملة حسب إحصائيات 2005⁽²⁾.

ولقد حاولت اللجنة البريطانية التي ترأسها الورد روكدايل Lordrochdale رصد مواصفاتها:

- هي دول تسجيل تسمح بمنح جنسيتها لسفن مملوكة من رعايا دول أجنبية أو تخضع لرقابتهم.

¹ - جمال عبد الناصر مانع، مرجع سابق، ص ص 214-215.

² - ظاهرة أعلام المجاملة معروفة منذ القدم، فقد كان التجار الإنجليز في القرن السادس عشر يجبرون سفنهم تحت العلم الإسباني حتى يتمكنوا من مباشرة التجار مع جزر الهند العربية، ثم عادت هذه الظاهرة إلى الوجود مرة أخرى في القرن العشرين، فمع بداية عام 1942 بدأت العديد من السفن التي ترفع العلم الأمريكي في التخلي عن عملها والإبحار تحت علم بنما وهندوراس، ثم تنامت الظاهرة عام 1950 ولكن لصالح العلم الليبيري، ومنذ ذلك الحين تزايد عدد الدول المانحة لعلمها إلى سفن لا تربطها بها أدنى علاقة ومن أمثلتها أيضا قبرص وكوستاريكا أو إذا كانت ظاهرة المجاملة تعود في الأصل = إلى أسباب سياسية، حيث كانت السفن تحاول إخفاء العلم الأمريكي أثناء الحرب العالمية الثانية، إلا أنها بأسباب تفسر اليوم أخرى اقتصادية، فالسفن التي تسير تحت أي من هذه الأعلام ليس عليها واجب احترام القواعد المتعلقة بتشكيل البحارة أو اشتراطات العمل البحري أو دفع أجور أفراد الطاقم، والتي تتضمنها التشريعات البحرية لبعض الدول مثل التشريع الأمريكي والتشريع الفرنسي، كذلك وفي بعض الأحيان تعلن السفن الرافعة لعلم التسجيل الحر من الرقابة الصارمة الخاصة بالسلامة والأمان والتي تمارس داخل عدد كبير من الدول البحرية بل هذا أدى إلى أن حوالي 50 بالمائة من الأسطول العالمي يسبب الآن ما يسمى بأعلام المجاملة. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص ص 71-73.

- أن التسجيل لدى هذه الدول يكون بالسهولة الإجرائية بمكان بحيث يتم تسجيل السفينة لديها في الخارج بواسطة مكاتب تجارية أو البعثات الدبلوماسية.

- هي دول في أغلبها ضعيفة تكمن حاجتها الاقتصادية في الرسوم على التسجيل.

- ليس لهذه الدول القدرة أو على الأقل الرغبة في ممارسة رقابتها على تلك السفن أو مالكيها.

- لا تمنع هذه الدول في أن تكون طواقم السفن من الرعايا الأجانب⁽¹⁾.

وأبرز هذه الدول نذكر: ليبيريا، بنما، سنغافورة، قبرص، الصومال، لبنان، عمان، ويمكن

إضافة البهاما وسيشل إلى هذه الدول اعتبارا من عام 1976 وقد عدلت الصومال عن

موقفها اعتبارا من 1976⁽²⁾.

ومما أثير حول قضية أعلام المجاملة، هي قضية تعرضت لها محكمة العدل الدولية، غير

أنها لم تفضل فيها وذلك في بحثها لمسائل تشكل لجنة الأمن البحري التابعة للمنظمة الاستشارية

للملاحة البحرية (المنظمة البحرية الدولية OMI حاليا)، أين أصدرت رأيا الاستشاري في الثامن

من شهر جوان عام 960 بأنه يشترط الانضمام إلى المنظمة يكون على أساس السفن المسجلة

ولهذا ترى المحكمة أن تشكيل اللجنة للأمن البحري لم يتم وفقا للاتفاقية⁽³⁾.

وقد أظهر تقري لجنة أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) عام

1971 أن معدات الحوادث البحرية تقع بين أعلام المجاملة بالنظر إلى انخفاض مستويات

السلامة فيها مقارنة مع مستويات السلامة المطبقة من جانب السفن التي ترفع أعلام دول

توجد بينها رابطة حقيقية وتبعية اقتصادية.

أحدثت ظاهرة الأعلام المجاملة ردود أفعال قوية داخل الأوساط البحرية والدول أيضا،

فعلى مستوى الأوساط البحرية قدمت احتجاجات كثيرة ضد أعلام المجاملة في شكل

¹- Laurent LUCCHINI et Michel VOELCKEL, Op-Cit, P. 201.

²- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 79.

³- أنظر: ابراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام...، مرجع سابق، ص ص 579-580.

إضرابات وحث نقابات البحارة لعمال الموانئ على رفض تفريغ السفن التي ترفع هذه الأعلام، غير أن ذلك قلما كان له أثر سوى على سلامة السفن، أيضا وفي مواجهة احتجاجات بعض الدول الأخرى أقامت دول التسجيل الحر تنظيمًا فرضت بمقتضاها على سفنها رقابة سلامة جديدة. وبهدف الحد من حرية المطلقة للدول في منح علمها للسفن ووقف تزايد ظاهرة أعلام المجاملة⁽¹⁾.

فقد أبرمت في 08 فيفري 1986 لاتفاقية الأمم المتحدة حول شروط تسجيل السفن (UNCTED)، وبمقتضى هذه الاتفاقية لا يجوز لأي دولة موقعة على الاتفاقية تسجيل سفينة في موانئها ما لم تكون هناك رابطة فعلية أو حقيقية بين الدولة وتلك السفينة، ويكون ذلك من خلال المعايير التي حددتها، حيث تتحقق من الطاقم بحيث يجب أن يكون جزء معبر أو كاف منه منتما بجنسية دولة العلم، أو من خلال السفينة ذاتها والتي يجب أن تكون جزء معبر أو كاف منها مملوكا لرعايا الدولة، وعلاوة على ذلك يلزم أن يكون لمالك السفينة ممثلا (شخص طبيعي أو معنوي) مقيما فعليا في دولة تسجيل السفينة أي الدولة التي تحمل السفينة علمها⁽²⁾.

وتبقى الجهود الدولية للحد من ظاهرة أعلام المجاملة ضئيلة ومحدودة إذ ما قارناها بحجم الكوارث البيئية التي تسببها السفن، وذلك بسبب عدم إيجاد حلول جذرية لهذا الظاهرة خاصة إذ ما تعلق الأمر بمبدأ ولاية دولة العلم على سفنها.

ثالثا: إثبات جنسية السفينة

يتم التحقيق من جنسية السفينة عن طريق الأوراق أو المستندات الموجودة على متنها، فعلى كل سفينة تحمل علم دولة ما وتتمتع بجنسيتها أن تحمل عدد من الوثائق تختلف باختلاف السفن ومهما تكون نوع الملاحة التي تقوم بها سواء كانت ملاحا بحرية تجارية أو ملاحا صيد أو ملاحا نزهة وذلك من أجل أن تثبت جنسيتها.

¹ - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 73.

² - Philippe VINCENT, Op-Cit, P. 15.

يلزم القانون ربان السفينة أن يحتفظ على ظهر السفينة بأوراق ومستندات وذلك حتى يتيسر إشراف السلطات المختصة عليها، وتسهيل تحديد ذاتية السفينة أثناء الرحلة بإثبات كل ما يلزم إثباته من الحوادث التي تخللها.

فما سبق قوله أعلاه التحقيق من جنسية السفينة من أجل إثباتها يتم بطريقتين فالأولى تكون عن طريق رفع العلم والطريقة الثانية عن طريق الأوراق التي تحملها.

أ: رفع العلم

رفع العلم بصورة ظاهرة دليلا ماديا على تبعية السفينة لدولة معينة. فهو قرينة على أن السفينة تتبع جنسيتها لدولة العلم الذي ترفعه، ومع ذلك فهي قرينة غير قاطعة على جنسية السفينة، إذ أن بعض السفن ترفع علم دولة غير دولة جنسيتها غصبا وتحقيقا لأغراض معينة على الرغم من العقوبات التي تفرض على الربان الذي يفعل ذلك⁽¹⁾.

فبالنسبة للمشرع الجزائري نص في المادة 504 من ت.ب.ج⁽²⁾ على العقوبة المقررة لكل ربان سفينة جزائرية لا يرفع في البحر العلم الجزائري فوق السفينة، أو يرفع علما أجنبيا بستة (6) أشهر إلى خمسة (5) سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 100.000 دج.

ب: الأوراق والمستندات التي تحملها السفينة

إزاء قصور معيار علم السفينة لإثبات جنسيتها، فإن الحاجة دعت لإيجاد معيار آخر يدخل دلالة قاطعة على جنسية السفينة،⁽³⁾ تسمى أوراق المتن (**Les papiers de bord**)، ويعود إلى السلطات الداخلية لكل دولة أمر تنظيم هذه الأوراق وتحديد عددها وشكلها، وهذا

¹ - عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 71.

² - تنص المادة 504 من ت.ب.ج على ما يلي: " يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمسة (5) سنوات وبغرامة مالية من 20.000 دج إلى 100.000 دج، كل ربان سفينة جزائرية لا يرفع في البحر العلم الجزائري فوق هذه السفينة أو يرفع على سفينة علما أجنبيا".

³ - عبد القادر العطير، مرجع سابق، ص 71.

ما أكدته⁽¹⁾ المادة 05 فقرة 02 من اتفاقية أعالي البحار لعام 1958⁽²⁾، والفقرة 02 من المادة 91 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982⁽³⁾، وقد أدى هذا على إيجاد فروق بين التشريعات التي تضعها الدول بهذا الخصوص.

حدد معهد القانون الدولي في دورته توران (Turan) عام 1982، الوثائق التالية كووثائق يقتضيها القانون الدولي وهي: الوثائق المتعلقة بملكية السفينة وشهادة الجنسية وجدول الطاقم، وخاصة جنسية الريان وجنسية بقية أعضاء الطاقم وسند الشحن ويومية المتن⁽⁴⁾.

المطلب الثاني

مبدأ خضوع السفينة لقانون دولة العلم في أعالي البحار

تخضع السفينة بصورة عامة إلى قضاء الدولة التي ترفع علمها، عدا بعض الاستثناءات الاتفاقية أو العرفية التي سنأتي لتفصيلها فيما بعد.

وقد تم النص صراحة على هذا المبدأ في كل من اتفاقية أعالي البحار لعام 1958 في المادة 06 منها، وهو نفس الحكم الذي أخذت به اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 92 فقرة 01 منها التي تنص على ما يلي: "تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار...".

وترتبط هذه القاعدة ارتباطاً وثيقاً بقاعدة حرية أعالي البحار والتي تقضي بعدم خضوع ذلك الجزء من البحر لسيادة أية دولة، فغياب السيادة في أعالي البحار يتوجب استمرار سيادة الدولة على السفن التي ترفع علمها عند وجودها فيه تجنباً للفوضى، ورد عن محكمة

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 80.

² - « Chaque Etat délivré aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet ». Art 05/ 02 de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

³ - تنص المادة 91 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " تصدر كل دولة للسفن التي منحها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك".

⁴ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 80.

العدل الدولية في قضية اللوتس⁽¹⁾ " أنه من المؤكد وما عدا حالات محددة في القانون الدولي، لا تخضع السفن في أعالي البحار لأي سلطة غير سلطة الدولة التي ترفع علمها".

إن من المسلم به أن السفينة أيا كان نوعها لا تخضع كقاعدة عامة أثناء وجودها في أعالي البحار إلا للدولة التي تنتمي إليها بجنسيتها، ومن ثم تستأثر دولة العلم دون غيرها بممارسة اختصاص البوليس والقضاء وغيرهما من الاختصاصات في مواجهة السفن التي ترفع علمها سواء كانت هذه السفن خاصة أو عامة، ويعرف هذا المبدأ باسم مبدأ اختصاص دولة العلم دون غيرها (المادة 06 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958)⁽²⁾، لكن هذا المبدأ يحتاج إلى تفسير من ناحيتين من حيث الأساس القانوني الذي يستند إليه ومن حيث مداه (الفرع الأول)، كما تتميز السفن الحربية بوضع خاص في أعالي البحار (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الأساس القانوني لخضوع السفن الخاصة لقانون علمها

لتفسير قاعدة خضوع السفينة لقانون دولة العلم تم الاعتماد على النظرية الإقليمية (أولاً)، كما أنه تم الاعتماد على نظريات أخرى تقدم تفسيرات لتفسير أخرى للسفن الخاصة

¹ - قضية اللوتس: التي تتلخص وقائع القضية في أن السفينة المذكورة صدمت في أعالي البحار السفينة التركية بوزكورت (BOZ-KOURT)، فغرقت السفينة التركية، وعليها ثمانية من رعايا تركيا، وواصلت اللوتس رحلتها، حتى وصلت إلى اسطنبول، حيث احتجزتها السلطات التركية، وقبضت على الضابط الفرنسي (Demous) الذي كان مسئولاً عن إدارة السفينة وقت الحادث، ووجهت إليه تهمة القتل الخطأ. وقد دفع الضابط الفرنسي بعدم اختصاص المحكمة التركية، لوقوع الجريمة في أعالي البحار، فرفض دفعه وحكم عليه بالسجن. احتجت فرنسا على سلوك السلطات التركية، مدعية أن الاختصاص في هذه الحالة ينعقد للمحاكم الفرنسية، ثم اتفقت الدولتان على عرض الموضوع على محكمة العدل الدولية الدائمة، التي أيدت وجهة نظر التركية التي تعطي لمحاكمها الاختصاص بنظر الجرائم الناشئة عن هذا التصادم الذي أحدث إصابة في الباخرة التركية، فهو لذلك يعد كأنه وقع في إقليم تركيا لأن هذه الباخرة تعتبر إقليمياً تركيا.

- محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، مرجع سابق، ص 213.

- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 462.

² - Voir l'Art 06/1 de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer

على أنها وحدة عائمة (ثانياً)، وتفسيرات أخرى تقدم على أساس اختصاص التفويض لدولة العلم (ثالثاً)، بالإضافة إلى التفسيرات التي قام بها الفقه الدولي لهذه القاعدة (ثالثاً).

أولاً: السفينة الخاصة جزء من إقليم دولتها

ذهب بعض الفقهاء في تبرير إخضاع السفينة الخاصة لقانون علمها إلى أنها تعتبر جزءاً من إقليم الدولة التي تحمل علمها، وقد ردد هذه الفكرة فايثل محتجاً بأن الطفل الذي يولد على السفينة يعتبر كأنه ولد في إقليم الدولة التي تحمل السفينة علمها وهذا في نظره تأكيد بأن السفينة جزء من إقليم الدولة.

وإذا ما انتقلنا من الفقه إلى ما جرى عليه العمل الدولي نجد أن بريطانيا هي الدولة الكبرى الوحيدة التي تغير رأيها في اعتبار السفينة جزء من إقليم دولة العلم، بينها أكدت الولايات المتحدة العكس، كعمل مضاد لإنجلترا، كذلك تقابل الفكرة ذاتها في كثير من الأحكام الوطنية، من ذلك ما قرره المحاكم البلجيكية عام 1914 بخصوص السفينة **West Hinder** التي كانت الحكومة البلجيكية قد أرسلتها للمساهمة في تأمين الملاحة، إذ قررت هذه المحاكم أن السفينة لها إقليمان.

بل إن القضاء الدولي اعتمد في بعض أحكامه عليها ومن أمثلة الحكم الذي أصدره **(De Martens)** في منازعة **(Costa Rica Pacet)** وهو أيضاً ما ذهب إليه المحكمة الدائمة للعدل الدولي في قضية السفينة اللوتس، لكن المذهب الذي يجعل من السفينة إقليماً مذهب منتقد لعدة أسباب، وهي أن السفينة تسير في البحر كما تسير السيارة في الطريق واذن فكلاهما وسيلة انتقال، والواقع أن مكان ارتكاب الحادث هو النقطة من الأرض أو لماء التي حصل فيها وليس ظهر السفينة.

إن اعتبار السفينة إقليماً هو افتراض أو تصوير قانوني، ولا يمكن أن يقوم افتراض قانوني إلا إذا كان ذلك بناء على نص صريح في الحد والتي رسمها هذا النص. حقا توجد بعض التصرفات تحصل على ظهر السفينة وتعاملها القوانين أو المعاهدات كما لو كانت قد

حصلت في إقليم الدولة ويطبق عليها قانون الدولي التي تتبعها السفينة كحالة ولادة طفلا مثلا إن يعتبر مرتبطا بدولة العلم بناء على حكم الإقليم، لكننا لسنا بحاجة إلى فكرة الإقليم لتفسير هذه الأمور، فالأمور تعامل كما لو كانت السفينة إقليمية لدولة العلم ولكن ليس لأنها إقليم، فالمسألة هي من باب المجاز فحسب بسبب أن قانون الدولة هو الذي يطبق على ما يحصل على ظهر السفينة وهذا ما يشبهها بالإقليم دون أن يجعلها إقليمية.

ثم أن اعتبارها إقليمية سيبقى نتيجة منطقية لهذا وهو أن تحاط دائما بامتداد من البحر يكون بمثابة بحر إقليمي لها، هذا إلى أن منطق النظرية يقتضي أن تقول أن هذا الإقليم تتغير عليه السيادة بتغيير المنطقة من البحر التي يوجد عليها فهو يخضع لسيادة الدولة الشاطئية في هذه الحالة ثم ستعيد دولة العلم سيادتها عليه عند مغادرة هذه المياه، ولهذا وللتخلص من هذا الحرج زعم أصحاب هذه النظرية أن السفينة تعتبر إقليمية وهي في أعالي البحار، وتعتبر شخصا وهي في البحر الساحل، وهو من بين الانتقادات الموجهة لها حيث أن وضع السفينة القانوني يتغير حسب المنطقة التي توجد فيها.

ثانيا: السفينة وحدة عائمة

يرى الأستاذ محمد طلعت الغنيمي أن السفينة وحدة عائمة تتابعها السلطة العامة لدولة العلم بصفة مستمرة وهي البحر العام⁽¹⁾.

ثالثا: نظرية التفويض

حسب هذه النظرية أن ما تمارسه الدولة من اختصاص في مواجهة السفن التي ترفع علمها ليس من قبيل الاختصاص الذاتي للدولة، إقليمية كان هذا الاختصاص أو شخصا أو من قبيل الاختصاص بالإدارة العامة. ولكنه اختصاص فوض إليها من الشارع الدولي صاحب اختصاص الأصيل في كل ما يتصل بأعالي البحار من شؤون وأمور.

¹ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص ص 214-217.

فالأصل في أعالي البحار - كما سبق أن بيننا - أنه مساحة من سطح الكرة الرضية يستقل الشارع الدولي بتنظيم كافة ما يتصل بها مكانيا من أمور، ولا شأن من السيادةات بها على وجه الإطلاق، ويترتب على هذا الأصل العام منطقيا وجوب خضوع السفن أثناء سيرها في أعالي البحار لسلطان الجماعة الدولية وحدها سواء فيما يتعلق بشؤون البوليس أو القضاء أو التشريع أو غير ذلك من شؤون.

وبالنظر لعجز الجماعة الدولية حاليا وبصفة مؤقتة ترجع إلى حادثة نشأتها عن ممارسة هذه الاختصاصات كافة ممارسة مباشرة عن طريق جهاز دولي متخصص. فقد لجأ إلى أسلوب تفويض غيرها في ممارسة هذه الاختصاصات باسمها ونيابة عنها، ويترتب على هذا أن الأساس القانوني السليم لمبدأ اختصاص دولة العلم، هو التفويض الصادر من الجماعة الدولية إلى كل من الدول في أن تمارس في مواجهة السفن الرافعة علمها الاختصاصات التي كان ينبغي على جماعة الدول أن تمارسها بنفسها⁽¹⁾.

رابعا: النظرية المعاصرة

ينطلق الفقه الدولي المعاصر في تفسيره لهذه القاعدة من التمييز بين السفن الخاصة والسفن العامة، فخضوع الأولى للسلطة المانعة للدولة مانحة الجنسية يستند إلى غياب أية ولاية مختصة، في هذا الجزء من البحار، إذ من الضروري أن تخضع كل سفينة إلى النظام القانوني لدولة ما، وإن اختار دولة العلم لهذا الغرض هو الاختيار الأنسب والأكثر معقولة. وسبب العلاقات التي يجب أن توجد بين السفينة والدولة التي تسمح لها برفع علمها، فإن هذه الأخيرة لا يمكن إلا أن تهتم بمصير سفينتها في أعالي البحار، فهذه الدولة، بسبب ما عليها من وسائل مادية، تكون هي الأفضل لضمان استتباب النظام على ظهر السفينة واحترام قوانينها ولوائحها، وذلك بسبب رابطة الجنسية بين الدولة والسفينة فيكون إخضاع

¹ - محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مرجع سابق، ص 552.

السفينة إلى ذلك النظام يستند إلى الاختصاص الشخصي الذي تمارسه دولة العلم على السفن التي تحمل جنسيتها.

أما بالنسبة للسفن العامة فالأمر يختلف لأنه لا يتعلق بالمساحة البحرية أو المنطقة التي تبحر فيها السفينة، وإنما للطبيعة الخاصة لأجهزة الخدمة العامة التي تعبر سيادة الدولة⁽¹⁾.

الفرع الثاني

الوضع القانوني الخاص بالسفينة الحربية في أعالي البحار

تقضي القاعدة العامة في القانون الدولي بخضوع السفن العامة والخاصة لاختصاص دولة العلم في أعالي البحار، إلا أن هذه القاعدة تقبل بعض الاستثناءات بالنسبة للسفن الخاصة، ولا تقبل أي استثناء مع السفن العامة بموجب الحصانة الممنوحة لها من القانون الدولي، حيث يوجد اتفاق عام في الفقه والقضاء الدوليين وحتى في الاتفاقيات الدولية، على عدم خضوع السفن الحربية إلا لقضاء دولتها⁽²⁾ وذلك لأنها تمثل سيادة الدولة بشكل كامل، وهي بهذا مساوية لكل سفينة حربية تقابلها في البحر، وبما أن الدول متساوية في السيادة، إذا لا يمكن لسفينة حربية أن تخضع سفينة حربية تابعة لدولة أخرى لها⁽³⁾.

تتمتع السفن العامة بقسميها بوضع قانوني خاص يميزها عن السفن الخاصة من حيث معاملتها في أعالي البحار، حيث تحيطها حصانة كاملة تجاه اختصاص أية دولة أخرى غير دولة العلم، وترجع هذه الحصانة أساساً إلى أن السفينة الحربية تباشر عملاً من أعمال الدفاع الوطني، وهذه الأعمال تعد من المخصصات الأساسية للدولة ذات السيادة.

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 463.

² - انظر كل من:

- عبد الكريم علوان، مرجع سابق، ص 110-111.

- طارق عزة رخا، مرجع سابق، ص 283.

³ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 461.

كما تعتبر السفينة ممثلة للدولة وسيادتها وسلطانها، والمساس بها يعتبر مساساً انتهاكاً لهذه العناصر المختلفة، ومن جهة أخرى باعتبار السفينة الحربية أداة الدفاع الوطني للدولة فإنها تكون محاطة بالسرية التي تعتبر خاصية جوهرية من خصائص الدفاع في الدولة، وبالتالي فإن اتخاذ أي إجراء في مواجهتها من جانب دولة العلم أو إخضاعها لاختصاصها يعتبر كشفاً لهذه السرية وهو الأمر الذي لا تقبله أية دولة⁽¹⁾، لذا تكون الدولة الأجنبية بشؤون هذه السفينة بمثابة الكشف عن تلك أسرار، الأمر الذي يتعارض مع المصالح الأساسية لدولة علم السفينة وأمنها، وهذا ما أكدته المادة 302 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾ التي أعفت الدول في وفائها بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية. وتمتد حصانة السفن الحربية -باعتبارها حصانة كاملة- لتشمل الحصانة التشريعية والحصانة ضد أعمال البوليس وإجراءات الضبطية والتفتيش وأي عمل من أعمال مباشرة الاختصاص⁽³⁾.

أكدت هذه الحصانة في العديد من السوابق الدولية منها قضية السفن (constitution) وقد تواترت مثل هذه السوابق جميعها على أن جميع السفن الحربية تتمتع بحصانة كاملة ومطلقة منعها من الخضوع إلى قضاء الدول الأجنبية.... وهو ما قد يعتبر عملاً من أعمال الحرب⁽⁴⁾، وهو ما أكدته عليه لجنة القانون الدولي في تقريرها لعام 1956 في نص المادة 32 فقرة 02⁽⁵⁾، والمادة 09 من اتفاقية أعالي البحار 1958⁽⁶⁾، والمادة 95 و96 من اتفاقية قانون البحار لعام

¹ - إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، مرجع سابق، ص 103.

² - تنص المادة 302 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 " دون الإخلال بحق أي دولة طرف في اللجوء إلى إجراءات تسوية المنازعات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، ليس في هذه الاتفاقية ما يعتبر بأنه يتطلب من دولة طرف، في وفائها بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية، تقديم معلومات يكون إفشاؤها متعارضاً مع المصالح الأساسية لأمنها".

³ - إبراهيم محمد العناني، قانون البحار....، مرجع سابق، ص 103.

⁴ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 214.

⁵ - عبد الحفيظ بتغة، تدخل الدولة في أعالي البحار....، مرجع سابق، ص 41.

⁶ - « Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental non commercial jouissent, en haute mer, d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon ». Art 09 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

1982⁽¹⁾، والمادة 33 من تقرير لجنة القانون الدولي لعام 1956 بالنسبة لسفن الحكومية غير الحربية⁽²⁾، ووردت الإشارة إلى نفس الحصانة في المادة 236 من تلك الاتفاقية (اتفاقية جنيف لعام 1956) في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث⁽³⁾، وكذلك الحال بالنسبة للسفن العامة غير الحربية التي تتمتع بمركز مماثل لمركز السفن الحربية، فهي تتمتع وفقا لاتفاقيتي عام 1958 و1982 بالحصانة الكاملة من ولاية أية دولة غير دولة العلم عند وجودها في أعالي البحار.

¹ - تنص المادة 95 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم".

- تنص المادة 96 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " يكون لسفن التي تمتلكها أو تسيروها دولة ما وتستخدمها فقط في مهمات حكومية غير تجارية حصانة تامة، في أعالي البحار، من ولاية أية دولة غير دولة العلم".

² - تنص المادة 33 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " ليس في هذه الاتفاقية، عدا الاستثناءات الواردة في القسم الفرعي ألف - وفي المادتين 30 و31، ما يمس الحصانات التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المستعملة لأغراض غير تجارية".

³ - تنص المادة 236 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها على أية سفينة حربية أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تملكها أو تشغيلها دولة ما، وتكون مستعملة وقتئذ فقط في خدمة حكومية غير تجارية. ومع ذلك تضمن كل دولة بواسطة اعتماد تدابير مناسبة لا تخل بعمليات وإمكانات تشغيل تلك السفن والطائرات التي تملكها أو تشغيلها، أن تتصرف هذه السفن أو الطائرات على نحو يتمشى، إلى الحد المعقول والعملي، مع هذه الاتفاقية".

الفصل الثاني

تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد السفن الخاصة الأجنبية المرتكبة

لأفعال إجرامية في حدود سيادتها الإقليمية أو ولايتها البحرية

الأساس المعترف به في القانون الدولي هو أن السفينة الموجودة في أعالي البحار لا تخضع كقاعدة عامة إلا لاختصاص دولة العلم، ويستند هذا المبدأ أن أعالي البحار لا تخضع لسيادة دولة من الدول ولا لقضاء دولة من الدول.

ومن الطبيعي إذن أن يكون الاختصاص في أعالي البحار وطنياً تباشره كل دولة على السفن التي تتبعها، وبمقتضى ذلك يعتبر قضاء دولة العلم مختصاً بالنظر فيما يرتكب على ظهر السفينة من جرائم أو ما تقوم بها من منازعات مدنية.

ويستثنى من هذا المبدأ العام بعض الحالات التي تخضع فيها السفينة لاختصاص دولة غير دولة العلم⁽¹⁾، وذلك إما لاعتبارات واقعية ومنطقية تبرر من الاختصاص القضائي للدولة الساحلية على السفن في أعالي البحار لارتكابها أفعال تقع في حدود سيادتها الإقليمية أو ولايتها البحرية وذلك باعتمادها على إجراءات خاصة بذلك كالرقابة والمطاردة الحثيثة، غير أنه أثناء عملية التدخل يقع على عاتق الدولة الساحلية بعض الالتزامات التي يجب عليها إيلاء الاعتبار لها (المبحث الأول)، كما منح للدولة الساحلية حق التدخل في أعالي البحار لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن وذلك بإتباع إجراءات خاصة مع احترام مجموعة من الالتزامات أثناء التدخل حتى لا يصبح التدخل غير مبرر (المبحث الثاني).

¹ - أنظر: - محمد درويش وريم عبود، مرجع سابق، ص 99

المبحث الأول

تدخل الدول الساحلية في أعالي البحار لحماية مصالحها المرتبطة

تتلخص فكرة التواجد الحكمي في أن إذا قامت إحدى السفن الأجنبية أثناء وقوفها أو مرورها خارج المياه الإقليمية للدولة الساحلية باستخدام قواربها في أعمال تعتبر خرقاً لقوانين وأنظمة هذه الدولة داخل بحرها الإقليمي، فإن للدولة الساحلية الحق في ممارسة الاختصاص القضائي على السفينة المخالفة وضبطها واقتيادها لموانئها لمحاكمتها كما لو كانت السفينة هي نفسها هذه (أثناء وجودها بالمياه الإقليمية للدولة الساحلية)، وذلك باعتمادها على إجراءات معينة كالرقابة من المنطقة المتاخمة والمطاردة الحثيثة (المطلب الأول)، غير أنه مقابل ذلك تزد التزامات على الدولة الساحلية احترامها أثناء ممارسة حق التدخل من أجل حماية مصالحها (المطلب الثاني).

المطلب الأول

إجراءات تدخل الدولة الساحلية لحماية المصالح المرتبطة

منح القانون الدولي للدولة الساحلية الحق التدخل في منطقة من أعالي البحار لحماية المصالح الخاصة بها، وذلك بالاعتماد على إجراءات خاصة بذلك كالرقابة، حيث يسمح للدولة الساحلية بممارسة هذا الحق في المنطقة المجاورة (الفرع الأول)، والمطاردة الحثيثة التي هي الاستثناء للولاية العامة للدولة الساحلية في أعالي البحار (الفرع الثاني).

الفرع الأول

حق الدولة الساحلية في ممارسة الرقابة في المنطقة المتاخمة

تمارس الدولة الساحلية حق الرقابة لحماية مصالحها، فتتدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لمنع خرق قوانينها الأمنية (أولاً)، وتتدخل الدولة الساحلية لمنع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية والمالية (ثانياً)، وتتدخل الدولة الساحلية لمنع خرق قوانينها وأنظمتها

الخاصة بالصحة (ثالثاً)، وتدخل الدولة الساحلية لمنع خرق قوانينها وأنظمتها المتعلقة
بالهجرة (التسلل غير الشرعي) (رابعاً)

أولاً: تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لمنع خرق قوانينها الأمنية

سبق وأن تطرقنا سابقاً إلى ما استقر عليه العمل بالاعتراف للدولة الساحلية بحق ممارسة الاختصاصات الجمركية والمالية على مسافة تمتد أكثر من 12 ميل بحري، فقد نصت المادة 24 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 والمادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾ على أنه: "يجوز للدولة الساحلية أن تمارس على منطقة مجاورة لبحرها الإقليمي الرقابة...."، ولاشك منح الدولة الساحلية اختصاص منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية وتلك المتعلقة بالهجرة والصحة على سبيل الحصر جاء لإرضاء الدول البحرية الكبرى التي ما كانت تسمح في تلك الفترة الزمنية باختصاصات للدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة تزيد عما هو منصوص عليه في المادة 24 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958، ولقد اعتبرت الدولة الساحلية النص على هذه الاختصاصات وتجسيدها في التعامل الدولي نجاحاً "نسبياً" لأنه لم يتم الاستجابة لكل مطالبها، طالبت العديد من الدول الساحلية خاصة النامية بحقوق خاصة في موضوع الأمن ولكن عارضت دول أخرى الاعتراف بحقوق خاصة في موضوع الأمن للدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة.

وتجدر الإشارة أنه، عند بحث لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة، موضوع إعداد مشروع اتفاقيات قانون البحار، أثارت فكرة المنطقة المتاخمة الكثير من النقاش داخل اللجنة وكان أكثر الخلاف منصبا حول طبيعة الحقوق التي تمارسها الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة، وقد توصلت اللجنة بعد مناقشات مستفيضة إلى اتفاق حول نص المادة

¹ - راجع المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- راجع المادة 24 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

66 من المشروع الذي أقرته في دورة 1956⁽¹⁾، وقد رفضت اللجنة الاعتراف للدولة الساحلية بحقوق خاصة في موضوع الأمن، وذلك حسب الطبيعة الغامضة جدا لعبارة "الأمن"، وقد أقر المؤتمر الأول لقانون البحار هذا النص في المادة 24 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 التي جاءت خالية من أية إشارة لموضوع الأمن⁽²⁾.

وبالرجوع إلى المادة 24 من نفس الاتفاقية والمادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، نجد أن هاتان المادتين لم تعترفا بحقوق خاصة للدولة الساحلية في موضوع الأمن على المنطقة المتاخمة إلا أن الممارسة الدولية في هذا المجال جاء على نحو يختلف تماما عما ذهبت إليه كل من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث نجد موقف غالبية الدول الكبرى خلال الفترة الزمنية التي سبقت اتفاقية 1958، متجها نحو الاعتراف لنفسها بحق اتخاذ الإجراءات الضرورية القسرية، لحماية مصالحها الأمنية والعسكرية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي أطلق عليها تسمية منطقة أمنية، كما هو الحال بالنسبة لإيطاليا التي أنشأت بموجب قانون 1912 وكذا الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1982⁽³⁾.

فمن المستطاع القول بأن حق كل دولة في صيانة بقائها هو من الحقوق الأساسية التي تعلق على غيرها، وينبغي التسليم بحق الدولة في حماية أمنها في المنطقة المتاخمة بما لا يتعارض مع فلسفة وأسس القانون الدولي للبحار القائمة على أساس التوازن بين مصالح

¹ - التي تنص على ما يلي: " للدولة الساحلية أن تباشر في منطقة من أعالي البحار متاخمة لبحرها الإقليمي الرقابة الضرورية... الإقليمية للدولتين".

- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 214.

² - راجع المادة 24 من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958.

³ - خالد بوزيدي، مرجع سابق، ص ص 111-112.

الدولة الساحلية، والحقوق والحريات المقررة للدول الأخرى في مباشرة حرية الملاحة في المنطقة المتاخمة⁽¹⁾.

فمن الناحية العسكرية فقد وجدت أن مسافة الأميال الثلاثة التقليدية للبحر الإقليمي لا تكفي لحماية الدولة ضد العمليات العسكرية المعادلة، ولا يمكن للدولة أن تنتظر مكتوفة اليدين حتى يقترب الخطر من شواطئها إلى هذا الحد، ولذا فقد تغالت بعض الدول في تحديد منطقة الأمن الخاصة بها إلى حد كبير، وتطلق بعض الدول على تلك المنطقة مسمى "منطقة الدفاع البحرية"، وقد ابتدعت الولايات هذا النظام سنة 1918 ولا زال معمول به إلى الآن في 16 منطقة، وتجزئه الفقرة 03 من المادة 16 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958⁽²⁾، وكذا المادة 22 فقرة 03 من المشروع غير الرسمي إقامة مناطق من هذا القبيل ولكنها تشترط أن يكون ذلك بصفة مؤقتة.

ويتفق المشروع غير الرسمي شأنه في ذلك شأن المادة 24 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 مع ما قدمته في شأن المصالح التي تحميها فكرة المنطقة المتاخمة عدا أنه لا يذكر النواحي العسكرية لأن الفقرة الأولى من⁽³⁾ المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽⁴⁾ تنص على أن: "1- للدولة الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل:

- منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو

الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي؛

¹ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 120.

² - « 3 - Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, l'Etat riverain peut, sans établir de discrimination entre les navires étrangers, suspendre temporairement, dans des zones déterminées de sa mer territoriale, l'exercice du droit de passage inoffensif de navires étrangers si cette suspension est indispensable pour la protection de sa sécurité. La suspension ne prendra effet qu'après avoir été dûment publiée. ».

³ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 172.

⁴ - المادة 33 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو

بحرها الإقليمي". وفي هذا الصدد تمت الاستعانة بقول شيئا قبل أن تصل السفينة إلى الأميال الثلاثة إذا كان ذلك لازما لصالح الدولة، ولا يكون للسفينة ذات النية السيئة أن تثير مسألة أنها لم تدخل بعد في البحر الإقليمي⁽¹⁾.

ثانيا: تدخل الدولة الساحلية لمنع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية والمالية

تعد المصالح الجمركية والمالية الباعث الأكبر الذي أدى إلى إنشاء المنطقة المتاخمة، فنجد أن إسبانيا قد قررت في قانون 15 أكتوبر 1894 إنشاء منطقة متاخمة مداها 6 أميال من أجل حماية مصالحها الجمركية والمالية وحددت اليونان منطقتها المتاخمة إلى 12 ميل بحري وإيطاليا إلى 10 ميل بحري عملا بالقانون الصادر في 27 مارس 1817⁽²⁾، بإضافة إلى قوانين الذئاب التي سمحت بإنشاء المنطقة المتاخمة، فقد شهد القرن 18 سلسلة من القوانين البريطانية التي أطلق عليها قوانين الذئاب البحرية⁽³⁾، وبمقتضى تلك القوانين التي صدرت عام 1718-1736-1764 تأكد حق السلطات البريطانية في القيام بممارسة بعض الاختصاصات على طول الشواطئ البريطانية، في مسافات تتجاوز نطاق البحر الإقليمي الذي كان محدد بثلاثة أميال، فقد كان مسموحا لتلك السلطات بمباشرة نشاطها في مسافات تصل إلى 14-15-17 ميلا، وقد ظلت تلك القوانين سارية المفعول حتى عام 1876.

كما أن القانون الأمريكي سنة 1922 لنفس الغرض وهو فرض الرقابة الجمركية والمالية حيث كانت الولايات المتحدة الأمريكية في ذلك الوقت تعاني من مشكلة تهريب

¹- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 173.

²- محمد طلعت الغنيمي، المرجع نفسه، ص 171.

³- يقصد بقوانين الذئاب البحرية فرض الرقابة أو إنزال العقاب على السفن الوطنية والأجنبية التي لا تقصد ميناء الرسو بطريق طبيعي، بل تتربص بالشاطئ من المسافة الخارجية عن نطاق البحر الإقليمي، وتتصرف بطريقة مشبوهة. تحاكي طريقة الذئاب وذلك كي تعاقب سلطات الدولة الساحلية فتفرغ شحناتها أو تشحن بضائع مهربة، وهكذا أقامت المملكة المتحدة منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي بإريائها المنفردة.

المشروبات الكحولية، وبعدها جاء قانون المعروف Tarif acte والذي أصدر في عام 1922 للسلطات الأمريكية سندا قانونيا لمواجهة مثل تلك الأحوال، فقد كان من أهم أحكامه فرض رقابة السلطات الأمريكية على جميع السفن مهما كان العلم الذي ترفعه التي توجد في المسافة ما بين 3 أميال إلى 12 ميل بحري من شواطئ الولايات المتحدة الأمريكية، وفرض جزاءات المختلفة على كل سفينة يثبت أنها تزاوّل عمليات تهريب المشروبات الكحولية⁽¹⁾.

فكل من المادتين 33 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾ والمادة 24 فقرة 01 اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1985⁽³⁾ تضمنتا نفس الحكم أي تم الاعتراف على اختصاص الدولة الساحلية بمنع خرق قوانينها الجمركية والمالية على مسافة 12 ميل بحري، إذ يجوز للدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة أن تمارس الرقابة لغرض منع خرق قوانينها الجمركية والمالية داخل إقليمها الأرضي أو في بحرها الإقليمي والمعاقبة على خرق القوانين والنظم التي ترتكب على إقليمها أو بحرها الإقليمي. ومن بين الاختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة رصد تحرك السفن، وهو ما يضمن دخول السلع والبضائع إلى الدولة الساحلية بطريقة قانونية عن طريق تقديمها إلى الجمارك، ودفع الرسوم والضرائب.

وعلى ضوء ما تقرر للدولة الساحلية من صلاحيات لحماية مصالحها الجمركية والمالية في منطقتها المتاخمة في ظل اتفاقية جنيف لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982، قامت العديد من الدول بإصدار نصوص قانونية تأكيدا لهذا الحق بغية تنظيم وتحديد السلطات التي يمكن اتخاذها من جانب الدولة الساحلية لحماية مصالحها الجمركية والمالية وفقا لما قضت به اتفاقية قانون البحار لعام 1982، من بينها الجزائر، حيث اعتمدت

¹ - أنظر: محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي....، مرجع سابق، ص ص 64-67

² - راجع المادة 33 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - Voir l'Art 24 chif 01 24 de la convention de Genève de 1958 sur la zone contiguë et la mer territoriale.

مجموعة من القوانين ذات الصلة، نذكر منها القانون الجمركي رقم 07/79 والمتمم بموجب القانون رقم 98-01 المؤرخ في 22 أوت 1998⁽¹⁾ الذي حدد مجموعة من الإجراءات التي يمكن للدولة الجزائرية اتخاذها، في سبيل منع خرق قوانينها وأنظمتها خاصة الجمركية والمالية منها في المنطقة الجمركية الجزائرية.

إذ يتعين على ريان السفينة فور دخول السفينة إلى المنطقة المتاخمة، وعند أول طلب تقديم يومية السفينة والتصريح بالسفينة أو بأية وثيقة أخرى تقوم مقامها إلى أعوان الجمارك عند صعودهم على متن السفينة قصد تأشيرتهم، وتسلم نسخة من التصريح بالحمولة أو أية وثيقة تقوم مقامها لأعوان الجمارك، لتمكينهم من ممارسة الرقابة⁽²⁾.

ومن أجل ذلك أقر القانون الجزائري لرجال الجمارك حق تفتيش البضائع والأشخاص والسفن وذلك بصعودهم على متن السفن، وبغرض منع كل خرق القوانين والأنظمة التي تتولى إدارة الجمارك وتطبيقها والتي ينص عليها هذا القانون على قمعها⁽³⁾، وفقا لما قضت به المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 فقد أورد القسم السابع من الفصل الخامس عشر من قانون الجمارك الجزائري سلسلة من العقوبات تحت عنوان " و - أحكام جزائية" تنقسم فيها الجرائم إلى جنح ومخالفات، إذ تنقسم المخالفات الجمركية بدورها إلى 5 درجات، وتنقسم الجرح الجمركية إلى 4 درجات وتتعدد العقوبات فيها من الغرامة إلى الحبس، على حسب درجة المخالفة أو الجنحة المرتكبة.

¹ - قانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979، يتضمن قانون الجمارك، ج، ر، ج، ج، العدد 30، الصادرة في 29 جويلية، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-01 المؤرخ في 22 أوت 1998، ج، ر، ج، ج، العدد 61، لعام 1998.

² - تنص المادة 53 من قانون الجمارك الجزائري على ما يلي: " يجب على ريان السفينة أن يكون على استعداد لتقديم يومية السفينة، وبيان الحمولة لإدارة الجمارك، أو للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ لتأشيرها، وذلك فور دخول هذه السفينة المنطقة البحرية من نطاق الجمركي وتسلم نسخة من بيان الحمولة لإدارة الجمارك لتمكينها من ممارسة مراقبتها".

³ - تنص المادة 41 من نفس القانون على ما يلي: " يجوز لأعوان الجمارك تفتيش البضائع ووسائل النقل والبحث عن مواطن الغش تطبيق أحكام هذا القانون".

كما يرمي القانون رقم 04-17 المؤرخ في 16 فبراير 2017 المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-79 المؤرخ في 21 يوليو 1979 والمتضمن قانون الجمارك⁽¹⁾، تبين المفاهيم المكرسة من طرف الاتفاقية الجمركية الدولية التي انضمت إليها الجزائر، حيث يوفر الكثير من الضمانات للمتعاملين الاقتصاديين، والمستثمرين بخصوص توحيد إجراءات التخليص الجمركي طبقا للمعايير الدولية المستعملة من طرف منظمة الجمارك حول تبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية⁽²⁾. إلى جانب الإجراءات الخاصة بموضوع الجمارك والضرائب، هناك حقوق أخرى خاصة بالأمن.

ثالثا: تدخل الدولة الساحلية لمنع خرق قوانينها وأنظمتها الخاصة بالصحة

تهدف الدولة الساحلية من الناحية الصحية إلى تنقية البلاد من الأمراض المعدية والمتواصلة التي قد تنتقل إليها من الخارج عبر هذه المنافذ الساحلية بحيث لا يسمح بالدخول لأية بضائع أو أفراد، إلا إذا كان حاملا لشهادة طبية تفيد تحصينه من الأمراض، بحيث إذا ثبت مخالفة سفينة لأنظمة الحجز أو الأنظمة القانونية الداخلية اقتادتها لمياها الساحلية وتولت محاكمة طاقمها على أرضها⁽³⁾.

حيث منح للدولة الساحلية حق حماية مصالحها المتعلقة بالصحة وهذا ما قرره المادة 33 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والمادة 24 فقرة 01 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي لعام 1958، فالدولة الساحلية في منطقتها المتاخمة أن تمارس السيطرة من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها المتعلقة بالصحة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي والمعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

كما نجد أنه تم تحديد منطقة للإشراف الصحي يختلف مداها باختلاف الدول، فإنجلترا مثلا قررت عام 1758 منطقة بحرية متاخمة مداها أربع أميال بحرية للإشراف الصحي بقصد حماية

¹ - قانون رقم 04-17 مؤرخ في 16 فبراير سنة 2017، المعدل والمتمم بالقانون رقم 07-79 المؤرخ في 21 يوليو 1979 والمتضمن قانون الجمارك.

² - إبراهيم عزوز، مرجع سابق، ص 21.

³ - جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 151.

البلاد من مرض الطاعون، وقد أنقصت هذه المنطقة إلى اثنان ميل بحري تم أصبحت الآن ثلاثة أميال بحرية، كما قامت إيطاليا بمد منطقة الإشراف الصحي إلى خمسة ميل بحري⁽¹⁾.

كما يمكن للدولة الساحلية ممارسة الاختصاص الوارد في المادة 33 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 التي جاءت بعبارة " السيطرة اللازمة"، والتي يقصد منها حق الدولة الساحلية في مد سلطتها التشريعية والإدارية والعقابية إلى المنطقة المتاخمة، حيث لها الحق في إلزام الغير باحترامها سواء بالاستيلاء أو القبض وتوقيع الجزاء على المخالف⁽²⁾.

وبما أن المنطقة المتاخمة تم إدخالها ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو باعتبارها المنطقة المتاخمة جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة فإن مضمون المادة 73 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 يسري حتى على المنطقة المتاخمة، حيث جاءت المادة 73 متضمنة حق تنفيذ قوانين وأنظمة الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة عند مخالفة سفن الصيد لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، فالمادة 73 فقرة 01 السالفة الذكر قد منحت للدولة الساحلية حق اتخاذ مجموعة من التدابير ومن بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعوى قضائية ضدها وفقا لما تقتضيه الضرورة لضمان الامتثال لقوانينها وأنظمتها ومنع خرقها⁽³⁾.

مقابل الحق الممنوح للدولة الساحلية في المادة 73 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، فإن نفس المادة في الفقرة 02 و 03 أعطت ضمانات محددة للسفن الأجنبية منها: إخلاء سبيل السفن التي أخضعت للاحتجاز وطواقمها عندما تقوم بتقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر كما أكدت على عدم جواز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية

¹ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 172.

² - راجع المادة 33 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

³ - تنص المادة 73 فقرة 01 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " 1- للدولة الساحلية، في ممارسة حقوقها السيادية في استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أن تتخذ تدابير من بينها تفقد السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة دعوى قضائية ضدها، وفقا لما قد تفتضيه الضرورة، لضمان الامتثال للقوانين والأنظمة التي اعتمدها طبقا لهذه الاتفاقية".

على مخالفة قوانينها وأنظمتها عقوبة السجن إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك⁽¹⁾،
كم أضافت نفس المادة في الفقرة 04 منها ضمان آخر المتمثل في ضرورة أن تسارع الدولة
الساحلية في حالات احتجاز السفن الأجنبية أو احتباسها إلى إبلاغ دولة العلم بالوسائل
المناسبة والإجراءات المتخذة وبالعقوبات التي يتم فرضها على السفن المخالفة لكي تتمكن
دولة العلم من متابعة تلك الإجراءات والتأكيد من مدى ملائمتها من عدمه⁽²⁾.

رابعاً: تدخل الدولة الساحلية لمنع خرق قوانينها وأنظمتها المتعلقة بالهجرة (التسلل غير
الشرعي)

تعتبر فكرة التواجد الحكمي ذا أهمية كبرى في حالة مرابطة السفينة الأجنبية خارج
المنطقة المتاخمة وقيامها بإرسال متسللين في قواربها لإقليم الدولة الساحلية مما يعتبر
انتهاكاً لقوانين الهجرة بها، وكذلك في حالة وقوف السفينة الأجنبية خارج منطقة الصيد
التابعة للدولة الساحلية وقيام قواربها بعمليات الصيد في مياه الدولة الساحلية دون تصريح
منها وبالمخالفة لقوانينها.

ويوضح هذه الفكرة حادث السفينة الكندية "ارونا" عام 1888، التي قامت السلطات
الروسية باعتقالها بسبب قيام أفراد طاقمها باستخدام قواربها في صيد كلاب البحر من منطقة
تبعد نصف ميل على الشاطئ الروسي، وقد أقرت الحكومة البرتغالية بأنه: على الرغم من
أن السفينة وقت اعتقالها كانت توجد خارج نطاق الثلاثة أميال وهي حدود المياه الإقليمية،

¹- تنص المادة 73 فقرة 02 و03 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " 2- يخلى من غير تأخير سبيل
السفن التي أخضعت للاحتجاز وطواقمها لدى تقديم كفالة معقولة أو ضمان آخر.

³- لا يجوز أن تشمل العقوبات التي تفرضها الدولة الساحلية على مخالفة قوانينها وأنظمتها المتعلقة بمصائد الأسماك
في المنطقة الاقتصادية الخالصة عقوبة السجن، إلا إذا اتفقت الدول المعنية على خلاف ذلك، ولا أي شكل آخر من
العقوبة المدنية".

²- تنص المادة 73 فقرة 04 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " في حالات احتجاز السفن الأجنبية أو احتباسها، على
الدولة الساحلية أن تسارع على إبلاغ دولة العلم، بالوسائل المناسبة، بالإجراء المتخذ وبأية عقوبات تفرض بعد ذلك".

فإن قيامها فعلا بالصيد في المياه الروسية بواسطة قواربها دون تصريح يعطي الحق في القبض عليها ومصادرتها.

ومن ناحية أخرى فإن الرأي السائد فقها وقضاء يرى أن فكرة التواجد الحكمي لا تنطبق عليه في حالة وجود السفينة الأجنبية خارج المنطقة المجاورة وتسلمها البضائع المهربة بواسطة قوارب ترسل من شاطئ الدولة، ويرجع ذلك لاختلاف الوضع في الحالتين:

- الحالة الأولى: تمارس قوارب السفينة وهي جزء منها النشاط غير المشروع في المنطقة المجاورة أو المياه الإقليمية للدولة الساحلية.

الحالة الثانية: فلا يوجد تواجد حكمي حقيقي للسفينة داخل حدود الدولة يعطيها الحق في ممارسة اختصاصها القضائي عليها، ويوضح ذلك قضية السفينة البريطانية " سيتو " التي تتلخص وقائعها في قيام إحدى السفن الإيطالية بنقل بضائع مهربة إلى السفينة البريطانية " سيتو " خارج المنطقة الجمركة لإيطاليا والمحدد باثنا عشر ميلا، وقامت السلطات الإيطالية بالقبض على أفراد طاقم السفينة وقدمتهم للمحاكمة وأصدرت محكمة النقض الإيطالية حكما سنة 1957 بالإفراج عن أفراد طاقم السفينة " سيتو " على أساس أنه طبقا للقانون الدولي لا تستطع الدولة أن تمارس اختصاصها الإقليمي على السفينة أجنبية في أعالي البحار إلا في حالة الاستثنائية للمطاردة الساخنة والتي لا تتوافر في هذه القضية حيث أن السفينة " سيتو " لم تدخل المياه الإيطالية⁽¹⁾.

الفرع الثاني

المطاردة الحثيثة

تباينت التسميات التي أطلقت على المطاردة الحثيثة، فالبعض يستخدم مصطلح حق التتبع والبعض الآخر استخدم مصطلح حق المطاردة الساخنة أو الحارة، لكن جميعها

¹ - عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي العام المعاصر، دار الكتب المصرية، القاهرة، مصر، 2009، ص ص 347-348.

مترادفات وتعطي نفس المعنى، وجميعها تعني أن المطاردة تبدأ مباشرة بعد ارتكاب المخالفة، وأنها تعتبر حق استثنائي للدولة الساحلية في مد سلطتها على السفن الأجنبية بأعالي البحار، عند وجود أسباب وجيهة للاعتقاد أن السفينة الأجنبية خرقت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، حيث كرسه الفقه والقضاء الدولي والعرف الدولي، والمؤكد عليه من قبل معهد القانون الدولي في قراره الصادر سنة 1894 وقنن بفضل المادة 23 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958 والمادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾. غير أنه بالمقابل تمس بمبدأ حرية أعالي البحار والذي يعتبر الضمان الأساسي لمصالح الجماعة الدولية.

ونظرا لتمييز أعالي البحار بحرية الاستخدام لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، فإنه تم وضع عدة ضوابط لممارسة هذا الحق، عكس حالات أخرى التي تستند إلى الجرائم الدولية لتبرير المطاردة، وإذا كانت هذه الحالات تشبه حق المطاردة الحديثة من حيث الشكل فإنها تختلف عنه من حيث المضمون (أولا)، مع شرط توفر أسباب تتعلق بارتكاب جريمة دولية لممارسة المطاردة (ثانيا).

أولا: ضوابط ممارسة حق المطاردة الحديثة في أعالي البحار

القاعدة العامة أنه عند انطلاق المطاردة الحديثة من المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو ولايتها هو استمرار تلك المطاردة إلى أعالي البحار إلى أن يتم اعتقال السفينة المطاردة، إلا أنه في بعض الحالات قد تتجح السفينة المطاردة في الدخول إلى البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها، أو البحر الإقليمي لدولة ثالثة ففي هذه الحالة على السفينة التي تمارس المطاردة الحديثة أن تنهي المطاردة طالما أنه لا تجوز ممارسة أية سلطات

¹ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر....، مرجع سابق، ص ص 259-260.

داخل البحر الإقليمي لدولة ثالثة⁽¹⁾.

لكن الدكتور حسن خطابي قدم رأيه في السؤال المطروح حول ما إذا كان من الممكن الاستمرار في مطاردة سفينة أجنبية إذا تمكنت من دخول المنطقة المجاورة لدولتها أو لدولة ثالثة، وبالنظر إلى الهدف من انشاء المنطقة المجاورة حسب المادة 33 من اتفاقية قانون البحار والمادة 24 من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، هو حماية بعض المصالح الخاصة بالدولة الساحلية فيها، فإنه لا يمكن أن تشكل مؤسسة لحماية حقوق ليست لها علاقة بهذه الأهداف الخاصة، علاوة على ذلك أن المنطقة المتاخمة هي الأقرب من حيث نظامها القانوني إلى أعالي البحار منه إلى البحر الإقليمي فيما يتعلق بممارسة حرية الملاحة، لذلك لا مانع من الاستمرار في مطاردة السفينة الأجنبية حتى وإن دخلت المنطقة المتاخمة لدولتها، أو المنطقة المتاخمة لدولة ثالثة، لأن الدولة الساحلية لا تمارس على هذه المنطقة سيادة بل تمارس فقط ولاية محددة بحماية بعض المصالح الخاصة المتعددة على سبيل الحصر في الاتفاقية⁽²⁾.

نفس السؤال بالنسبة للمنطقة الاقتصادية الخالصة التي يمكن أن تنطلق منها المطاردة في حالة ما إذا حدث هناك خرق لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، والمرتبطة بالحقوق المنصوص عليها في المادة 56 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، ونظرا لولاية الدولة الساحلية على هذه المنطقة فإنه تستطيع السفينة التي تمارس المطاردة الحثيثة الاستمرار في مطاردة السفينة الأجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة العلم أو لدولة ثالثة، كما لو كانت تلك المطاردة مستمرة في أعالي البحار وهذا وفقا لنص المادة 111 فقرة 07⁽³⁾، التي

¹ - تنص المادة 111 فقرة 03 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ما يلي: " ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاربتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى. "

² - أنظر: حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة....، مرجع سابق، ص ص 168-169.

³ - تنص المادة 111 فقرة 07 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " لا تجوز المطالبة بالإفراج عن سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة واصطحبت إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة، بالاستناد فقط إلى أن المنطقة قد مرت أثناء رحلتها وهي مصطحبة عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحار العالية، إذا جعلت الظروف ذلك ضروريا. "

لا تجيز الإفراج عن سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة اصطحبت، بالاستناد فقط إلى أن السفينة قد مرت أثناء رحلتها وهي مصطحبة عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار، إذا جعلت الظروف ذلك ضروريا.

أما في حالة استمرار المطاردة الحثيثة فوق الجرف القاري لدولة علم السفينة المطاردة، أو الجرف القاري لدولة ثالثة، فإن الأمر يختلف حسب ما اذا كنا بصدد وجود جزر اصطناعية أو لا، فالمياه التي تعلق الجرف القاري تعتبر بموجب المادة 78 جزء من أعالي البحار، ويجب أن لا تمس الدولة الساحلية لحقوقها على الجرف القاري النظام القانوني لتلك المياه أو الحيز الجوي الذي يعلوها⁽¹⁾.

ثانيا: توفر أسباب تتعلق بارتكاب جريمة دولية لممارسة المطاردة

تعتبر ممارسة تجارة الرقيق والقرصنة وتجارة المخدرات واللبث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار من الجرائم البحرية الدولية الخطرة على البشرية جماء، يستوجب على كل دولة أن تعاقب مرتكبي الجريمة أيا كانت جنسيتهم سواء ارتكبوها في المجالات البحرية الخاضعة لسيادتها أو ولايتها أو في أعالي البحار.

والسؤال المطروح في هذه الحالة حول إمكانية مطاردة سفينة أجنبية رفضت التوقف والخضوع لعملية المطاردة في حالة اشتباه في قيامها بأحد الأنشطة الإجرامية، حيث أن هذه الأعمال تبرر المطاردة في أعالي البحار، إلا أن ذلك لا يعني ممارسة لحق المطاردة الحثيثة، لأن ملاحقة السفينة في أعالي البحار من أجل تجارة الرقيق أو القرصنة البحرية لا يعتبر خرقا لحقوق دولة بعينها، بل هو خرق لحقوق الجماعة الدولية، ثم أن الملاحقة تتم في منطقة لا تخضع لسيادة أية دولة، في حين أن المطاردة الحثيثة يجب أن تنطلق من

¹ - أنظر: حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة....، مرجع سابق، ص 127.

- راجع المادة 78 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

مجالات بحرية خاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية المتضررة من سلوك السفينة المطاردة⁽¹⁾.

وضعت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 عدة شروط رئيسية يجب توافرها من أجل تحقيق مطاردة صحيحة متفقة مع القانون الدولي، هذه الشروط جماعية وليست فردية بمعنى أنه يجب توافرها جميعا وسقوط إحداها يعني سقوط المطاردة، هذا هو مضمون قرار محكمة العدل الدولية للبحار في قضية M/ VSAIGA⁽²⁾، إذ ميزت نفس المادة (111) من نفس الاتفاقية بين نوعين من الشروط، الشكلية والموضوعية، فتتمحور الشروط الشكلية لممارسة حق المطاردة الحديثة في عدة شروط مختلفة، فمنها ما هو مرتبط بالمكان الذي تنطلق منه المطاردة، ومنها ما هو مرتبط بطبيعة السفينة التي تقوم بالمطاردة، ومنها ما هو مرتبط بطبيعة السفينة موضوع المطاردة، والموضوعية التي تتمحور في شرطين: الأول وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود انتهاك لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، والثاني يتعلق بفكرة أن المطاردة يجب أن تكون مستمرة أو غير منقطعة التي سنتناولها لاحقا.

المطلب الثاني

الالتزامات الواردة على حرية تدخل الدولة الساحلية لحماية المصالح المرتبطة بها مقابل تمتع الدولة الساحلية بحق التدخل في أعالي البحار لحماية المصالح المرتبطة، فإنه هناك مجموعة من الالتزامات يتعين على الدولة الساحلية مراعاتها أثناء التدخل في هذه

¹ - أنظر: حسن خطابي، حق المطاردة الحديثة...، مرجع سابق، ص ص 171-172.

² - يتضمن قرار محكمة العدل الدولية ما يلي:

« *The international tribunal for the law of the sea has stated that these conditions for the exercise of the right of hot pursuit...*
Are cumulative each of them has to be satisfied for the pursuit to be legitimate under the convention.»

- نقلا عن: عامر غسان سليمان فاخوري، حق المطاردة الحديثة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق، مجلة الشريعة والقانون، كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربي العدد 49، 2012، ص ص 287 و 295-296.

المنطقة، وتتمثل هذه القيود أو الالتزامات في كل من الالتزام بعدم التعسف في استعمال حق التدخل ضد السفن (الفرع الأول)، واحترام شروط المطاردة الحثيثة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الالتزام بعدم التعسف في استعمال حق التدخل ضد السفن

ظهرت فكرة منع التعسف في استعمال الحق بشكل واضح في مجال العلاقات الدولية في عهد عصبة الأمم، عندما كان التفكير يدور حول إعداد مشروع المحكمة الدائمة للعدل الدولي، فقامت اللجنة الاستشارية المكلفة بوضع النظام الأساسي للمحكمة الدائمة للعدل الدولي بصياغة المبادئ العامة للقانون المعترف به في الدول المتقدمة كأحد مصادر القانون الدولي، التي تستند إليها المحكمة للفصل في المنازعات، وخلصت اللجنة الاستشارية إلى اعتبار عدم التعسف في استعمال الحق أحد المبادئ المؤسسة على العرف والقانون الطبيعي المعمول بها، والتي يجب تطبيقها في القانون الدولي⁽¹⁾.

واعتبر مبدأ التعسف في استعمال الحق من المبادئ القانونية العامة، ومصدرا من مصادر القاعدة القانونية الدولية وفقا لنص المادة 38 من النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، إذ يشكل أساس العرفي لقيام المسؤولية الدولية على أساس أن الدولة عندما تمارس الحقوق المقررة لها بموجب أحكام القانون الدولي، قد يتجاوز هذا الحق حدود هذه الرخصة محدثا أضرارا لدولة أخرى، ووفقا لرأي بعض الفقهاء تكون الدولة متعسفة في استخدام الحق عندما تمارس اختصاصاتها المشروعة بطريقة تتسبب في أضرار اشخاص قانونية أخرى.

وهناك عديد من الموثيق الدولية التي تنص على تحريم التعسف في استعمال الحق منها ما ورد في إعلان ستوكهولم للبيئة الإنسانية أن الضرر العابر للحدود يثير المسؤولية

¹ - بن عامر التونسي، أساس مسؤولية الدولة أثناء السلم في ضوء القانون الدولي العام، رسالة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ص 132.

الدولية لدولة المصدر ولو كانت قد بذلت العناية الواجبة، واتخذت الاحتياطات الواجب إتباعها لمنع وقوعها.

كما تقضي المادة 35 من ميثاق حقوق وواجبات الدول الاقتصادية الواردة في قرار الجمعية العامة رقم 3281 لعام 1974⁽¹⁾ بمسؤولية الدولة عن ضمان الأنشطة التي تتم داخل إقليمها وتحت ولايتها ورقابتها بآلا يترتب عليها إضرار للبيئة سواء في أقاليم الدولة الأخرى، أو فيما وراء حدود الولاية، وفي القانون اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تنص المادة 235 فقرة 02 منها⁽²⁾ على الدول الالتزام بالتعاون بقصد تطوير القانون الدولي المتعلق بالمسؤولية، والتعويض بضحايا الإضرار بالبيئة في مناطق خارج نطاق ولايتها القضائية من جراء استغلال الموارد الطبيعية المشتركة.

ويتضح من هذه الموثيق الدولية أن هناك التزاما دوليا للدولة الساحلية بعدم التعسف في استعمال الحق، وذلك احتراماً لسيادة غيرها من الدول، وأن يكون استعمال الحق من قبل الدولة الساحلية بشكل لا يسبب أضراراً للدول الأخرى، وإلا اعتبر هذا الاستعمال مخالفاً للالتزامات الدولية.

ويمكن لنا أن نقول في هذا الصدد أن التعسف في استعمال الحق يأخذ حكم العمل غير المشروع، وتعتبر الدولة الساحلية مسؤولة دولياً عند قيامها باستعمال الحقوق المقررة لها من قبل القانون بطريقة تسبب أضراراً للغير مع التزامها بالتعويض عن انتهاكها للالتزامات الدولية، وأنها تؤكد على ضرورة قيام الدولة الساحلية بالأخذ بهذا المبدأ القانوني الهام في العلاقات الدولية.

وفقاً بما سبق، يمكن لنا القول إن الشرط الموضوعي يتحقق إذا كان سلوك الدولة أو المنظمة الدولية مخالف للالتزام دولي معين، وهناك عنصران أساسيان يجب توافرها في هذا

¹ راجع المادة 35 من ميثاق حقوق وواجبات الدول الاقتصادية الواردة في قرار ن قرار الجمعية العامة رقم 3281 لعام 1974.

² راجع المادة 235 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

الشرط هما: وجود قاعدة قانونية دولية، وارتكاب الدولة سلوك يخالف هذه القاعدة، وأن المسؤولية تترتب إذا كان العمل غير مشروع مخالفا للالتزامات الدولية ولا عبرة بوجود الخطأ من عدمه.

فمقابل حق الدولة الساحلية في ممارسة الرقابة على السفن التي تمارس الملاحة البحرية في منطقتها المتاخمة من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي⁽¹⁾، فإنه يتعين عليها أن لا تعيق الملاحة البحرية في هذه المنطقة، وذلك باتخاذ التدابير المناسبة، وأن لا تتعسف في تطبيق القوانين كذلك.

كما يتعين على الدولة الساحلية وضع القواعد والأنظمة لحماية البيئة البحرية في المنطقة المتاخمة والحفاظ عليها، حيث منح لها الجزء 12 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 الحق في اتخاذ التدابير اللازمة من أجل منع تلوث بيئتها البحرية والسيطرة عليه، أي كان مصدره فالدولة الساحلية في حالة ما إذا ثبت لها أن السفينة الأجنبية المبحرة في منطقتها المتاخمة قد انتهكت قوانينها وأنظمتها الصحية التي من شأنها أن تلحق ضرار بيئتها البحرية، أن تتخذ التدابير اللازمة من أجل منع السفينة من الإبحار وتجريها إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، وأن لا تتعسف في تنفيذ تلك التدابير، على أن تسمح لها من مواصلة سيرها بعد إزالة أسباب الانتهاك.

الفرع الثاني

احترام شروط المطاردة الحثيئة

يقصد بحق المطاردة حق الدولة الساحلية في استمرار مطاردة سفينة أجنبية ارتكبت أثناء وجودها في المياه الداخلية أو الإقليمية لدولة ما مخالفة قانونية ومحاولة الهروب من العقاب المقرر لهذه المخالفة إلى أعالي البحار، فإن القصد من إقراره هو عدم السماح للسفن

¹ - وهذا وفقا لما ورد في الفقرة 01 من المادة 33 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وذلك بنصها على ما يلي: "1- للدولة الساحلية في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل: - منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي؛ المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة أعلاه حصل داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي."

الأجنبية بخرق سيادة الدولة الساحلية بواسطة الهروب إلى أعالي البحار. وقد نظمت المادة 33 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، والمادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 كيفية ممارسة ذلك الحق بطرق مشروعة⁽¹⁾، كما أشرنا سابقا. وتتمثل شروط المطاردة الحثيثة في كل من الشروط الشكلية (أولا)، والشروط الموضوعية (ثانيا).

أولا: احترام الشروط الشكلية للمطاردة الحثيثة

يقع على عاتق الدولة الساحلية احترام مجموعة من الشروط الشكلية أثناء ممارستها المطاردة الحثيثة

أ: انتهاك السفينة الأجنبية لقوانين وأنظمة الدولية الساحلية

ميزت المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بين المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية وتلك المناطق الخاضعة للحقوق السيادية، أجازت الفقرة الأولى من هذه المادة في شطرها الأول للسلطات المختصة للدولة الساحلية ببدء المطاردة الحثيثة إذا كانت لديها " أسباب وجيهة للاعتقاد" بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة سواء كانت متعلقة بهذه المناطق بالذات أم أنها تتعلق بإقليم الدولة بصورة عامة، أما في نطاق المناطق البحرية الخاضعة للولاية، فقد اشترطت الفقرة الأولى من المادة أعلاه في شطرها الأخير وكذا الفقرة الثانية من نفس المادة، لبدء المطاردة الحثيثة عند انتهاك السفينة الأجنبية لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المنطبقة وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 على هذه المناطق⁽²⁾.

ب: الدور التمهيدي المتوجب على عاتق الدولة التي ترغب بالملاحقة: نستنتج هذا

الشرط من خلال نص المادة 111 فقرة 04 من اتفاقية 1982⁽³⁾، إذ لا يجوز بدء المطاردة

¹ - بدرية عبد الله العوضي، مرجع سابق، ص 31.

² - أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 475.

³ - تنص المادة 111 فقرة 04 من اتفاقية قانون البحار على ما يلي: " لا تعتبر المطاردة الحثيثة قد بدأت ما لم تكن السفينة القائمة بالمطاردة قد اقتنعت بالوسائل العملية المتاحة لها، بأن السفينة هدف المطاردة، أو أحد زوارقها أو =

الحيثية إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها. وهذا ما أكدته محكمة العدل الدولية في قضية M/V saiga⁽¹⁾.

لم تذكر المادة 111 فقرة 04 من نفس المادة طبيعة الإشارة أو عدد المزايا التي يجب استخدامها، فالهدف الأساسي هم إعلام السفينة الأجنبية أنها يجب عليها أن تتوقف من أجل التحقق من مخالفة حدثت أثناء مسيرتها الخاضعة لسيادتها، كما أنها لم تحدد بعد المسافة بين كلتا السفينتين، وإنما تبنى واضعو اتفاقية قانون البحار معيار تقدير تستطيع من خلاله السفينة موضوع المطاردة أن تسمع أو ترى تلك الإشارة⁽²⁾.

كما يجب الإشارة إلى مسألة ما إذا كان من الممكن الاعتداد بالأشعار الصادر بواسطة جهاز الراديو التي أثبتت جدل خلال الأشغال لجنة القانون الدولي، وكان الإجماع على أن مثل هذا الإشعار لا يمكن اعتباره وسيلة قانونية لانطلاق المطاردة لأن إصداره يمكن أن يتم من أية مسافة⁽³⁾.

ج: وجوب انطلاق المطاردة الحثيئة من أحد مناطق الولاية

من المعروف دولياً أن المطاردة تبدأ من المياه الداخلية أو المياه الإقليمية أو المنطقة الملاصقة وتستمر إلى أعالي البحار⁽⁴⁾، وهذا ما اشترطته المادة 111 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار 1982 وجوب بدأ المطاردة الحثيئة: " ... عندما تكون السفينة الأجنبية أو

=قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد وتستخدم السفينة هدف المطاردة كسفينة أم، موجودة داخل حدود البحر الإقليمي أو، حسب ما يكون عليه الحال، داخل المنطقة المتاخمة أو داخل المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري. ولا يجوز بدء المطاردة الحثيئة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها".

¹ - Affaire de (SAIGA), (Sainte. Vincent et les Grenagianes, ...P. 290 .

² - عامر غسان فاخوري، مرجع سابق، ص 304.

تنص المادة 111 فقرة 04 من اتفاقية قانون البحار على ما يلي: " ولا يجوز بدء المطاردة الحثيئة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها".

³ - A. C.D.I, 1996, Vol 11, P.285.

⁴ - غازي حسين صباريني، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007، ص 229.

أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو المياه الأرخيبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا المطاردة لم تنقطع..."، أما الفقرة الثانية من نفس المادة فقد أضافت مناطق أخرى إلى المناطق السابقة بنصها على ما يلي: "... ينطبق حق المطاردة الحثيئة، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المقامة في الجرف القاري، من انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المنطبقة وفقا لهذه الاتفاقية على المنطقة الاقتصادية الخالصة أو الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المذكورة..".

يستخلص من نص الفقرة 04 من المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 المذكورة أعلاه، أنه لكي تكون المطاردة قانونية يجب أن تتطرق عندما تكون السفينة الأجنبية المخالفة أو أحد زوارقها أو قواربها الأخرى التي تعمل كفريق واحد ويستخدم السفينة هدف المطاردة كسفينة أم⁽¹⁾ في أحد المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، فإذا غادرت هذه المناطق قبل بدأ المطاردة سقط حق الدولة الساحلية في مطاردتها، وهذا ما تأكد عمليا في قضية السفينة (SOUTH Tomi)، تعود وقائع هذه القضية إلى سنة 2001 عندما تم مشاهدة هذه السفينة، والمسجلة في دولة توغو، تقوم بالصيد غير المرخص به في المنطقة الاقتصادية الخالصة لأستراليا، تقرررت السلطات المختصة أن تطارد هذه السفينة واستمرت المطاردة لمدة 14 يوما، تمكنت بعدها من أن توقف هذه السفينة التي وجدت على متنها ما قيمته 1.4 مليون دولار من سمك Fish Patagouna Toothe، فقامت بمصادرة السفينة وتوقيف طاقمها، استندت سلطات الدولة المطاردة خلال المحاكمة على هذه الوقائع التي تدين السفينة المطاردة، إلا أن المحكمة خلصت بعد تقييم الأدلة التي تقدم بها ريان السفينة المطاردة، Leonardo Manuel Aviles إلى أن المطاردة كانت غير قانونية، وهذا لكون أن

¹ - أنظر: حسن خطابي، حق المطاردة الحثيئة...، مرجع سابق، ص ص 28-34.

السفينة لم تؤمر بالتوفيق والتوجيه إلى ميناء Fremantle، إلا بعد مغادرتها للمنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾.

د: طبيعة السفينة التي تقوم بالمطاردة الحثيثة يجب أن تكون سفينة حربية

أشارت المادة 111 فقرة 05 من نفس الاتفاقية⁽²⁾، التي تنص على ما يلي: "لا يجوز أن تمارس المطاردة الحثيثة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرهما من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك"، أنه على الدولة الساحلية أن تمارس حق المطاردة الحثيثة من خلال السفن الحربية أو غيرها من السفن التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك. وهذا يعني أن السفن الخاصة أو التجارية لا يمكن أن تمارس حق المطاردة الحثيثة⁽³⁾.

هـ: السفينة موضوع المطاردة يجب أن تكون غير حربية

يجب أن تكون السفينة موضوع المطاردة سفينة تجارية خاصة أو سفينة حكومية مستعملة لأغراض تجارية، فالتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تنص صراحة على هذا الشرط، غير أنه يمكن أن نفهمه من سياق المادة 111 منها، إذ أن مخالفة سفينة حربية أجنبية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية لا يعطي هذه الأخيرة الحق بمطاردة السفينة المخالفة، وإنما يقتصر حقها مطالبتها بمغادرة منطقتها المتاخمة وعلى الفور قياسا لما تعمله في البحر الإقليمي عند مخالفة السفينة الحربية لقوانينها ونظمتها.

فالسفن الحربية والسفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية فإنها لا تكون موضوع المطاردة الحثيثة وهو ما يمكن استنتاجه اعتمادا على الأحكام العامة للقانون الدولي

¹ - عامر غسان سليمان الفخوري، مرجع سابق، ص ص 294-296

² - المادة 111 فقرة 05 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - غازي حسين صباريني، مرجع سابق، ص 229.

المتعلقة بحصانة بعض السفن. إنها لا تكون موضوع المطاردة، ويمكن تأكيد هذا الاستنتاج من خلال المواد 23، 95 و96 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾.

ثانيا: احترام الشروط الموضوعية للمطاردة الحثيثة

تتمحور الشروط الموضوعية حول شرطين: الأول وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود انتهاك لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، والثاني يتعلق بفكرة أن المطاردة يجب أن تكون مستمرة أو غير متقطعة.

أ: وجوب وجود أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود انتهاك لقوانين وأنظمة الدولة

الساحلية

تنص المادة 111 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار على أنه: "يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وأنظمة تلك الدولة".، إلا أن المادة 111 لم توضح ماذا يقصد بعبارة أسباب وجيهة، هل يقصد بها أن تكون الدولة الساحلية متأكدة بأنه قد حصل خرق لقوانينها وأنظمتها، أو أنه يكفي بمجرد الشك لقيام حقها في المطاردة الحثيثة؟

تم تبني هذه العبارة من قبل لجنة القانون الدولي (ILC) في عام 1956 ونفهم من هذه العبارة أنه يجب التمييز بين فكرة أن تكون الدولة متأكدة بأن هناك انتهاك للقوانين والأنظمة وليس مجرد الشك وتم الاتفاق أن الأسباب الوجيهة يجب أن تكون قائمة على التأكيد وليس الشك⁽²⁾.

¹ - حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة....، مرجع سابق، ص 177.

- راجع المواد 23، 95 و96 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - أنظر: عامر غسان فخوري: في قضية (viarsa)، مرجع سابق، ص 309-310.

للدولة الساحلية الحق في اتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أي خرق للشروط التي يخضع لها دخول السفن المتوجهة إلى مياها الداخلية أما في مياها الإقليمية لها الحق بالتحكم في الصيد، الملاحة، الشحن البحري، وعلاوة على استثمار المصادر البحرية واستغلال الثروات المائية الطبيعية الموجودة فيها⁽¹⁾.

تتمثل المناطق البحرية الممكن الاعتداء عليها والمشكل حينها مخالفة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية فيما يلي: المياه الداخلية التي تكون متصلة مباشرة مع الأرض الإقليمية للدولة، المرافئ، الأحواض والخلجان، وفيما تمارس الدولة الساحلية صلاحيتها التشريعية الإدارية القضائية والتنفيذية⁽²⁾.

والبحر الإقليمي الذي يخضع للسيادة الكاملة للدولة الساحلية، والمنطقة المتاخمة التي تعترف للدولة الساحلية بحقها في العمل على حماية البيئة والثروة البحرية الحية وغير الحية، والحفاظ على النظام العام للدولة وملاحقة المهربين والمهاجرين بصورة غير شرعية والمتهربين من الجمارك وشؤون الصحة.

والمنطقة الاقتصادية الخالصة التي تتمتع من خلالها الدولة الساحلية بحقوق سيادية، ويجب على الدولة الساحلية أن تصدر تراخيص للصيادين ولسفن الصيد الأجنبية وأن تحدد الأنواع التي يجوز صيدها وكمية وتنظيم مواسم الصيد وأن يتم وضع مراقبين ومدربين من طرف الدولة الساحلية على متن هذه السفن⁽³⁾.

ب: استمرارية المطاردة (غير متقطعة)

تشرط المادة 111 من نفس الاتفاقية أن تكون المطاردة الحثيثة مستمرة غير متقطعة، وهذا ما تم الإجماع عليه بين الدول أثناء الأعمال التحضيرية لمؤتمر لاهاي لسنة 1930

¹ - جلال فضل محمد العودي، القانون الدولي للبحار....، مرجع سابق، ص 62.

² - حسين سهيل الفتلاوي، القانون الدولي العام، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011، ص 120.

³ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ط2، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، 2000، ص 563.

على أن شرط استمرارية المطاردة الحثيثة ضروري للعناية، ونص أساس التفاوض رقم 26 صراحة على إمكانية متابعة مغادرة سفينة أجنبية في أعالي البحار شريطة ألا تكون المطاردة قد حصل فيها انقطاع، كما اشترطت المادة 11 من الوثيقة الملحقة بالبيان الختامي لمؤتمر لاهاي لسنة 1930 بدورها عدم انقطاع المطاردة لكي تكون قانونية، ونص المادة 23 فقرة 01 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 والمادة 111 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أن مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المجاورة لا تجوز إلا إذا كانت المطاردة لم تنقطع.

لم تحدد المصادر المذكورة أعلاه، زمنا معيناً أو مسافة معينة لاستمرارية المطاردة الحثيثة، فهي غير مقيدة لا بالزمان ولا بالمسافة، وقد حدثت عملياً عدة مطاردات حثيثة من الفوكلاند إلى الكاب تاوڤ في جنوب إفريقيا ومن أستراليا إلى جنوب إفريقيا. ففي قضية السفينة (SoutheTomi) استمرت المطاردة 14 يوماً، وفي قضية السفينة (Viarsa) استمرت 21 يوماً، ولا بد من الإشارة أنه إذا قامت سفينة ما بتسليم زمام المطاردة إلى سفينة أخرى فإن ذلك لا يعتبر انقطاعاً⁽¹⁾.

وللانقطاع قد يتخذ أشكال وهي:

- الانقطاع الناتج عن ظروف طبيعية كسوء الأحوال الجوية فقد تسبب بفقدان الاتصال بين السفينة المطاردة والسفينة المراقبة التابعة للدولة الساحلية.
- الانقطاع الناتج عن أسباب تقنية كالسرعة الفائقة للسفينة الأجنبية أو عطب تقني لسفينة الدولة الساحلية ما اضطرها للانقطاع عن المطاردة.
- الانقطاع لسبب إجرائي كإيقاف زوارق السفينة الأجنبية وهنا جاء الحل وفقاً للقضاء مصرحاً بأن اعتقال زوارق السفينة الأجنبية كسر استمرارية المطاردة.

¹ - عامر غسان سليمان فخوري، مرجع سابق، ص 317-318.

كما أن احتجاز السفينة المطاردة خارج البحر الإقليمي حسب المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والصعود على متنها هو سلوك يفرضه حق المطاردة الحثيثة وهو يختلف عما نصت عليه 110 من نفس الاتفاقية المتعلق بحق الزيارة المحدد بمنطقة أعالي البحار، فالمطاردة الحثيثة تكون باستعمال السفن الحربية أو الطائرات العسكرية للدولة الساحلية، فعلى الطائرات العسكرية إرسال أمر بالتوقف للسفينة الأجنبية وأن تطاردها نفسها فعلى قائد الطائرة عند بدأ المطاردة أن تكون له أسباب وجيهة للاعتقاد بوجود خرق لأنظمة وقوانين الدولة الساحلية، وهذا الأمر بالتوقف يعلن عنه بإشارة ضوئية أو صوتية على مسافة معقولة هذه المسافة تحدد وفقا للسلطة التقديرية لريان الطائرة العسكرية، فيجوز أيضا أن تحل الطائرات أو السفن الحربية بعضها البعض باحترام عنصر الاستمرارية⁽¹⁾.

ج: انتهاء المطاردة الحثيثة

تنتهي المطاردة الحثيثة: - بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى⁽²⁾.

- انتهاء المطاردة بتوقف السفينة الفارة.

- انتهاء المطاردة إداريا من خلال تدخل الدولة الساحلية، وتنازلها عن المطاردة فهنا لا يمكن استئناف المطاردة لتركها إداريا.

وتجدر الإشارة إلى أنه طرحت في هذا الموضوع مسألة مطاردة سفينة ترفع أكثر من علم دولة، فحسب المادة 92⁽³⁾ من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لا يجوز لهذه السفينة الادعاء بأي جنسية من الجنسيات، بل تعد سفينة عديمة الجنسية كما تعد مسألة استئناف المطاردة بعد توقفها عند مغادرة السفينة الأجنبية لمياهها الإقليمية أو للمياه الإقليمية لدولة

¹-راجع المادة 111 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

²- تنص المادة 111 فقرة 03 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى".

³- راجع المادة 92 من نفس الاتفاقية.

أخرى حسب المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾ انتهاء حق المطاردة وليس انقطاعا حيث نصت صراحة (وذلك من خلال نصها الصريح حول ذلك)

أما فيما يخص المطاردة الناقصة فنجد المادة 111 من الاتفاقية سكتت عن ذلك ولم تكن واضحة في حالة المطاردة التي تتم من خلال نفس السفينة، ثم سلمت ذلك السفينة أخرى مختلفة أو على الأقل هي لم تمنع صراحة هذا التصرف، وبالتالي يبدو أن القانون الدولي المعاصر لا يمنع مثل هذا الفعل باعتباره قانون قائما على عنصر الرضائية والقاعدة معروفة في هذا الصدد، طالما أن الفعل غير ممنوع فهو مباح.

وقد يحدث أن تتفق بعض الدول فيما بينها على التعاون في المطاردة، وهذا لا يخالف القانون الدولي، حيث أشارت الاتفاقية الفرنسية الأسترالية إلى هذا صراحة في مادتها 04 فقرة 04 وسمحت لسفن كل من الدولتين أن يتابعونا سفن بعضهم البعض عند القيام بالمطاردة وهذا حسب اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لا يعتبر انقطاعا للمطاردة بالمفهوم القانوني للاتفاقية، لذلك قد يكون من المقبول أن تقوم سفينة تابعة لدولة ما بنفس العمل الذي كانت قد بدأت به سفينة أخرى تابعة لنفس دولة.

وقد يكون من المقبول أيضا أن تقوم سفن دولة ثانية بنفس العمل الذي بدأته سفن الدولة الأخرى، إذا كان هناك اتفاق مسبق بذلك، لكن في هذا الخصوص هل يمكن أن تقوم دولة ما بإتمام عمل الدولة الأولى في المطاردة، في ظل عدم وجود اتفاق بذلك؟ وهو ما لم تشير إليه اتفاقية قانون البحار صراحة، لكن لجنة القانون الدولي قد أجابت عليه بطريقة غير مباشرة عندما قالت: " أن أكثر من سفينة يمكن لها أن تقوم بالمطاردة دون أن تحدد جنسية السفن التي تقوم بالمطاردة"، وبالتالي إذا قامت سفينة ما بتسليم زمام المطاردة إلى سفينة أخرى فإنه من المتفق عليه أن هذا لا يعتبر انقطاعا⁽²⁾.

¹ - راجع المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - عامر غسان سليمان فخوري، مرجع سابق، ص 87.

ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة الساحلية التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى، مع العلم أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أجازت في المادة 111 فقرة 06⁽¹⁾ بشكل واضح للسفينة أن تتابع عمل الطائرة أخرى أثناء عملية المطاردة الحثيثة إذا كانت تابعة لنفس الدولة.

ثالثاً: المسؤولية الدولية عن المطاردة غير القانونية

يكمن الغرض من المطاردة الحثيثة في تمكين الدولة الساحلية من أن تتخذ الإجراءات التي استحال عليها اتخاذها بسبب هروب السفينة، فإن على الدولة، في استعمال هذا الحق، أن تنحصر في اتخاذ الضروري فحسب نحو تحقيق الغرض الذي قامت من أجله بمطاردة السفينة، ولذا اضطرتها الظروف القاهرة إلى اتخاذ هذا الموقف، فإن تجاوزت هذا النطاق تكون الدولة الساحلية مسؤولة عن المطاردة غير القانونية، فوجد المادة 111 فقرة 08 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تكتف بوضع شروط صارمة لممارسة حق المطاردة الحثيثة، وإنما رتبت المسؤولية الدولية على عاتق دولة السفينة المطاردة في حالة انتقاء أحد هذه الشروط وذلك بنصها على ما يلي: " في حالة إيقاف واحتجاز سفينة خارج البحر الإقليمي في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، تعوض عن أي خسارة أو طائرة يكون قد لحق بها نتيجة ذلك".

ثم طرح مسألة التعويض عن الأضرار الناجمة عن مطاردة غير قانونية للتقنين في مؤتمر جنيف لعام 1982، إذ اقترح مندوب بريطانيا إضافة فقرة جديدة إلى المادة 47 من مشروع لجنة القانون الدولي لسنة 1956 والتي تقضي بالتعويض على كل الأضرار المطاردة والخسائر التي تقع بسبب ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، على

¹ - تنص المادة 111 فقرة 06 فرعية (ب) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " يجب على الطائرة التي تصدر الأمر بالتوقف أن تطارد السفينة بنفسها فعلياً حتى تصل سفينة أو طائرة أخرى تابعة للدولة الساحلية تكون قد دعتها الطائرة لتتابع المطاردة ما لم تكن الطائرة ذاتها قادرة على احتجاز السفينة".

غرار ما تم النص عليه في المادة 46 فقرة 03 من نفس المشروع المتعلق بحق الزيارة، حيث نصت هذه الفقرة على أنه حين يتم توقيف سفينة أو يتم احتجازها في أعالي البحار، في ظروف لا تبرر ممارسة حق المطاردة الحثيثة، فإنه يجب تعويض عن أية خسارة أو ضرر يمكن أن تتكبذ من جراء ذلك⁽¹⁾.

يحكم في الممارسات الدولية على السلوك غير القانوني أو إهمال أعوان الدولة الساحلية التي تحمل السفينة المطاردة علمها بموجب قواعد القانون الدولي، وليس بموجب القانون المحلي لهذه الدولة، حيث برز هذا جليا في قضية السفينة الشيلية (The Itata) سنة 1982، حيث أثبتت مسؤولية الولايات المتحدة الأمريكية من أجل خرق قواعد القانون الدولي المتعلقة بحق المطاردة الحثيثة، حيث عمدت سفينة المراقبة الأمريكية إلى توقيف السفينة المذكورة في المياه الإقليمية التشيلية، وقررت اللجنة الأمريكية الشيلية لمطالب التعويض عن الضرر لصالح ملاك السفينة، معتبرة حكومة الولايات المتحدة مسؤولة عن الممارسة غير القانونية لحق المطاردة الحثيثة بموجب قواعد القانون الدولي.

وهناك مقرر التحكيم الصادر سنة 1902 عن الفقيه الهولندي Asser في قضية السفن الأمريكية، التي تم احتجازها في بحر بهرنغ من طرف سفن خفر السواحل الروسية، والذي أقر فيه مسؤولية روسيا على التوقيف غير القانوني للسفن الأمريكية في أعالي البحار، وقد طالبت الولايات المتحدة بالتعويض عن الضرر الناتج عن احتجاز السفن التي اشتبه في قيامها بصيد الفقمه في المياه الإقليمية الروسية، استنادا إلى أن احتجاز السفينة واعتقال قائدها وطاقمها كان تصرف غير قانوني، واستجاب Asser لمطلبها وحكم بمنع تعويض كامل لمالك وقائد وأفراد طاقم السفينة⁽²⁾.

¹ - أنظر: وثيقة الأمم المتحدة رقم (1/CONF.13/C.2/L.96/Rev. 1)

² - حسن خطابي، حق المطاردة الحثيثة...، مرجع سابق، ص 110.

كما قد حصل في 22 مارس 1929 أن أغرق حرس شواطئ الأمريكية السفينة الكندية أثناء مطاردته لها بسبب محاولة تهريب الخمر إلى الولايات المتحدة ، فلما عرض الأمر على اللجنة الكندية الأمريكية المختلطة تبين من هذا التحقيق أن إغراق السفينة كان متجاوز الحد المطلوب في المطاردة، ولذا اعتبرت فعلا غير مشروع وحكمت اللجنة على الولايات المتحدة بأن تدفع مبلغ 25.000 دولار كتعويض عنه، وعلى الدولة إذ تمارس حق المطاردة الحثيثة إنما تقوم به تحت مسؤوليتها فإذا اتضح أنها كانت غير محقة في ممارسة أو أن القرائن التي استندت إليها واهية لا تبرر تصرفها عندئذ تصبح مسؤولة عن هذا التصرف⁽¹⁾.

المبحث الثاني

تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من

السفن

استقرت قواعد القانون الدولي على كون سلطة الدولة الساحلية في المناطق الخاضعة لسيادتها هي سلطة واسعة والتي تماثل سيادتها التي تمارس على الإقليم البري، وهو ما يمنح سلطة تقديرية لحضر الدخول إلى موانئها وتنظيم أنشطة السفن، ولا يحده إلا قيد واحد بالنسبة للبحر الإقليمي هو (حق المرور البريء) الذي تستفيد منه السفن الأجنبية وفقا للقانون الدولي العرفي والاتفاقي.

فإذا تعرضت سفينة أجنبية لحادث في المياه الإقليمية لدولة ما، ونتج عن ذلك تلوث، فإنه يحق للدولة الساحلية أن تتخذ ضد السفينة المسببة للتلوث تدابير التي تقتضيها ضرورة مكافحة التلوث البحري، ويمكن لها أن تتحجج على أن مرور السفينة الأجنبية فقد طابعه

¹ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص ص 150-151.

البريء، حيث أصبحت السفينة مصدر خطورة على سلامة بيئتها وأن تدخلها كان من أجل حماية نفسها ومصالح رعاياها من الضرر الذي قد ينتج من الحادث. وبالمقابل إذا تعرضت سفينة أجنبية لحادث بحري في أعالي البحار، وترتب عنه تسرب لمواد ملوثة إلى البحر، وخوفاً من أن يلحق هذا السرب أضراراً بسواحل الدولة القريبة من الحادث، فإنه قد تم منح لدولة الساحلية حق التدخل في أعالي البحار ضد هذه السفن، لكن هذه المرة ما تقوم به الدولة الساحلية لن يصطدم بحق المرور البريء وإنما بمبدأ حرية الملاحة وبالاختصاص الشخصي لدولة العلم على سفنها وبمصالح مالك السفينة التي تعرضت للحادث البحري، وذلك إما لحماية مصلحة عامة دولية، وإما لحماية مصالح الدولة الساحلية الأساسية (المطلب الأول)، غير أنه مقابل الحق الذي منحه القانون الدولي للدولة الساحلية لحماية مصالحها من التلوث الصادر من السفن من أعالي البحار، فإنه فرض عليها مجموعة من الالتزامات عليها باحترامها والأخذ بعين اعتبارها أثناء ممارسة حق التدخل (المطلب الثاني).

المطلب الأول

حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد السفن المسببة للتلوث لحماية مصالحها

المهددة بالتلوث

يعتبر موضوع حماية البيئة البحرية والحفظ عليها من أهم القيود الواردة على حرية الملاحة البحرية في أعالي لبحار⁽¹⁾ بالنسبة لجميع الدول، حيث تم الاعتراف للدولة الساحلية بحق التدخل فيما وراء بحرها الإقليمي لتتخذ التدابير المناسبة لمنع الأضرار التي تتعرض لها فعليا أو تلك التي تهددها من أجل حماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة بالصيد البحري من التلوث، أو التهديد بالتلوث الناجم عن حادث بحري أو أعمال مرتبطة بهذا الحادث

¹ - عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014، ص 308.

يمكن أن توقع نتائج ضارة. فزيادة عدد ناقلات النفط في العالم يزيد قلق الدولة الساحلية، عندما تتسرب كميات من النفط والتي تؤثر سلبا على البيئة البحرية للدولة الساحلية القريبة، فقبل معالجة هذه النقطة فإن الأمر يستوجب منا تقديم مفهوم للتلوث البحري أولا (الفرع الأول).

عند إقدام الحكومة البريطانية على اتخاذ قرار التدخل في أعالي البحار سنة 1967 ضد السفينة توري كانيون « Torrey- Canyno »، والذي وصل على حد قنبلة هذه السفينة لوضع حد لتلوث الذي بات يهدد سواحلها، كان من شأن هذا العمل الانفرادي الذي صدر عن إحدى القوى البحرية الأكثر تمسكا ودفاعا عن حرية البحار، أنه أدى إلى إثارة نقاش كبير حول الأساس القانوني لحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد سفينة أجنبية تعرضت لحادث بحري (الفرع الثاني)، وعن التدابير التي تتخذها لممارسة حق التدخل (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تعريف التلوث البحري

قبل التطرق إلى تعريف التلوث البحري، لابد من تقديم بعض المفاهيم المرتبطة به (أولا)، بعدها سنحاول تقديم تعريف التلوث البحري (ثانيا).

أولا: تعريف البيئة البحرية

تعرف البيئة بوجه عام، بأنها المجال الحيوي الذي يعيش فيه الإنسان وبقية الكائنات الحية النباتية والحيوانية⁽¹⁾.

¹ - عبد العزيز العشراوي، مرجع سابق، ص 96.

من بين التعاريف البارزة للبيئة البحرية ما جاء به الدكتور عبد الهادي محمد عشري على أنها: " كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة بعضها ببعض متلائمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعياً أو صناعياً، وما تشمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجه الحياة البحرية"⁽¹⁾. ويستنتج من هذا التعريف، أن البيئة البحرية تشمل:

- جميع مساحات المياه المالحة ببعضها البعض اتصالاً طبيعياً كان أو صناعياً.
- سطح البحر وأعماقه، ويقصد بها التربة التي تستقر تحت مياه البحر والأحياء الموجودة.

- جميع الأحياء البحرية كالأسمك البحرية والقشريات والنباتات وغيرها
- جميع البحار المغلقة وشبه المغلقة.

كما تم تعريفها على أنها: " جزء من النظام العالمي البيئي وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل من روافد، وما يحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنواعها. وتعتمد هذه الكائنات كلاً منها على الآخر وتتفاعل فيما بعضها في علاقة متزنة، ويختل هذا التوازن عند الإخلال في المواصفات الفيزيائية والكيميائية للبيئة البحرية"⁽²⁾.

أما مبادئ مونترال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من مصادر التلوث من البر فقد عرفت البيئة البحرية بأنه: " المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مداري المياه إلى الحدود مياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج البحر."⁽³⁾.

¹ - عبد الهادي محمد عشري، مرجع سابق، ص 28.

² - سهام زروالي، " آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت"، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 21، جانفي 2019، ص 131.

³ - كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحار، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، تخصص بيئة، جامعة منتوري قسنطينة، 2010، ص 36.

أما مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية المنعقد بستوكهولم عام 1972 فقد عرف البيئة البحرية بأنها: " رصيد الموارد المائية والاجتماعية المتاحة في وقت ما وفي مكان ما لإشباع حاجات الإنسان وتطلعاته."⁽¹⁾

ثانياً: تعريف التلوث البحري

فنجده لا يختلف عن تعريف البيئة، وهذا راجع لاختلاف التشريعات حول تعريف واحد جامع ومرد ذلك إلى اعتماد التشريع على التعريفات العلمية للعلماء والإخصائيين في علم البيئة.

عرف الفقيه لوتسييتي التلوث بأنه: " تغيير الوسط الطبيعي على النحو الذي يمكن أن يكون له آثاره على أي كائن حي "⁽²⁾.

وعرفه أيضا الفقيه Clark فيرى أن كلمة تلوث تستخدم بشكل عام للدلالة تغير خواص مياه البحر، مما يفقدها صلاحيتها للاستخدام في الأغراض المختلفة⁽³⁾.

كما تم تعريف التلوث على أنه: " وجود مواد غريبة بالبيئة أو أحد عناصرها على نحو يمكن أن يؤدي إلى آثار ضارة"⁽⁴⁾.

يحدث تلوث البيئة البحرية بالزيت بسبب تسرب الزيت من السفن أو من التجارب النووية في قاع البحار والمحيطات، أو من الكوارث والاصطدام البحري وغرق ناقلات النفط وما يتبع ذلك من أضرار على مكونات البيئة البحرية⁽⁵⁾.

¹ - حميدة جميلة، النظام القانوني لضرر البيئي وآليات تعويضه، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011، ص 30.
² - محمد صلاح هشام، المسؤولية الدولية على المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 1991، ص 35.
³ - عباس هشام سعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث، دراسة قانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 6.
⁴ - محمد أحمد المنشاوي، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، 2013، ص 35.
⁵ - عبد الرحمان بوفلجة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2016، ص 47.

كما عرفت المادة 2 فقرة (أ) لاتفاقية برشلونة عام 1976 " يقصد بالتلوث قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صرف من الطاقة إلى البيئة البحرية، مما يسبب ضررا من المحتمل أن يسبب أثارا مؤذية كإلحاق الضرر بالمصادر الحية، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقا للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد نوعية مياه البحر المستخدمة وإنقاصها لمدى التمتع بها"⁽¹⁾، وهو نفس التعريف الذي أخذت به اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 01 فقرة 01 فقرة فرعية 04⁽²⁾ الذي أجمع عليه الفقه الدولي لمفهوم تلوث البيئة البحرية، والذي يتفق مع تعريف الذي أقرته المنظمة البحرية الدولية OMI، غير أنه هذا التعريف لا يتفق مع ما نصت عليه اتفاقية لندن 1973، لأن المنطقة تشمل البحر المتوسط ذاته بما فيه من خلجان وبحار، وحدود البحر المتوسط والبحر الأسود ثابتة عند 41 درجة شرقا وبالتوازي مع الحدود الغربية لمضيق جبل طارق وبدرجة 36 درجة غربا.

الفرع الثاني

الأساس القانوني لحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد السفن المسببة

للتلوث

على إثر حادثة ناقلة النفط الليبيرية توري كانيون « Torrey- Canyno » بتاريخ 18 مارس عام 1967 في عرض سواحل البريطانية، أقدم سلاح الطيران البريطاني على قصف هذه السفينة، للحد من التلوث الناجم عن تسرب النفط من مخازنها، عقب فشل كافة عمليات

¹ - المادة 2 فقرة (أ) من المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 26-01-1980 المتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر المتوسط من التلوث المبرمة في 16-02-1976، ج ر الصادرة بتاريخ 29-10-1980، العدد 5.

² - التي تنص على ما يلي: " يعني " تلوث البيئة البحرية" إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الأضرار بالمواد الحية والحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، والإقلال من الترويج".

الإنفاد الممارسة عليها، بهدف إحراق باقي حمولة المحروقات العالقة في الحطام للتقليل قدر
المستطاع من العواقب الوخيمة للتلوث الناجم عن هذه الكارثة⁽¹⁾.

كما أشرنا سابقا أن القاعدة العامة للدولة الساحلية في موانئها ومياها الداخلية وبحرها
الإقليمي سلطة واسعة، إذ تعتبر هذه القاعدة مماثلة للسيادة التي تمارسها على إقليمها البري،
مما يخولها سلطة تقديرية لحظر الدخول إلى موانئها وتنظيم أنشطة السفن الأجنبية، فلا
يحددها إلا قيد واحد بالنسبة للبحر الإقليمي هو " حق المرور البريء" للسفن الأجنبية، فعليه
إذا ما تعرضت سفينة أجنبية لحادث عند إبحارها في البحر الإقليمي التابع لدولة معينة،
وترتب عنه تلوث، فإنه يحق للدولة الساحلية أن تتخذ ضد هذه السفينة التدابير التي تقتضها
ضرورة مكافحة التلوث البحري، إذ يمكن للدولة الساحلية أن تبرر عملها في مثل هذه الحالة
الطارئة، بكون مرور هذه السفينة الأجنبية في بحرها الإقليمي قد فقد طابعه البريء، حيث
أصبحت السفينة في حد ذاتها مصدر خطورة على سلامة بيئتها، وأن تدخلها يهدف إلى
حماية نفسها ومصالح رعاياها من الأضرار الناتجة عن هذا الحادث.

لكن إذا تعرضت سفينة معينة لحادث بحري في أعالي البحار، ثم نتج عنه تسرب
لمواد ملوثة، فإن من شأن الخصائص الطبيعية للمياه البحرية، ومن شأن هبوب الرياح
وتوجه التيارات البحرية مع حركة المد والجزر، أن تؤدي إلى وصول هذا التلوث إلى سواحل
كل دولة قريبة من موقع الحادث.

ففي هذه الحالة يحق للدولة الساحلية التدخل في أعالي البحار ضد السفينة المسببة
للتلوث غير أنه في هذه المرة إقدام الدولة الساحلية على هذا العمل ضد السفينة الأجنبية لن
يصطدم بحق المرور البريء كما رأينا أعلاه، وإنما بمبدأ حرية الملاحة وبالاختصاص
الشخصي لدولة العلم على سفنها، وبمصالح مالك السفينة التي تعرضت للحادث البحري⁽²⁾.

¹- Guido STARKEL, « les épaves de navires en haute mer et le droit international. Le cas du
Montlouis », in : R.B. D. I, 1984/1985-1, pp. 521-522.

²- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 229.

من المبادئ المستقرة في القانون الدولي، أن أعالي البحار يحكمها مبدأ الحرية ومنع أي تدخل للدولة الساحلية ضد السفن الأجنبية فيما وراء وحدود مياهها الإقليمية⁽¹⁾، فيعتبر هذا إشكالا حقيقيا واجه الدول ورجال القانون عقب وقوع كارثة ناقلة النفط الليبيرية « Torrey-Canyon » سنة 1967⁽²⁾ أصبح من الضروري إقرار فكرة التدخل ضد السفن الأجنبية الموجودة خارج البحر الإقليمي إذا كان وجود تلك السفن يهدد البيئة البحرية لتلك الدولة بالخطر⁽³⁾.

كان من شأن هذا العمل الانفرادي الصادر عن إحدى قوى البحرية الكبرى تمسكا ودفاعا عن حرية البحار، إثارة نقاش كبير حول الأساس القانوني لحق الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد سفينة أجنبية تعرضت لحادث بحري، والذي يتمثل في الأساس النظري (أولا)، والأساس الاتفاقي لحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار (ثانيا)

أولا: الأساس النظري: الحق في حماية الذاتية

انصبت عدة تساؤلات حول ما إذا كان القانون الدولي يسمح لدولة توجد أمام حالة استثنائية الحق أضرار بسواحلها، أن تتدخل وراء مياهها الإقليمية لحماية مصالحها المهددة بالتلوث؟ وما هو الأساس الذي يمكن أن تستند عليه في مثل هذه الحالات ضد سفينة أجنبية، وفي منطقة بحرية يسود فيها مبدأ الحرية؟

وللإجابة على هذه التساؤلات نجد الفقهاء حاولوا الرجوع إلى الأحكام ذات الصلة بدءا باتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 إلا أن هذه الأخيرة لم تتضمن حق التدخل في أعالي البحار، وللخروج من هذا المأزق انتقلوا إلى ميدان أوسع لعلهم يجدوا قواعد اتفاقية

¹ - Martine REMOND-GOUILLOUD. Droit Maritime..., Op-Cit., P. 241.

² - Voir :

- Jean-Pierre QUENEUDEC. « Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », In : A. F.D. I, Vol 14, 1968, PP. 716-418.

- Laurent LUCCHINI, « A propos de l'Amoco-Cadiz- la lutte contre la pollution des mers : Evolution ou révolution du Droit international », In : A.F.D.I, Vol 24, 1978, P. 736.

³ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 442.

تعترف بحق التدخل في مثل هذه الحالات الاستثنائية، وقد اصطدموا بالمادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة التي تعترف بحق الدول في الدفاع الشرعي غير أن هذا ما أكدته L. Lucchini أن لا يمكن تطبيق المادة 51 من الميثاق أثناء تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لضمان حماية الدولة.

وأمام غياب السند القانوني تم الرجوع إلى أدبيات الفقهاء من أجل التأكد على وجود نظرية الحق في الحماية الذاتية، واتضح أن هذه النظرية هي تطبيق في الميدان البحري الدولي لحالة الضرورة ، وهي المبادئ العامة للقانون التي تجيز لأي شخص مهدد بخطر من ممارسة حق حماية نفسه، ثم أن ممارسة حق التدخل في أعالي البحار هاجسه الحماية ضد أخطار طارئة وبالتالي تقتضي ضرورة تجاوز اختصاص دولة العلم، وتم الاستثناء عليها من طرف بعض الدول في مناسبات عدة من أجل ضمان حماية مصالحها في فترة السلم إزاء السفن الأجنبية في حالة شك على أن هذه الأخيرة تحاول المس بمصالحها⁽¹⁾.

وعندما طرحت المسألة في إطار معهد القانون الدولي، كانت الغالبية تميل إلى نظرية الحق في الحماية الذاتية بالرغم من أن التوصيات النهائية لأشغال المعهد لم تستعمل هذه العبارة، حيث تم التأكيد خلال المناقشات على حق الدولة الساحلية في الحماية الذاتية لمواجهة كارثة خطيرة وداهمه، ويرى الفقيه **F.Munch** بأن الحق في الحماية وحق الضرورة يعتبران من المبادئ العامة في القانون الدولي⁽²⁾.

وكما تم وصف الحماية الذاتية حق غير قابل للتصرف، لكن بالرغم من اعتمادهم لمفهوم حق الحماية الذاتية إلا أن رأيهم اتسم بنوع من الحذر، ذلك أن هذا الحق شأنه شأن الضرورة يبقى مطبوعا بالذاتية، ويسبب مظهره الانفرادي أساسا، فإن التعسف في استعماله قد يمس بمصادقية وهو ما لا ينسجم مع ممارسة حق يعتبر نفسه مصلحة عامة.

¹ - محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 232-235.

² - L'A.I.D.I, T I, 1969, P. 652.

وقد تم الشك بفائدة حق الحماية الذاتية من قبل بعض أعضاء معهد القانون الدولي وعلى رأسهم **W. Jenks** و **CH. Rousseau**، حيث أنهما لا يعترضان على حق التدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لكنهما يتحفظان على الأسباب التي تم اللجوء إليها لتبرير هذا التدخل مع تخويفهم على أن المكانة التي خصصت لمفهوم الحماية قد تشكل مصدر فوضى أكثر من أن تشكل أساسا لبناء قانون وضعي وأن هذا المفهوم من شأنه أن يؤدي إلى تعسفات كثيرة وخطيرة⁽¹⁾.

غير أن رغم هذه التخوفات حول مفهوم الحماية الذاتية لم يتم تغيير رأي أعضاء معهد القانون الدولي من حق الدول في الحماية الذاتية، بل اتجهوا إلى المطالبة بتحديد شروط ممارسة حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار، إذ أكد العديد من أعضاء المعهد على الطابع الاستثنائي لهذه التدخلات في أعالي البحار، وانتهت أشغال معهد القانون الدولي بإصدار توصية يقر فيها حق التدخل في أعالي البحار لصالح الدولة الساحلية في حالة وقوع حادث بحري، وفي نفس الوقت ستعتمد هذه التوصية إلى إحاطة ممارسة هذا الحق بعدد من القيود حتى تضى عليه نوعا من المعقولية، وعلى هذا الأساس دعى المعهد إلى صياغة اتفاقية دولية لتقنين حق التدخل في أعالي البحار، وعبر عن أمله في إبرام اتفاقية الجديدة تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية وأن يتم ذلك في أقرب وقت⁽²⁾.

ثانيا: الأساس الاتفاقي

اهتمت المنظمة البحرية الدولية بحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار، حيث كلفت لجنة قانونية ساهمت في أعمالها اللجنة البحرية الدولية بوضع تنظيم دولي قانوني

¹- **Claude Douay**, le Droit international, première atteinte portée au régime de liberté de la haute mer, constitué une prérogative exorbitante risquant d'entraîner des abus, R.G.D.I.P, 1980, P. 192.

²- أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 234-235.

دولي يواجه حوادث التلوث البحري، وقد نتج عن جهود هذه اللجنة إبرام اتفاقية بروكسل للتدخل في أعالي البحار في حالة التلوث بالنفط لسنة 1969⁽¹⁾.

حيث جاءت هذه الاتفاقية بقواعد مغايرة لتلك المطبقة تقليدياً في منطقة أعالي البحار، إذ هي تقر بحق كل دولة ساحلية في التدخل ضد السفن في الحالات الطارئة، والسماح لها باتخاذ التدابير الضرورية لحماية مصالحها المهددة بالتلوث⁽²⁾.

ويتبين من أن السلطات التي خولتها هذه الاتفاقية لصالح الدولة الساحلية في منطقة أعالي البحار قد أدت إلى تقليص من نطاق مبدأ الحرية، وفي نفس الوقت تقليص الولاية الخاصة للدولة العلم على سفنها، وبالتالي تم الاعتبار الاتفاقية محطة هامة في تطور القانون الدولي للبحار، ويعد اعتراف اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 لصالح الدولة الساحلية بحق اتخاذ التدابير في وقت السلم ضد سفينة أجنبية مبحرة في أعالي البحار، تطوراً مهماً، غير أنه لا يجب أن نفهم هذا التطور أحدث انقلاباً كبيراً في النظام القانوني الدولي، ما دامت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 قد سبق وأن تضمنت استثناءات على قاعدة الاختصاص الخالص لدولة العلم على سفنها⁽³⁾ والتي تتمثل في قمع القرصنة، تجارة الرقيق⁽⁴⁾.

وبالتالي تخويل الدولة الساحلية سلطة التدخل في أعالي البحار ضد السفن المسببة للتلوث للدول ما هو إلا استثناء آخر أضافته اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 على هذه القاعدة⁽⁵⁾، وليس باستطاعة دولة العلم أن تتضايق من التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية لحماية نفسها من الأضرار التي تهددها.

¹ - علي عدنان الفيل، المنهجية التشريعية في حماية البيئة - دراسة مقارنة-، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص 43.

- أنظر كذلك: - طارق عزة رجا، مرجع سابق، ص 371.

² - علي عدنان الفيل، مرجع سابق، ص 43.

³ - voir : **Gilbert GIDEL**, Droit international de la mer, T I, Paris, 1932, P. 348.

⁴ - Voir les Art (15,13, 22) de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

⁵ - **Laurent LUCCHINI**, « Le renforcement du disposition conventionnel de lutte contre la pollution des mers » In : J.D.I, 1974, P. 809.

ويرى الأستاذ ادريس الضحاك أن النظام القانوني للبحر يمكن اختصاره في مبدأ الحرية الذي يتفرع عنه مجموعة من الحريات على رأسها حرية الملاحة وغيرها من الحريات أنها غير مطلقة بل مقيدة بمبدأ عام وهو المراعاة بشكل معقول لمصالح الدول الأخرى⁽¹⁾، أي يقصد من كلامه هذا أن حرية أعالي البحار نسبية ومقيدة بعدم التعسف في الاستعمال بشكل يمس مصالح الآخرين، غير أن النسبية لم تطبق بالشكل المرغوب، وذلك ما أدى بالقانون الدولي بالتدخل لتنظيم بعض الأنشطة التي يؤدي القيام بها أو التعسف فيها إلى الإضرار بمصالح الآخرين.

كما يعد إقرار اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 حق التدخل للدولة الساحلية في أعالي البحار بشكل يخالف القاعدة العامة أمر منطقي وذلك لكون البحر يشكل كتلة متجانسة تتواصل أجزاءه فيما بينها بكل حرية. وأن حدث التلوث في أعالي البحار، لن يتوقف في إلحاق الضرر عند حدود البحر الإقليمي، فالتلوث يجهل الحدود القانونية التي تضعها الدول، لهذا فإن قيام الدولة الساحلية بتأمين حماية فعالة لسواحلها من التلوث، يتطلب توفرها على الوسائل القانونية لمكافحة الخطر وأسبابه أينما ظهر.

وبذلك تم إضفاء الشرعية على سلطة تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار من طرف وفود مؤتمر بروكسل وبالتالي فالمنظور العملي الذي تبناه جعلهم لا يتعرضون لبحث الأساس النظري لحق الدولة الساحلية في أعالي البحار من أجل حماية سواحلها من التلوث. وعلاوة على ذلك تم اعتباره من الدارسين أن مثل هذا الحق موجود من قبل، وخارج أي اعتراف اتفاقي به، إذ يعني أن حق تدخل الدولة الساحلية كان قائماً كمبدأ من المبادئ العامة للقانون قبل تكريسه من طرف اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969.

فالمسألة التي شغلت بال المفاوضين هي مدى سلطة التدخل التي ستمتع بها الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد السفن الأجنبية ضد السفن المسببة للتلوث، فالهدف

¹ - إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، 1987، ص 366.

الرئيسي من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 هو إرساء شروط من شأنها منع الدولة الساحلية من اتخاذ تدابير انفرادية تعسفية أي إخضاعه لمجموعة من القيود وبهذا تم تقليص من نطاق تحقيق هدف حماية مصالح الدولة الساحلية وحماية بيئتها البحرية وهذا بالرغم من كون أن الهدف يتطابق في كثير من جوانبه مع مصلحة الجماعة الدولية. فينتبين الغرض من إبرام هذه الاتفاقية هو إرفاق حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار بعدد من الضوابط،⁽¹⁾ التي سنقوم بدراستها من خلال العناصر الموالية.

الفرع الثالث

**طريقة ممارسة الدولة الساحلية في حق التدخل في أعالي البحار حالة حدوث حادث أدى
أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات**

تجدر الإشارة أن اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 لم تحدد صراحة في أحكامها طبيعة التدابير المخولة للدولة الساحلية اتخاذها في إطار ممارستها لحق التدخل في أعالي البحار ضد السفينة المسببة في التلوث، بل تركت لها الصلاحية لاختيار التدابير التي تراها ملائمة أو مناسبة لمواجهة حالات التلوث الطارئ.

فكما أشرنا أنه وفقا للمادة 01 فقرة 01 من إذا اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969⁽²⁾، أنها تجيز للدولة الساحلية التي تمارس حق التدخل في أعالي البحار أن تتخذ فيما وراء مياهها الإقليمية كل التدابير الضرورية لمنع أو تخفيف أو القضاء على المخاطر المحدقة بسواحلها أو بالمصالح ذات الصلة، والناشئة عن التلوث أو التهديد بالتلوث بالمحروقات، من أجل حماية نفسها حتى وإن كان من شأن هذه التدابير المس بالسفينة أو شحناتها، إذ وافق مؤتمر بروكسل لعام 1969 على الترخيص احتمالا للدولة الساحلية

¹ - أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 238-239.

² - راجع المادة 01 فقرة 01 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969.

المتدخلة بتدمير سفينة أجنبية في أعالي البحار، إذا كان التدبير ضروريا، لكن هذا التدبير غير محدود لم يتم توضيحه.

لكن هذا الأمر أو الوصول إلى حد تدمير السفينة أو شحناتها يكون ذلك تبعا لدرجة خطورة التلوث، وهذا ما تم إضفاء المشروعية على سلوك بريطانيا أثناء تفجير السفينة طوري كانيون في أعالي البحار، وعلاوة على ذلك فإن الطابع الاستثنائي لحق التدخل يتمثل في كون اتفاقية التدخل لا تتضمن أي بند يحدد تطبيق هذا الحق فقط على السفن التي ترفع علم الدول الأطراف، وهو ما يعتبر استثناء عن المبدأ القاضي بنسبية آثار المعاهدات، الذي سبق وأن كرسته اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات⁽¹⁾.

باعتبار تدبير تدمير السفينة يعد أقصى إجراء مسموح به للدولة الساحلية فإنه يجوز لها أن تلجأ على تدمير أقل درجة كلما سمحت لها الظروف بذلك. وفي هذا الصدد يقول الأستاذ **L. Lucchini**⁽²⁾ أن اختصاص التدخل المعترف به لصالح الدولة الساحلية يجيز لها احتجاز السفينة في أعالي البحار أو تحويل اتجاهها، بل وإمكانية تفجيرها.

إلى جانبه يعتبر الأستاذ **E. Du Pontavice**⁽³⁾ أنه " إذا كان يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ في أعالي البحار كل التدابير الضرورية فإن ذلك يحمل على الاعتقاد بأنه يجوز استخدام كل تقنيات العمل المباشر، بما في ذلك تدمير السفينة الملوثة باستعمال قوة النار". وطبقا لنص المادة 03 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969⁽⁴⁾ إذا كان هذا الإجراء ضروريا، فعلى الدولة الساحلية قبل اتخاذ مثل هذه الإجراءات أن تبذل أقصى جهد ممكن لتجنب أية مخاطر تهدد حياة البشر وأن تقدم المساعدة للأشخاص المعرضين للخطر⁽⁵⁾.

¹ - المادة 34 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لسنة 1969.

² - **Laurent LUCCHINI**, Le renforcement du disposition..... , Op-Cit, p 811.

³ - **Emmanuel DU Pontavice**, « la pollution des mers par les hydrocarbures a propos de l'affaire du Torrey Canyon », LGDJ, paris, 1968, P. 142.

⁴ - راجع المادة 03 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969.

⁵ - يوسف العطارى، مرجع سابق، ص 79.

عمدت اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 إلى تحديد خصائص التدابير الاستثنائية التي تتخذها الدولة الساحلية إزاء السفينة الأجنبية مصدر التلوث، فوفقا لنص المادة 01 فقرة 01 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969⁽¹⁾ تعلن عن الغاية التي يجب أن تستهدفها التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية ضد السفينة الأجنبية الملوثة، وطبقا لنص المادة 05 فقرة 02⁽²⁾ توضح الاتفاقية بأنه لا يجب أن تتجاوز هذه التدابير ما يمكن اعتباره بشكل معقول لتحقيق هذا الهدف، ويجب على الدولة الساحلية إنهاء هذه التدابير بمجرد بلوغ هدفها في منع أو التخفيض أو الحد من أخطار التلوث الذي تسببت فيه السفينة المنكوبة في أعالي البحار.

ويتم تقدير مدى مطابقة هذه التدابير مع أحكام اتفاقية التدخل في أعالي البحار على أساس حسن نية الدولة الساحلية المعنية لأنها لا يمكن أن تمارس حق التدخل بشكل تعسفي أو غير ضروري، ولا يجب أن تسبب بدون داع في عرقلة حقوق ومصالح دولة العلم أو الدول الغير أو أي شخص معني، فيقول الأستاذ L.Lucchini⁽³⁾ يجب أن تخضع التدابير المتخذة لغاية محددة، إذ يجب أن تهدف فقط إلى حماية الدولة الساحلية دون أن تتجاوز هذا الهدف.

¹ - تنص المادة 01 فقرة 01 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 على ما يلي: " يجوز للدول الأطراف في الاتفاقية الحالية أن تتخذ في أعالي البحار ما تراه ضروريا من تدابير لمنع أو تخفيف أو القضاء عن المخاطر الجسيمة المحدقة بسواحلها أو بالمصالح ذات الصلة، والناشئة عن التلوث أو التهديد بالتلوث بالمحروقات، وذلك في أعقاب حادثة بحرية أو أعمال تتعلق بهذه الحادثة، والتي من شأنها أن تسفر عن نتائج بالغة الضرر..

² - تنص المادة 05 فقرة 02 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " 2- ينبغي ألا تتجاوز هذه الإجراءات حدود ما هو لازم بصورة معقولة لبلوغ الغاية المحددة في المادة الأولى، وأن تتوقف حالما يتحقق ذلك، ومن الواجب ألا تمس هذه الإجراءات دون داع بحقوق ومصالح دولة العلم أو دول آخر أو أي أشخاص طبيعيين معنيين.."

³ - Laurent LUCCHINI, Le renforcement des dispositions..... , Op-Cit, P. 812.

وتضيف المادة 05 فقرة 01 من نفس الاتفاقية⁽¹⁾ معيار التناسب، فيجب على الدولة الساحلية أن تتقيد فيما تتخذه من إجراءات بقاعدة النسبية، أي تكون الإجراءات متناسبة مع الضرر الحالي أو الذي يهدد الدولة الساحلية، وفي تحديد التناسب يجب أن تأخذ الدولة الساحلية بعين الاعتبار مدى واحتمال الضرر الحالي إذ لم تكن الإجراءات قد اتخذت بعد، وتوقعات فعالية تلك الإجراءات وتوقعات الضرر الذي يمكن أن يتسبب عن تلك الإجراءات⁽²⁾، وهذا معناه أن العمليات التي تقدم عليها الدولة الساحلية أثناء تدخلها في أعالي البحار ضد السفينة المسببة للتلوث، يجب أن تكون متلائمة مع الأخطار التي تعرضت لها هذه الدولة أو المهدة بها.

كما تضيف نفس المادة في الفقرة 03 منها أنه عند النظر فيما إذا كانت الإجراءات تتناسب مع تلك الاضرار، يتعين مراعاة العناصر التالية: أ) مدى الأضرار الوشيكية ودرجة احتمال وقوعها في حالة عدم اتخاذ تلك الإجراءات، ب) مدى احتمال فعالية تلك الإجراءات، ج) مدى الأضرار التي قد تنجم عن تلك الإجراءات.

كما نصت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 221 فقرة 01⁽³⁾ على مبدأ التناسبية وأخذت بشروط مماثلة فبعد ما نصت على حق الدول في اتخاذ وتنفيذ مختلف التدابير في خارج بحرها الإقليمي، فإنها أوضحت بأن تناسب هذه التدابير مع الضرر الفعلي أو الداهم (الوشيك) لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة، وذلك بنصها الآتي:

" ليس في هذا الجزء ما يمس حق الدول، عملاً بالقانون الدولي العرفي منه والاتفاقي، في أن تتخذ وتنفذ خارج بحرها الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب أو على حادث

¹- تنص المادة 05 فقرة 01 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 على ما يلي: "ينبغي أن تتناسب الإجراءات التي تتخذها الدولة الساحلية وفقاً للمادة الأولى مع الأضرار الفعلية أو المحدقة".

²- يوسف العطارى، مرجع سابق، ص 79.

³- المادة 221 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

بحري أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة كبرى".

أما فيما يخص بشأن تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار فيما يخص الصيد فتجدر الإشارة أن القانون الدولي تم منحها حق تنظيم الصيد فقط، فنظرا لتضرر المؤكد للدولة الساحلية من الاستغلال المفرط لأرصدة في أعالي البحار، فقد ترجمت ردت فعلها حول ذلك عن طريق مد أو توسيع ولايتها إلى أبعد من مياهها الوطنية، الأمر الذي أدى إلى ظهور نزاع بينها وبين أنصار حرية الصيد في القطاع الملاصق لحدود 200 ميل بحري، والزامية التفسير لتلك القيود لصالحها أي الدولة الساحلية، ورغم الانتصار الذي حققته الدولة الساحلية في مد حقوقها السيادية نحو أعالي البحار والتي جسدت فعلا في إنشاء منطقة اقتصادية خالصة، وبذلك تكون قد وصلت إلى إيجاد حل وسط بينها وبين الدول التي تمارس الصيد في أعالي البحار، أي أن الدولة الساحلية تمكنت من الحصول على الممارسة للحقوق السيادية لاستغلال واستكشاف المواد الكائنة في منطقة تصل إلى حدود 200 ميل بحري مقابل الحفاظ على حرية الملاحة في تلك المنطقة وحرية الصيد في أعالي البحار، وبهذا تكون الدولة الساحلية استحوذت على أهم ثروات البحر.

ويتضح فيما بعد أن التعاون بين الدول بواسطة المنظمات الإقليمية لم يتوصل إلى حل مشكلة الاستغلال المفرط للمواد البيولوجية في أعالي البحار، وترى الدولة الساحلية بدورها أن عدم الفعالية في التعاون سيرتب آثار خاصة بالنسبة للأرصدة المتواجدة في منطقتها الاقتصادية الخالصة خاصة تلك المهاجرة منها إلى أعالي البحار، وبهذا حتما الصيد المفرط لتلك الأرصدة في أعالي البحار سيؤثر بدون شك في إمكانية استغلال موارد منطقتها الوطنية، وبذلك رأت الدولة الساحلية ضرورة حماية وحفظ الموارد المتنقلة من الاستغلال المفرط من قبل الدول التي تمارس الصيد في أعالي البحار وذلك عن طريق إتباع سياسية قانونية تختلف عن عما تتضمنه عبارة " المحافظة على الموارد" بل " حماية

الموارد من " المنافسة الخارجية"، وبهذا تكون الدولة الساحلية اتخذت موقفا سلبيا ودفاعيا عن الموارد والذي يؤدي حتما إلى ملكيتها⁽¹⁾.

حاولت الدولة الساحلية إضفاء الشرعية القانونية على مد اختصاصاتها في حماية وحفظ موارد أعالي البحار الملاصقة لمنطقتها الاقتصادية الخالصة، وذلك على أساس ودود وضع تفضيلي بالنسبة للموارد الموزعة المناطق نتيجة وحدتها البيولوجية، ولأهميتها الاقتصادية في مجتمعات الدول الساحلية، خاصة منها المعتمدة بشكل كبير على الصيد، وتمثل المحاولات للدولة الساحلية بهدف الاعتراف لها بمصلحة خاصة على موارد البحار حقيقة الأمر أساسا فريدا من نوعه لمفهوم السيادة الدائمة على الموارد الطبيعية، قرار جمعية عامة⁽²⁾، بحيث يقوم هذا المفهوم على تأكيد حق الدول في التصرف بمواردها الطبيعية⁽³⁾ والتي تسعى الدول الساحلية حاليا إلى توسيع نطاق تطبيقه وذلك عن طريق منح الموارد الطبيعية مفهوما لا يقوم على أساس إقليمي بحت، وإنما يستند على منهج علمي قائم على أساس الخصائص البيولوجية المميزة للأرصدة الموزعة المناطق.

كما تدعم الدولة الساحلية اتجاهها على أساس أن توسيع الاختصاصات في المناطق من أعالي البحار باسم السيادة الدائمة على الموارد الطبيعية من ناحية، ومن ناحية أخرى حماية الصالح العام باسم الازدواجية الوظيفية، واستغلت الدول الساحلية عدم وجود نظام قانوني واضح يحكم القطاع الملاصق للمناطق الاقتصادية الخالصة ضمن أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في السعي حول إرساء وضعيتها التفضيلية لحفظ الأرصدة

¹ - أنظر: وهيبة سرير، مبدأ حرية الصيد في أعالي البحار، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق - بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2013، ص ص 81-82.

² - قرار جمعية عامة رقم 1803: 1962/12/14

³ - قرار الجمعية العامة رقم 1515: 1960/12/15

المتداخلة المناطق في أعالي البحار، عن طريق تفسير أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982 الخاصة بالأرصدة الموزعة مرتكزة في ذلك على ثلاثة حجج⁽¹⁾.

نص المادة 63 فقرة 02 من نفس الاتفاقية⁽²⁾، تعزز وتمنح مكانة تفضيلية للدولة الساحلية، فهي تمنح لها الحق في مشاركة الدول الساحلية في أي اتفاق بشأن الأرصدة المتداخلة، في كل من منطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار هذا من جهة ومن جهة أخرى أنها تفرض الالتزام في حفظ الأرصدة المتداخلة المناطق في القطاع الملاصق فحسب، مما يعني خضوع الصيد في أعالي البحار لمصالح الدول الساحلية. وفي ظل هذه الأحكام المعززة لحق الدولة الساحلية، تبين للدولة الساحلية أن لا يمكن تجاهل وضعيتها التفضيلية في إدارة الأرصدة المتداخلة المناطق في أعالي البحار، ويتضح أن هذه الدول تطالب بحقوق سيادية على هذه الموارد في أعالي البحار كالتالي تتمتع بها على موارد منطقتها⁽³⁾.

فشل وعدم الاعتراف بالممارسات الانفرادية لبعض الدول الساحلية واستحالة مساهمتها في تكوين قاعدة عرفية جديدة نحو تطوير قانون البحار، فهذا لا يعني أنه تجاهل تأثير على تصرف الدول، إذ تمت الإشارة إلى أهمية التصرفات الانفرادية من طرف بعض الفقهاء⁽⁴⁾ في وضع مبادئ قانون البحار كالاتي: " قد تكون ممارسة دولة على قدر من الجسامه والعزلة، ومحل انتقادات شديدة ونزاعات وهي في بدايتها، إلا أن ذلك لا يمنع من تعديلها وتخفيف شروط من أجل قبولها، إذ يمكن لتلك الممارسة أن تتخذ كأساس لتصرف متعدد الأطراف"، وهو ما سعت الدول الساحلية التمسك به أمام فشلها في إدارة استغلال الموارد الموزعة بواسطة تدابير انفرادية، إذ قررت هذه المرة استخدام مبدأ التعاون بما يخدم

¹ - أنظر: وهيبه سرير، مرجع سابق، ص ص 92-94.

² - راجع المادة 63 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - وهيبه سرير، مرجع سابق، ص 96.

⁴ - Laurent. LUCCHINI, M. VOLCKEL, les Etats et la mer- le nationalisme maritime, Notes et études documentaires N^o 4451, Pedone, Paris, 1978, P. 307.

مصالحها، وذلك عن طريق اعتمادها لاتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف تسمح لها بفرض آليات تضمن ملكيتها للموارد باسم ترشيد استغلال الموارد البيولوجية في أعالي البحار، حيث أنشأت هيئات إقليمية تعمل على استبعاد الدول الأخرى غير الأطراف من استغلال الموارد المحمية.

يعتبر مبدأ التعاون بين الدول أفضل الطرق لحل مشكلة إدارة موارد أعالي البحار، بحيث يركز التعاون على المميزات البيولوجية للأرصدة المراد حمايتها، مما يتعين القيام به على مستوى الإقليمي، وعلى هذا الأساس حاولت الدول الساحلية وضع آليات قانونية تسمح لها بإدارة الأرصدة المتداخلة المناطق في أعالي البحار، فمن جهة حاولت الاستيلاء مباشرة على الموارد الحية لأعالي البحار باسم سيادة الدولة الساحلية على الأنواع النهريّة السرة والأنواع البحرية السرة والأنواع الآبدة والتي في الأصل يمنع القانون الدولي استغلالها في أعالي البحار، ومن جهة أخرى حاولت الاستيلاء بطريقة غير مباشرة على أنواع أخرى في أعالي البحار، بحيث استخدمت الدول الساحلية الحقوق السيادية التي تتمتع بها على موارد منطقتها الاقتصادية الخالصة، وذلك للاستحواد إقليمياً على الأرصدة المتداخلة المناطق والراحة الكبرى المتواجدة في أعالي البحار، وعملت بذلك على استبعاد كافة السفن الأجنبية من الاستغلال داخل منطقة اختصاص التنظيم الإقليمي⁽¹⁾.

نتيجة للدور الذي تقوم به الدول الساحلية في إدارة الأنواع البحرية التي تتمثل في الأرصدة البحرية النهريّة السرة، والأرصدة النهريّة البحرية والأنواع الآبدة، تم منح هذه الدول سلطة مطلقة ومسؤولية أولية لضمان المحافظة على هذه الأنواع من طرف القانون الدولي، فرغم استغلال الدول الأخرى لهذه الأنواع إلا أنها تخضع لإدارة وموافقة الدول الساحلية، وهذا ما يبين نية الدولة الساحلية في ممارسة الحيابة الكاملة لهذه الأرصدة، والذي يكون قد تحقق وفقاً لمبادئ وأحكام القانون الدولي.

¹ - أنظر: وهيبة سرير، مرجع سابق، ص ص 117-120.

يقصد بالأنواع الآبدة تلك الكائنات التي تكون في المرحلة التي يمكن جنيها فيها، إما متحركة أم غير متحركة وموجود على قاع البحر أو تحته قادرة على الحركة ألا وهي على اتصال مادي دائم بقاع البحر أو باطن أرضه⁽¹⁾، وبما أن هذه الأرصدة تعتبر جزء من الموارد الطبيعية للجرف القاري، الذي تمارس عليه الدولة الساحلية حقوق سيادية ومطلقة لغرض الاستغلال⁽²⁾، فهذا يؤدي إلى فرض حضر على استغلال في أعالي البحار في الحالات التي تتجاوز مسافة الجرف القاري 200 ميل بحري، وبالتالي ضمان ملكية هذه الموارد من قبل الدولة الساحلية، وطبق لنص المادة 67 من نفس الاتفاقية تم فرض حضر على استغلال الأرصدة النهرية السرى (سمك البلم وسمك السلور) فيما وراء المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث تضع على عائق الدول التي تمضي الأنواع النهرية البحرية السرى الجزء الأكبر من دورة حياتها في مياهها مسؤولة إدارة هذه الأنواع وعليها أن تؤسس دخول الأسماك المرتحلة وخروجها.

وفيما يخص بالأنواع البحرية النهرية السرى فتطبق عليها مبادئ نفسها الخاصة بالأنواع النهرية البحرية السرى والأنواع الآبدة، إلا أن تنظيمها يعد الأكثر تعقيدا، وذلك يعود بالخصوص إلى القيمة التجارية التي لهذه الأنواع وكثافة استغلالها من ناحية، ومن جهة أخرى سبب التحرك القانون الواسع سواء على المستوى الوطني أو على المستوى الدولي الصادر من قبل الدول المهتمة باستغلالها، فهذا النوع تتميز بكونها تمضي المرحلة الأولى من حياتها في المياه العذبة، ثم تقطع مسافات طويلة في عرض البحر، قبل أن تعود حتما إلى نهر مكان منشئها لكي تتكاثر، وعلى الرغم من أن هذه الأسماك تشكل أهمية خاصة بالنسبة لعد محدود من الدول، إلا أن القيمة التجارية لصيد سمك سلمون، أظهر الحاجة إلى ضرورة تكثيف الجهود الدولية من أجل وضع الجهود الدولية من أجل وضع نظام قانوني

¹ - راجع المادة 77 فقرة 04 من اتفاقية قانون لبحار لعام 1982.

- Voir : l'Art 02 / 04 de la Convention de Genève de 1958 sur le plateau continental.

² - راجع المادة 77 فقرة 01، 02، 03 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

سليم لإدارتها، فإذا كان الأصل هو أن يتم صيد سمك السلمون في المياه الساحلية لدولة المنشأ، فإن مستوى هذا النوع من السمك سيكون معرض للخطر في حالة صيده في المياه الواقعة خارج حدود دولة المنشأ أي في أعالي البحار.

لذلك تستدعي الضرورة التوفيق بين مصالح بلدان المنشأ، التي تبذل جهودا كثيرا ما تكون مكلفة لإدارة الأرصدة وضمان استمرار تكاثرها، ومصالح البلدان التي يقوم رعاياها بصيد سمك السلمون في المنطقة الاقتصادية الخالصة وأعالي البحار، حيث يكسب رصيد السلمون جزءا من وزنه عن طريق تناول موارد بيولوجية أخرى، وهذا ما توصلت إليه اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وذلك نتيجة مصالح دول المنشأ بمنحها حقوق خالصة لاستغلال هذه الأنواع، وذلك نتيجة للضغوطات التي مارستها الدولة الساحلية أثناء مفاوضات المؤتمر الثالث لقانون البحار على الدول الممارسة للصيد في أعالي البحار من أجل التنازل عن حقها في صيد تلك الأنواع السمكية⁽¹⁾.

وعلى هذا الأساس تم تقنين المبدأ العرفي المتمثل في مبدأ حظر صيد الأنواع البحرية النهرية السريعة في أعالي البحار والذي تشكل تدريجيا باعتباره مبدأ من مبادئ القانون الدولي للبحار.

تتشابه الحقوق والالتزامات التي للدولة الساحلية على الأرصدة البحرية النهرية لتلك التي لها على موارد منطقتها الاقتصادية الخالصة، باستثناء قدرتها على فرض جزاءات على السفن المخالفة لتنظيمات في أعالي البحار، فهذا الحق يبقى ضمن السلطات المطلقة لدولة العلم، والجدير بالذكر في هذا الصدد أن مبدأ حظر صيد الأرصدة السمكية البحرية النهرية السريعة، نشأ تدريجيا كقاعدة من قواعد القانون الدولي للبحار، بحيث كانت الخطوة الأولى في سبيل إقامته في القانون الاتفاقي، فتباعد من الأمور المسلم بها في القانون الدولي ومن ثم أضحى من الضروري تقنينه في اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

¹ - أنظر: وهيبة سرير، مرجع سابق، ص ص 120-124.

يرجع ظهور هذا المبدأ ذي الأصل التعاهدي إلى اتفاقية حماية سمك السلمون في نهر فرايزر المتواجد بيم كندا والولايات المتحدة الأمريكية، حيث تم عقد هذه الاتفاقية عام 1930 تقضي إلى صيد أنواع معينة من سمك السلمون في أعالي البحار، وتم إعمال هذا المبدأ مرة أخرى بغرض حماية ثلاثة أنواع من سمك السلمون، في اتفاقية الصيد في شمال المحيط الهادي، بحيث قضى ملحق هذه الاتفاقية بمنع اليابان من صيد هذه الأنواع في عدة مناطق من أعالي البحار⁽¹⁾، ولتنفيذ هذا المبدأ فإنه يجب على الأطراف المتعاقدة التعهد بعدم توسيع عمليات الصيد إلى تلك المناطق المحمية، وبذلك تعمل على الحد من استغلال الثروة وضمان فعالية تدابير الحفظ المتخذة في هذه المناطق والامتناع عن ممارسة أساليب معينة من الصيد. تم إقرار هذا المبدأ في أعقاب أشغال المؤتمر التقني بشأن الحفاظ على المورد البيولوجية الذي عقد في روما 1955.

إلا أن هذا المبدأ لم يحز على اعتراف عالمي حتى غاية انعقاد المؤتمر الثالث قانون البحار، بحيث نجد أن اليابان لم تعترف بهذا المبدأ باعتبارها له أنه يهدف إلى ضمان ملكية الموارد من قبل دولة المنشأ، وأنه يجب استبدال هذا المبدأ بتدابير حفظ مشتركة تتخذ على أساس علمي وغير تمييزي.

وعلى الرغم من الاقتراح بالأخذ بهذا المبدأ في أشغال المؤتمر التقني 1955، إلا أن اتفاقية جنيف الخاصة بالحفاظ على الموارد البيولوجية في أعالي البحار لم تأخذ به وهذا يرجع إلى غياب إجماع دولي على ضرورة الأخذ به، حيث أسست اتفاقية جنيف مبدأ المحافظة على الموارد في أعالي البحار على عدم التمييز بين الدول⁽²⁾.

إلى جانبه ملكية الأرصدة البحرية النهرية السرى من قبل دولة المنشأ، حيث اتجهت معظم دول منشأ الأنواع البحرية النهرية السرى إلى العمل بمبدأ التعاون المنصوص عليه في

¹ - ملحق الاتفاقية الدولية المبرمة بين الو م أ وكندا واليابان المتعلقة بمصائد أسماك شمال المحيط الهادي، عقدت بمدينة طوكيو بتاريخ 9 مايو 1952.

² - Voir: l'Art 01 et 05 de la Convention de Genève de 1858 sur la haute mer.

اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وذلك من خلال إبرام اتفاقيات إقليمية تسمح بحماية تلك الأرصدة في جميع أنحاء مناطق هجرتها، وتؤكد هذه الاتفاقيات مسؤولية دولة المنشأ في إدارة هذه الأرصدة، وتمنع بذلك ممارسة صيدها في أعالي البحار، وذلك سواء في المحيط الأطلسي أو المحيط الهادي بالنسبة لشمال المحيط الأطلسي، يخضع إدارة هذه الأرصدة للاتفاقية الدولية بشأن حفظ سمك السلمون في شمال المحيط الأطلسي⁽¹⁾، وتقضي تلك الاتفاقيات بأولوية دولة المنشأ في إدارة سمك السلمون واكتساب اختصاصات خاصة في تنظيم استغلال هذا النوع السمكي، كما أقرت الاتفاقية⁽²⁾ بحظر عمليات استغلال هذه الأرصدة، كما نصت المادة 03 من نفس الاتفاقية⁽³⁾ على ضرورة السعي إلى تنظيم إدارة هذه الأرصدة عن طريق منظمات تهدف إلى حمايتها في شمال المحيط الأطلسي، وهي بهذا تضمن حيابة هذه الأرصدة لدولة المنشأ.

تم إنشاء 03 منظمات دون إقليمية (تشمل كل من أمريكا الشمالية وغرب غريتلاند وشمال شرق المحيط الأطلسي)، تختص بالحفاظ على الأرصدة البحرية النهرية السرة في المناطق الخاضعة للولاية الوطنية لأعضائها وتدعو إلى اقتراح تدابير خاصة بالصيد في المناطق الخاضعة لولاية أعضاء تلك المنظمات⁽⁴⁾، مع ضرورة الإشارة أن يكون لدول المنشأ فقط الحق في العضوية داخل هذه المنظمات الإقليمية⁽⁵⁾، وهذا يوضع السيطرة الكلية لدولة المنشأ على تنظيم وإدارة سمك السلمون، وما على الدول الممارسة للصيد في أعالي البحار المصدقة على الاتفاقية المنشئة الخضوع بحسن نية لتنظيمات دول المنشأ، وذلك على الرغم من وجود التزام يفرض على المنظمات الإقليمية أثناء تأدية مهامها بضرورة

¹ - الاتفاقية الدولية بشأن حفظ سمك السلمون في شمال المحيط الأطلسي التي أبرمت بتاريخ 22 جانفي 1982

² - المادة 02 من نفس الاتفاقية.

³ - المادة 03 من نفس الاتفاقية.

⁴ - المادة 07 و08 من نفس اتفاقية.

⁵ - المادة 10 من نفس الاتفاقية.

الأخذ بعين الاعتبار دعم ومساعدة الدول الممارسة للصيد في أعالي البحار للوفاء بالتزاماتها المتعلقة بالمحافظة على أرصدة سمك السلمون عن طريق الحد من صيد ذلك الرصيد⁽¹⁾.

ووفقا لنص المادة 08 فقرة 02 والمادة 09 فقرة 01 من نفس الاتفاقية⁽²⁾، فإن الإدارة والحفظ لهذه الأرصدة تتحقق أو يكون عن طريق إنشاء لجنة شمال المحيط الهادي، حيث من خلالها يتم اتخاذ القرارات الهامة بتوفيق الآراء بين جميع الأطراف التي تمثل بلدان منشأ لتلك الأرصدة⁽³⁾، الأمر الذي يسمح للدولة المنشأ بالسيطرة التامة على إدارة هذه الأرصدة، وما يعزز هذه الهيمنة⁽⁴⁾ هو وضع الاتفاقية لنظام فعال لمراقبة الصيد الممارس في أعالي البحار من قبل رعايا وسفن تابعة للدول الأطراف، بحيث يجوز لمواطني أية دولة طرف الصعود على متن السفينة الرافعة لأعلام الدول الأطراف الأخرى، بغرض تفتيش المعدات والصيد، وكذلك مسألة الأشخاص الموجودة على متن السفينة، وإذا تم التأكد أن الأنشطة التي تم إجرائها تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية، يمكن لهذا الموظف توقيف الأشخاص أو بحار السفينة، وهذا يدل على أن المتابعة وفرض العقوبات ضمن الاتفاقيات المنظمة للصيد ليس حق خالصا لدولة العلم⁽⁵⁾.

وهذا يعني تدويل مراقبة الصيد في أعالي البحار بواسطة التخلي عن الاختصاص المطلق لدولة العلم، وهو ما يخدم مصلحة دولة المنشأ التي يمكن لها مراقبة سفن الدول الممارسة للصيد في أعالي البحار، بينها تبقى سفنها تتصرف بحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة من دون أية مراقبة أجنبية، عملت هذه الاتفاقية على إنشاء أحكام تهدف إلى جعل

¹ - المادة 92 فقرة ج من اتفاقية حفظ سمك السلمون في المحيط الأطلسي لعام 1982.

² - المادة 08 فقرة 02 والمادة 09 فقرة 01 من نفس الاتفاقية.

³ - المادة 10 فقرة أ من نفس الاتفاقية.

⁴ - المادة 05 من اتفاقية موسكو

⁵ - المادة 52 من نفس الاتفاقية.

الدول الأخرى تشعر بأنها أيضا معنية بالاتفاقية، وأن مصلحتها تكمن في الاحترام والامتثال لتنظيمات المادة 04 فقرة 01 و 02 و 04 والمادة 06 فقرة 03 من اتفاقية موسكو، وتم ذلك عن طريق عقد اتفاقيات ثنائية حول الصيد بالشباك البحرية العائمة الكبيرة عام 1989 بين كل من الو م أ من جهة واليابان وتايوان وجمهورية كوري من جهة أخرى، ويتمثل الهدف الحقيقي لهذه الاتفاقيات في منع صيد الأنواع البحرية النهرية السرى بالشباك البحرية العائمة في بعض مناطق أعالي البحار من شمال المحيط الهادي، وذلك بقصد التخفيض إلى أقصى حد ممكن من صيد سمك السلمون (الأصل الأمريكي).

بحيث تعترف تلك الاتفاقيات بحق الو م أ في التدخل لمكافحة الصيد غير المشروع لأسماك سمك السلمون في أعالي البحار، وبذلك يسمح للسلطات الأمريكية بتفتيش سفن تلك البلدان في تلك المنطقة، وهذا يدل على أن هذه الاتفاقيات هي في المقام الأول وسيلة في يد دول المنشأ (الو م أ كندا روسيا) لفرض قوانينها على الدول الممارسة للصيد في أعالي البحار (اليابان كوريا تايوان) في إدارة الأرصدة البحرية النهرية السرى، وذلك بإنشاء حظر الصيد بطريقة فعالة في أعالي البحار، يظهر أن هناك توافق بين التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية المختصة بإدارة الأرصدة البحرية النهرية السرى، مع أحكام المادة 66 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾، وهذا ما بين أن هذه الأحكام اكتسبت قيمة عرفية في إطار القانون الدولي مما يؤدي بالقول أن تصرفات دولة المنشأ تستمد شرعيتها من قواعد عرفية تسمح لها بفرض تشريعات لإدارة الأرصدة البحرية النهرية السرى في أعالي البحار.

وكذلك الشأن بالنسبة للتدابير المتخذة باسم التعاون الدولي في إطار الاتفاقيات الإقليمية، والتي تحقق وتضمن أولوية دولة المنشأ على تلك الأرصدة وتجدر الإشارة إلى أن تنظيم هذه الأرصدة اتخذت كسابقة اعتمدت عليها الدول لتأسيس توسعاتها الانفرادية والحصول على أولوية أو حق أفضلية على أنواع أخرى خاصة منها الأرصدة المتداخلة

¹ - راجع المادة 66 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

المناطق، وذلك بمحاولة بغرض حظر استغلالها في أعالي البحار، ومن ثم حاولت الدول الساحلية أيضا ملكية الأرصدة المتداخلة المناطق بواسطة الحظر المطلق لاستغلالها في أعالي البحار، وذلك عن طريق اتفاقيات دولية تضمن لها السيطرة والهيمنة الشاملة في استغلال تلك الأرضية.

تعتبر الأحكام القانون الدولي الخاصة بإدارة الأرصدة البحرية النهرية السراء ثابتة لا يمكن مخالفتها، ذلك أنه التشريعات الوطنية⁽¹⁾ والاتفاقيات الهادفة إلى المحافظة على هذه الأرصدة، تتصارع لأحكام اتفاقية قانون البحار الخاصة بتنظيم هذه الأنواع، مما يدل على أن هذه الأحكام قد اكتسبت قيمة القانون العرفي. وإذا كان الأصل في نظام الإدارة أنه يخص الاستغلال المباشر لسماك السلمون فقط، إلا أنه توسع في أواخر الثمانينات ليشمل تنظيم الصيد الثانوي بواسطة الشباك البحرية العائمة الكبيرة، حيث أصبح لدولة المنشأ سلطات واسعة لوضع تنظيمات والقدرة على مراقبة مجموع المصيد، فيمثل حظر الصيد الثانوي أداة أخرى تؤكد حيازة الأرصدة البحرية النهرية السراء من طرف دولة المنشأ، وذلك من خلال التشريعات التي صدرت لتنظيم هذا النوع من الصيد ويمتد تطبيقا في أغلب الأحيان إلى أعالي البحار، وقد عملت تلك التشريعات في العموم كسابقة وكوسيلة ضغط من أجل فرض احترام الاتفاقيات الدولية المعقودة بغرض تطبيق الأحكام الخاصة بإدارة الأنواع البحرية النهرية السراء.

منح القانون الدولي الدولة الساحلية اختصاصات للتنظيم العقلاني لاستغلال الأرصدة عند تواجدها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وسمح لها بفرض السيطرة على أرصدة معينة (الأرصدة المتداخلة المناطق والأنواع الراحلة الكبرى)، والتي يمكن استغلالها في

¹ - اتفاقية حفظ سمك السلمون في شمال المحيط الأطلسي لعام 1982.

- الاتفاقية الخاصة بحماية الأرصدة البحرية النهرية السراء في شمال المحيط الهادي المنعقدة في جانفي 1993.

أعالي البحار، الأمر الذي دفع بالدول الساحلية إلى استخدام أحكام ومبادئ مكرسة في القانون الدولي من أجل ضمان ملكية بعض الموارد في أعالي البحار⁽¹⁾. حاولت الدولة الساحلية استغلال مبدأ التعاون الدولي لصالحها، وذلك عن طريق استخدام الآليات الإقليمية بهدف حماية مصالحها واستبعاد الدول غير الأعضاء إذ تعتبر هذه الآليات كوسيلة للتهرب من تطبيق القانون الدولي، إذا لا تفيد إطلاقاً تنفيذ تعاون إقليمي، وإنما هو تجسيد مطالبات إقليمية باسم إدارة عقلانية للموارد، فالإطار الإقليمي يعتبر كأداة لتحقيق رغبات الدول الساحلية الدولة الساحلية التي تهدف إلى إعادة النظر في القانون الدولي، أو الطعن في تطويره، أو إعادة تفسيره لصالحها، وهذا ما تحقق بالفعل من خلال سعيها إلى فرض مطالبها وتوسعاتها الانفرادية في أعالي البحار فمن جهة عملت على وضع أنظمة لفائدتها التي تسمح لها باستعمال سيادتها على الأرصدية عند تواجدها ضمن المنطقة الاقتصادية الخالصة، واستغللتها كحجة لتقويض إنتاجية أي استغلال يتم في أعالي البحار من قبل الدول غير الساحلية، ومن جهة أخرى خالفت التزام التعاون من أجل الحد من الاستغلال المفرط للأرصدة في أعالي البحار، وذلك بإنشاء منظمات جديدة تعمل على استبعاد الدول غير الأعضاء في المنظمة، وتسمح لها باحتكار استغلال موارد منطقة اختصاصها⁽²⁾.

المطلب الثاني

الالتزامات التي تقع على عاتق الدولة الساحلية أثناء ممارسة حق التدخل في أعالي البحار ضد التلوث الصادر من السفن

منح للدولة الساحلية حق التدخل في أعالي البحار لمواجهة التلوث الصادر من السفن من أعالي البحار، الذي قد يؤدي إلى المساس بمصالحها المجاورة، غير أنه مقابل ذلك تم وضع

¹ - الاتفاقية الخاصة بحماية الأرصدية البحرية النهرية السرى في شمال المحيط الهادي المنعقدة في جانفي 1993.

² - أنظر: وهيبة سرير، مرجع سابق، ص ص 131-132.

مجموعة من الالتزامات يجب على الدولة الساحلية احترامها وأخذها بعين الاعتبار أثناء ممارسة حق التدخل، حيث تلتزم الدولة الساحلية باحترام شروط التدخل في أعالي البحار (الفرع الأول)، وأن تقوم بمراقبة سفن أعلام المجاملة لمنع تهريبها من الالتزامات التي تفرضها الاتفاقيات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية (الفرع الثاني)، كما تلتزم الدولة الساحلية بتحمل المسؤولية الدولية من جراء التدخل الغير المبرر (الفرع الثالث).

الفرع الأول

التزام الدولة الساحلية باحترام شروط التدخل في أعالي البحار

يعد توفر الشروط الموضوعية أمر ضروريا لتدخل الدولة الساحلية ضد السفن المسببة للتلوث في أعالي البحار (أولا)، غير أن هذه الشروط وحدها ليست كافية وهذا حسب اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969، إذ إلى جانب الشروط الموضوعية هناك الشروط الشكلية⁽¹⁾ (ثانيا).

أولا: التزام الدولة الساحلية بمراعاة الشروط الموضوعية للتدخل في أعالي البحار

تلتزم الدولة الساحلية في هذا الصدد باحترام الشروط التالية: يجب أن تكون الدولة الساحلية أمام حادث بحري، وأن يصدر خطر التلوث من السفن الخاصة، كما أن يترتب عن الحادث تلوث بحري أو وجود تهديد بوقوعه، وأن يترتب على الحادث البحري ضرر.

أ: يجب أن تكون الدولة الساحلية أمام حادث بحري

وفقا لاتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لا ينطبق إلا في حالة التلوث الذي يكون مصدره حادث بحري « Accident de mer »² وهذا يعني أن التلوث العمدي المترتب عن تشغيل الاعتيادي للسفن، غير مدرج

¹ - عمر حسن عدس، مرجع سابق، ص 362.

² - Voir :

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de mer, T 1, Cujas, Paris, 1979, PP. 131-134.
- Philippe VINCENT, Op-Cit, P. 189.

ضمن نطاق تطبيق قواعد هذه الاتفاقية⁽¹⁾. قدمت هذه الاتفاقية تعريف الحادث البحري في المادة 02 فقرة 01 كالتالي: " **الحادثة البحرية: هي اصطدام السفن أو جنوحها أو أي حادث من حوادث الملاحة، أو أي حدث على متن السفينة أو خارجها مما يسفر عن خسارة مادية للسفينة أو لحمولتها أو عن خطر وشيك بذلك.** "، ويلاحظ أن اتفاقية التدخل في أعالي البحار سكتت أو لم تشير إلى مكان الحادث البحري الذي قد يسبب التلوث. وهذا ما نستنتجه أنه يجوز التدخل مهما كانت المنطقة البحرية التي وقع فيها الحادث، إذ كما يتبين من أشغال مؤتمر بروكسل، وأكدت على ذلك بالخصوص من بعض الدول مثل أندونيسيا، فحتى وإن وقع الحادث في مياه إقليمية لدولة أخرى فإنه يتعين على لدولة الساحلية اتخاذ تدابير ضد السفينة المنكوبة في أعالي البحار، ذلك أن التيارات القوية من شأنها أن تدفع إلى المياه الدولية بحطام السفينة التي تعرضت لحادث بحري في المياه الإقليمية لدولة معينة⁽²⁾.

ولقد واجهت الدولة الفرنسية حالة مشابهة للحالة المشار إليها أعلاه، حيث يتعلق الأمر بناقلة النفط اليونانية « Cavo-Combanos » التي تعرضت لحادث على مستوى ميناء "برشلونة" عام 1981، ثم قامت السلطات الإسبانية بإبعاد حطامها من الميناء صوب عرض البحر، حيث أفضت التيارات البحرية القوية الحطام بعد أن كان لها عرضة لمدة زمنية قدرت بـ 03 أشهر إلى الالتقاء به في أعالي البحار، مشكلا بذلك قبلة موقوتة للتلوث تهدد سلامة ومصالح الدول الساحلية القريبة من موقعه، مما دفع بالحكومة الفرنسية في شهر جويلية عام 1981، على تطبيق أحكام اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969، وذلك بإقدامها على تفجير تلك الحطام الذي غرق عقب تنفيذ هذه العملية تحت عمق حوالي 2500 متر⁽³⁾.

¹ - Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », in : A.F.D. I, Volume 15, 1969, P. 749.

² - أنظر: محمد البراز، مرجع سابق، ص ص 241.

³ - Jean-Pierre, BEURIER, Op-Cit, p. 1623.

غير أن القواعد المنظمة لحق تدخل الدول الساحلية في أعالي البحار في حالة تعرض السفينة لحادث لا تطبق على البحر الإقليمي، وإنما تطبق خارج هذه المنطقة بمعنى أن نطاق تطبيق هذه القواعد يشمل أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة⁽¹⁾.

ب: يجب أن يصدر خطر التلوث من السفن الخاصة

قضت اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 بحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد السفن المسببة للتلوث⁽²⁾ دون أن توضح إذا كان هذا الحق يطبق على جميع السفن دون تمييز أم يطبق فقط على السفن الحاملة لجنسيات دول الأطراف في الاتفاقية، غير أنه هناك رأي راجح يعتبر حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار يطبق على كل السفن مهما كان العلم الذي ترفعه سواء كانت تابعة للدول الأطراف في الاتفاقية أو لا، وهذا نظرا لكون حق التدخل ضد السفن يقوم على أساس فكرة الحماية الذاتية⁽³⁾.

وبالمقابل توضح اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 في المادة 01 فقرة 02 منها بأنه لا يجوز للدولة التصرف في أعالي البحار إلا إذا تعلق الأمر بحادث بحري أصاب أو تورطت فيه السفن الخاصة. بمعنى أن الاتفاقية تستبعد من نطاق تطبيق حق التدخل ضد السفن الحربية والسفن الحكومية الأخرى المخصصة لمصلحة حكومية غير تجارية وإن كان ذلك بهدف مكافحة التلوث⁽⁴⁾، وهذا ما قضت به اتفاقية جنيف لعام 1958

¹ - أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 242.

² - تستهدف أحكام هذه اتفاقية مختلف أصناف السفن، فهي تعتبر بمقتضى المادة 02 فقرة 01 فقرة فرعية (أ) أن مصطلح سفينة على كل مركب يعمل في البحر، وهذا يعني أن الاتفاقية لا تستهدف فقط صنفا معينا ولا حجما معينا من السفن كناقلات النفطية.

³ - أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 242.

⁴ - تنص المادة 01 فقرة 02 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 على ما يلي: " لا يجوز اتخاذ أية إجراءات بموجب الاتفاقية الحالية ضد سفينة حربية أو أية سفينة أخرى تملكها أو تشغيلها دولة ما وتستخدمها، في الوقت الراهن، في الخدمات الحكومية غير التجارية. "

بشأن أعالي البحار في المادتين 08 و 09⁽¹⁾ التي تقضي بحصانة تامة للسفن الحربية والسفن المخصصة لمصلحة حكومية غير تجارية الموجودة في أعالي البحار ضد ولاية أية دولة العلم، وهذا يعتبر أو أدى إلى تقليص من نطاق تطبيق اتفاقية التدخل وبالتالي حق التدخل في هذه المنطقة فيما يخص السفن التي قد تحدث تلوثاً يهدد مصالح الدولة الساحلية.

ج: يجب أن يترتب عن الحادث تلوث بحري أو وجود تهديد بوقوعه

حصرت اتفاقية التدخل في أعالي البحار ممارسة حق تدخل الدولة الساحلية في حالة التلوث بالمواد النفطية⁽²⁾ إذ لا يجوز للدولة الساحلية التدخل ضد السفن الأجنبية إلا إذا تعلق الأمر بحادث بحري ترتب عنه تلوث نفطي.

الموقف الذي تبناه مؤتمر بروكسل عام 1969 يخالف الرأي الذي سبق وأن عبر عنه معهد القانون الدولي في توصياته التي صدرت في نفس التاريخ، والذي كان له منظور واسع، حيث اعتبر أن التدابير المتخذة من قبل الدولة الساحلية في حالة وقوع حادث بحري يجب أن تشمل أيضاً حالات التلوث بمواد أخرى غير النفط.

كما يمكن وصف الموقف الذي تبناه مؤتمر بروكسل غير سليم من الناحية القانونية، غير أنه يمكن العودة إلى هذا الاستبعاد لعوامل التلوث بمواد أخرى غير النفط من نطاق تطبيق حق التدخل في أعالي البحار إلى كون صياغة المؤتمر لبنود اتفاقية عام 1969 تم

¹ - « 1 - Les navires de guerre jouissent en haute mer d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

2. Aux fins des présents articles, l'expression « navire de guerre » désigne un navire appartenant à la marine de guerre d'un Etat et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité. Le commandant doit être au service de l'Etat, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire, et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire. » Article 08 de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

- Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental non commercial jouissent, en haute mer, d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon. » Art 08 de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

² - نستخلص تعريف المواد النفطية من نص المادة 02 فقرة 03 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار التي تنص على ما يلي: " الزيت: وهو النفط الخام، وزيت الوقود، وزيت الديزل، وزيت التشحيم."

على ضوء آثار التلوث النفطي الذي خلفه حادث طوري كانيون⁽¹⁾.

أقر مؤتمر بروكسل توصية أدرجها في النص الختامي يدعو فيها من جهة المنظمة البحرية الدولية إلى تكثيف أشغالها المتعلقة بمختلف مظاهر التلوث البحري الناتجة عن مواد أخرى غير النفط. ومن جهة أخرى يدعو إلى التطبيق التام أو الجزئي لقواعد اتفاقية التدخل لعام 1969 بشأن حق تدخل في أعالي البحار في حالة وجود تهديد بالتلوث بمثل هذه المواد⁽²⁾، واستنادا لهذه التوصية فقد قررت جمعية المنظمة البحرية الدولية خلال دورتها السادسة المنعقدة في لندن من 15-30 أكتوبر 1969، توجيه الدعوى إلى عقد مؤتمر دولي حول التلوث البحري سنة 1973.

وعقب هذه التوصية أبدت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة الرغبة في توسيع أحكام اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 لتشمل حالات التلوث الناتجة عن نقل شحنات ضارة وخطيرة غير المواد النفطية ولهذا فقد أنشأت هذه اللجنة القانونية فريق عمل كلفته بتحضير مشروع بروتوكول لهذا الغرض، وعند انعقاد المؤتمر الدبلوماسي في لندن بين 8 أكتوبر و2 نوفمبر 1973، فقد توصل المؤتمر إلى إقرار بروتوكول بشأن التدخل في أعالي البحار⁽³⁾ في حالة التلوث بمواد أخرى غير النفط.

إذ يخول هذا البروتوكول للدولة الساحلية حق التدخل في أعالي البحار من أجل الوقاية والتخفيض والقضاء على أخطار التلوث بمواد أخرى غير النفط المترتبة عن حادث بحري، ويقصد البروتوكول "بالمواد الأخرى" التي تم النص عليها من خلال المادة 01 فقرة 02⁽⁴⁾ منه أنها المواد المدرجة في قائمة سيتولى جهاز مختص تابع للمنظمة البحرية الدولية

¹ - أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 247-248.

² - Voir : Laurent LUCCHINI, Le renforcement du disposition.... , Op-Cit, PP. 812-819.

³ - دخل البروتوكول حيز التنفيذ بتاريخ 30 مارس عام 1983.

⁴ - تنص المادة 01 فقرة 02 من بروتوكول الملحق بالاتفاقية 1969 على ما يلي: " 2- يشير مصطلح مواد غير الزيت الوارد في الفقرة 1 إلى ما يأتي:

أ- المواد المدرجة في قائمة تتولى وضعها هيئة مختصة تعيينها المنظمة، ثم ترفق بالبروتوكول الحالي، و
ب- المواد الأخرى التي يمكن أن تعرض الصحة البشرية للأخطار، أو تضر بالموارد الحية والحياة البحرية، أو تعطب المرافق، أو تتدخل بالاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر".

وضعها، والمواد الأخرى التي من شأنها أن تعرض للخطر صحة الإنسان وأن تضر بالموارد الحية البحرية والحيوانية والنباتية والمس بالمرافق الاستجمامية أو تتسبب في عرقلة الاستعمالات المشروعة الأخرى للبحر⁽¹⁾.

وبالمقابل إذا كان أسلوب القائمة يشكل عنصر أساسيا في الاتفاق إلا أنه في نفس الوقت فإن بروتوكول لندن 1973 في المادة 01 فقرة 03⁽²⁾ يجيز للدولة الساحلية ممارسة حق التدخل في أعالي البحار حتى في حالة التلوث بمواد أخرى غير مدرجة ضمن القائمة التي تضعها المنظمة البحرية الدولية.

لكن يشترط على الدولة المتدخلة أن تقدم الدليل على أن هذه المادة من شأنها أن تمثل خطر جسيما ووشيكاً مشابهاً للأثر الذي تخلفه المواد المدرجة في هذه القائمة ومن شأن هذا الشرط أن يؤدي إلى تقييد ممارسة الدولة الساحلية لحقها الطبيعي في التدخل حماية لنفسها، وهذا ما يعني أن هذا الحكم قد يؤدي إلى الإخلال بالتوازن لصالح دولة العلم⁽³⁾.

د: يجب أن يترتب على الحادث البحري ضرر

نصت المادة 01 فقرة 01 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار على أنه: " يجوز للدول الأطراف في الاتفاقية الحالية أن تتخذ في أعالي البحار ما تراه ضروريا من تدابير لمنع أو تخفيف أو القضاء عن المخاطر الجسيمة المحدقة بسواحلها أو بالمصالح ذات الصلة، والناشئة عن التلوث أو التهديد بالتلوث بالمحروقات، وذلك في أعقاب حادثة

¹ - أحمد اسكندري، مرجع سابق، ص ص 198-199.

² - تنص المادة 01 فقرة 03 من بروتوكول لندن 1973 على ما يلي: " 3- وعندما يتخذ متدخل إجراءات بشأن مادة من المواد المشار ن مادة من المواد المشار إليها في الفقرة (ب) أعلاه، فإن عليه أن يثبت أن هذه المادة، وفي ظل الظروف القائمة ساعة التدخل، يمكن أن تشكل اعتياديا خطرا جسيما ومحدقا بماثل ما ينجم عن أي من المواد المدرجة في القائمة المشار إليها في الفقرة 2 (1) أعلاه."

³ - Jacques-Yvan MORIN, « La pollution de mers au regard du Droit international. », In : Colloque de l'Académie de Droit international : « La protection de l' » environnement et le Droit international », Sijthoffleiden, 1975, P. 308.

بحرية أو أعمال تتعلق بهذه الحادثة، والتي من شأنها أن تسفر عن نتائج بالغة الضرر".

نستنتج أن اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 تربط حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد سفينة تعرضت لحادث بحري، بوجود تلوث أو تهديد بالتلوث أي أن تدخل الدولة الساحلية مرهون بحضور تلوث أو احتمال وقوع هذا التلوث، غير أنه من جانب آخر تضيف شرط آخر وهو أن يشكل هذا التلوث أخطار جسيمة ووشيقة على سواحل دولة معينة والمصالح المرتبطة بها، هذا يعني أن وجود تلوث أو تهديد بالتلوث لا يكفي وحده للتدخل بل يجب أيضا أن يتسم هذا التلوث بخطورة مزدوجة (جسيمة ووشيقة) والمسألة التقديرية لهذا الشرط يعود للدولة الساحلية.

غير أن جسامه خطورة التلوث تتطلب الأخذ في الاعتبار مجموعة من العناصر المتعلقة بالحادث البحري مثل: المعارف العلمية بشأن المنطقة البحرية... ثم أن الجسامه التي تشكلها التلوث لا يتوقف فقط على كمية النفط التي تتسرب من السفينة بل يتوقف أيضا على حجم ونوع المصالح التي تحاول الدولة الساحلية حمايتها⁽¹⁾، فعلى هذا الأساس أوردت المادة 02 فقرة 04 من الاتفاقية⁽²⁾ ما سمته بالمصالح ذات الصلة، وعرفت بأنها مصالح الدولة الساحلية المتضررة أو المهددة بصورة مباشرة بالحادثة البحرية مثل الأنشطة البحرية على السواحل أو الموانئ أو مصبات الأنهار، بما في ذلك أنشطة مصايد الأسماك، والتي تشكل وسيلة رئيسية من وسائل كسب الرزق بالنسبة للأشخاص المعنيين.

¹ - أنظر: محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 246.

² - تنص المادة 02 فقرة 04 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار على ما يلي: " المصالح ذات الصلة": وهي مصالح الدولة الساحلية المتضررة أو المهددة مباشرة بالحادثة البحرية مثل:

أ- الأنشطة البحرية على السواحل أو الموانئ، أو مصبات الأنهار بما في ذلك أنشطة مصايد السمك، والتي تشكل وسيلة رئيسية من وسائل كسب الرزق للأشخاص المعنيين،

ب- المباحج السياحية في المنطقة المعنية،

ج- صحة سكان السواحل ورفاه المنطقة المعنية بما في ذلك صيانة الموارد البحرية الحية والحية البرية".

كما تدرج ضمن نطاق المصالح ذات الصلة، المرافق السياحية المتواجدة على مستوى المنطقة المعنية، ناهيك عن صحة سكان السواحل ورفاهية المنطقة المعنية، بما في ذلك المحافظة على الموارد البحرية الحية وحيات النباتات والحيوانات.

أما فيما يخص خطر التلوث الذي يكون وقوعه وشيكا، فقد تركت المادة 01 من الاتفاقية مهمة تقديره للدول المعنية التي يتعين عليها أن تستند في ذلك بصورة كبيرة على الجانب الواقعي، فضلا عن ضرورة أخذ تلك الدولة بعين الاعتبار، أثناء تقييمها لخطر وشيك الوقوع مجموعة من العناصر المتعلقة بالحادث البحري الذي تكون بصدده مواجهته، مثل المعارف العلمية بخصوص المنطقة البحرية المعنية، والتأثير الممكن والمحتمل للرياح والتيارات البحرية المسيطرة على المنطقة البحرية التي وقع فيها الحادث، دون صرف النظر عن التداعيات المحتملة للبقعة النفطية والأحوال الجوية السائدة في تلك الآونة⁽¹⁾.

وتجدر الإشارة أن الاتفاقية لم تحدد الحدود الجغرافية فيما يتعلق بالمنطقة البحرية الواقعة في أعالي البحار والتي ينبغي على الدولة الساحلية ممارسة حق التدخل على مستواها، إلا أنها فتحت المجال للدول الأكثر عرضة للخطر أو الدول المهددة بكثرة بخطر مباشر لتقدير المنطقة التي يقتضي التدخل فيها، كما أنها لم تنفي إمكانية التدخل المشترك لدولتين أو أكثر من الدول الساحلية التي تكون مهددة بتلوث مياهها⁽²⁾.

أما فيما يخص باتفاقية قانون البحار لعام 1982، فتعد هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية التي انعقدت لمعالجة قضايا البيئة البحرية، والتي دعت إلى تكاتف جهود الدولة الساحلية لمواجهة مخاطر التلوث البحري، وتظهر أهميتها من خلال عدد الدول والمنظمات المشاركة فيها، بالإضافة إلى القرارات والتوصيات التي خرجت بها، وإلى نوعية المشاكل التي أثارها، إذ حاول المؤتمر لفت أنظار المجتمع الدولي للمخاطر البيئية وما

¹ - Jean-Pierre QUENEUDEC. Chronique de Droit de la mer ..., Op-Cit, P. 751.

² - أحمد اسكندري ، مرجع سابق، ص 194.

ينجم عنها من أضرار، كما وفرت هذه الاتفاقية الإطار العام 1982 القانوني لهذه الممارسات،

وتجدر التأكيد بأن قراءة نص اتفاقية بشأن تدخل الدولة الساحلية خارج بحرها الإقليمي ضد سفينة أجنبية لمكافحة تلوث ناجم عن حادث بحري، يجب فهمه على ضوء مواد الجزء الثاني عشر من الاتفاقية ككل، والمتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

عرفت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 الحادث البحري على غرار اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 وذلك من خلال نص المادة 221 فقرة 02⁽¹⁾، " فالحادث البحري" هو كل ما تتعرض له السفينة من تصادم وجنوح أو أي حادث ملاحى آخر، أو أن يقع على متن السفينة أو خارجها ما من شأنه أن يسفر عن ضرر مادي أو خطر وشيك يهدد بحدوث ضرر مادي للسفينة أو بضاعة⁽²⁾،

هذا التعريف أورد عناصره حرفياً يضم حوادث التي تتعرض لها السفينة والتي بدورها تنقسم في إحداهن تلوث بحري، سواء منها ما تعلق بالتصادم أو الجنوح أو أي حادث ملاحى من شأنه يؤدي إلى حصول أضرار مادية أو أخطار وشيكة تهدد بحصول الأضرار للسفينة، ومن خلال هذا التعريف يتضح لنا أن حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار بتعرض السفينة لحادث بحري محصور في حالات التلوث الطارئ، بمعنى حق تدخل الدولة الساحلية لا يتم أو لا يطبق في حالة الإطلاق العمدي للنفط، وهذا يدخل ضمن شروط التدخل.

كما قامت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بإلغاء " شرط الخطر الجسيم والوشيك" الذي كانت تشترطه الاتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لعام 1969، فهذا

¹ -تنص المادة 221 فقرة 02 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " لأغراض هذه المادة، تعني عبارة " حادث بحري" تصادم سفن أو جنوح أو أي حادث ملاحى آخر، أو أن يقع على ظهر السفينة أو خارجها ما من شأنه أن يسفر عن ضرر مادي لسفينة أو بضاعة".

² - أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة - دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، جامعة الملك سعود للنشر، المملكة العربية السعودية، الرياض، ص 102.

الشرط لديه دور معيق ويحول دون التدخل المبكر للدولة الساحلية ضد سفينة تعرضت لمشكلة معينة من شأنها إلحاق اضرار تلوث وخيمة لسواحلها والمصالح ذات الصلة، بسبب الصعوبات التي تواجهها أثناء تقييمها لمدى توافر متطلبات هذا الشرط والتي يتعذر معرفتها جيدا، الأمر الذي استدركته اتفاقية قانون البحار لعام 1982، إذ يتعين على الدولة الساحلية عقب إزاحتها لهذا الشرط، اتخاذ وتنفيذ التدابير خارج بحرها الإقليمي في فترة زمنية قصيرة بالمقارنة مع التدابير المتخذة من خلال اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969⁽¹⁾.

وما يلاحظ عن هذه المادة أنها نصت على مبدأ التناسبية وأخذت بشروط مماثلة (الواردة في اتفاقية التدخل لعام 1969) فبعد ما نصت على حق الدول في اتخاذ التدابير في خارج بحرهم الإقليمي، فإنها أوضحت أنه يشترط أن تتناسب هذه التدابير مع الضرر الفعلي أو الداهم (الوشيك) لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة، وأنها لم تكتفي بحق الدولة في أن تتخذ التدابير وإنما أن تنفذ أيضا التدابير المشار إليها، وهذا لا نجده في اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969.

كما أضافت المادة إلى عبارة "مصالحها المرتبطة" عبارة بما في ذلك "صيد السمك" في حين أن المادة 02 فقرة 04 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 أضافت إلى العبارة الأولى عبارة "أنشطة صيد الأسماك التي تشكل وسيلة جوهرية والتي تشكل وسيلة رئيسية من وسائل كسب الرزق للأشخاص المعنيين".

وهذا يعني أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 توسعت في مفهوم هذه النشاطات إذ أشارت إلى الصيد بصورة مطلقة دون أن تحدد أن يكون الصيد وسيلة جوهرية للوجود ومن المهم أن نشير إلى أن المادة 221 فقرة 01 فهي تعترف بهذا الحق كان موجودا سابقا

¹ - Voir : Laurent LUCCHINI. A propos de l'Amoco-Cadis... , Op-Cit, PP. 737-738.

ويرتبط بالقانون الدولي العرفي منه والاتفاقي وهذا يؤدي إلى القول بأن هذا الحق يمكن أن يمارس بصرف النظر عن عدم دخوله حيز التنفيذ⁽¹⁾.

ثانياً: التزام الدولة الساحلية بمراعاة الشروط الشكلية للتدخل في أعالي البحار

إلى جانب الشروط الموضوعية هناك الشروط الشكلية المتمثلة في كل من وجوب التشاور المسبق مع الأطراف المعنية بالحادثة البحري⁽²⁾، ووجوب القيام بإبلاغ الأشخاص المعنيين بالتدابير التي تسعى إلى اتخاذها.

أ: التزام الدولة الساحلية بالتشاور المسبق مع الأطراف المعنية بالحادثة

حسب المادة 03 فقرة (أ) من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969⁽³⁾ قبل اتخاذ أية إجراءات، فإن الدولة الساحلية ملزمة أن تبدأ بالتشاور مع الدول الأخرى المتأثرة بالحادثة البحري، لاسيما دولة العلم⁽⁴⁾. أي قبل شروع الدولة الساحلية المتدخلة فيما وراء مياهها الإقليمية باتخاذ تدابير ضد سفينة أجنبية تعرضت لحادث بحري، فإنه يتعين على الدولة الساحلية القيام بإجراء مشاورات مع الدول الأخرى المعنية بالحادثة، كالدول القريبة من الحادث أو التي قد تتأثر من جراه أو من جراء تدخل الدولة الساحلية على السفينة المسببة للتلوث⁽⁵⁾، كما تتشاور بصفة خاصة مع دولة العلم نظراً لرابطة الجنسية التي تربطها بالسفينة المسببة للتلوث لاطلاعها ومعرفة رأيها بشأن التدخل.

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 443.

² - عمر حسن عدس، مرجع سابق، ص 362.

³ - تنص المادة 02 فقرة (أ) من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 على ما يلي: "أ- قبل اتخاذ أية إجراءات، تبدأ الدولة الساحلية بالتشاور مع الدول الأخرى المتأثرة بالحادثة البحرية، ولاسيما دولة أو دول العلم".

⁴ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص 492.

⁵ - Claude DOUAYA, « Le droit de la mer et la préservation du milieu marin », in : Le nouveau droit international de la mer, Publications de la R. G. D.N. P, N°= 39, A. Pédone, Paris, 1983., PP. 246.

غير أنه رغم إلزامية الدولة الساحلية بإجراء التشاور مع الأطراف المعنية فالتفاقية
التدخل في أعالي البحار لعام 1969 لم تكون واضحة فيما إذا كانت الدولة الساحلية ملزمة
أم لا بنتائج المشاورات.

كما تلزم نفس الاتفاقية في المادة 03 فقرة (ج)⁽¹⁾ الدولة الساحلية قبل ممارسة حقها
في التدخل أن تقوم بالتشاور مع خبراء مستقلين الذين تم اختيارهم ضمن لائحة يحتفظ بها
المنظمة البحرية الدولية⁽²⁾، أي على الدولة الساحلية قبل اتخاذ التدابير الضرورية لمواجهة
آثار التلوث أن تلجأ إلى التشاور مع أشخاص ذوي الخبرة في ميدان مكافحة التلوث، والذي
يتم اختيارهم والاعتراف بهم ومؤهلاتهم وكفاءتهم طبقاً لقائمة التي تحددها المنظمة البحرية
الدولية، بيد أنه يجوز للدول الأعضاء في الهيئة الدولية والأطراف في الاتفاقية الحالية
ترشيح خبراء لإدراجهم في القائمة، إذ تتكفل الدول التي تستعين بهم بدفع رواتبهم على
أساس ما قدموه إليها من خدمات، وهذا حسب المادة 04 فقرة 01 من نفس الاتفاقية⁽³⁾.

غير أنه حسب الأستاذ البزاز أن التشاور مع الخبراء المستقلين هو إجراء اختياري فهي
صلاحية منحت للدولة الساحلية للاستفادة من خبرة هؤلاء الأشخاص المؤهلين قبل اتخاذ
التدابير الضرورية فهي ليست مجبرة على ذلك أي إجراء التشاور مع الخبراء المستقلين لا
يعد إجراء ملزماً، ومع ذلك قد يكون رأي هؤلاء له تأثير لا يستهان به بشأن تنفيذ حق
التدخل في أعالي البحار، عكس المشاورات التي تجريها الدولة الساحلية مع غيرها من الدول

¹ - تنص المادة 03 فقرة (ج) من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 على ما يلي: " قبل اتخاذ أية إجراءات،
يجوز للدولة الساحلية التشاور مع خبراء، مستقلين يختارون من قائمة تحتفظ بها المنظمة البحرية. "

² - Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de Droit de la mer », Op-Cit, P. 753.

³ - تنص المادة 04 فقرة 01 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 على ما يلي: " توضع قائمة الخبراء المشار
إليها في المادة الثالثة من الاتفاقية الحالية وتستكمل تحت إشراف المنظمة، وتقرر المنظمة اللوائح اللازمة والمناسبة
المتعلقة بها، بما في ذلك تحديد المؤهلات المطلوبة. "

² - يجوز للدول الأعضاء في المنظمة والأطراف هذه الاتفاقية ترشيح خبراء لإدراجهم في القائمة وتدفع رواتب هؤلاء
الخبراء من قبل الدول التي تستعين بهم على أساس ما قدموه عليها من خدمات. "

المتأثرة بالحادث البحري، التي تعد خطوة الزامية قبل اتخاذ اية تدابير ضد السفينة المنكوبة⁽¹⁾،

كما يمكن للدولة الساحلية الاستناد على الآراء التقنية لتبرير التدابير التي تتخذها ضد السفينة المسببة للتلوث في أعالي البحار، وفي بعض الظروف الاستعجالية جدا تعفي اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 هذه الدولة من إجراء مشاورات مسبقة أو مواصلتها، لأن الوقت لا يسمح لها القيام بمشاورات مسبقة ففي حالة الضرورة القصوى يتطلب من الدولة الساحلية التصرف بسرعة وبدون تأخير لمنع التلوث الذي قد يلحق مياها وسواحلها⁽²⁾.

ويعود الاختصاص في تقدير درجة الاستعجال التدابير التي يجب اتخاذها إلى الدولة المهددة كما يعود لها تقدير وشاكة الأخطار التي تهدد سواحلها ومصالحها المرتبطة بها. إلا أن هناك من يرى أن هناك تناقض واضح فيما يخص شروط تنفيذ حق التدخل في أعالي البحار بين وشاكة الخطر وترك الفرصة للدولة الساحلية إثارة الاستعجال من أجل التدخل دون إجراء مشاورات مسبقة بمعنى إمكانية استناد الدولة الساحلية لهذا المبرر للتخلص من الالتزام باستقاء مجموعة من الآراء بصفة مسبقة عند اتخاذها لتدابير ضد سفينة مسببة للتلوث في أعالي البحار⁽³⁾، لكن بمجرد انتهاء التدخل أو الاستعجال فإنه يستلزم على الدولة المتدخلة بالالتزامات الملقاة على عاتقها⁽⁴⁾.

¹ - Jean-Pierre QUENEUDEC, Chronique de Droit de la mer ..., Op-Cit, PP. 753.

² - تنص المادة 03 فقرة (د) من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 على ما يلي: " في الحالات العاجلة جدا التي تتطلب إجراءات فورية، يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات التي تفرضها الخالة العاجلة بدون إخطار أو استشارة مسبقين، أو بدون متابعة ما بدأت من مشاورات. "

³ - Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », In : A. F. D.I, Vol 15, 1969, P. 753.

⁴ - أنظر كل من: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 255.

- Jacques-Yvan MORIN, Op-Cit, P. 298.

وفيما يخص إجراء التشاور في ميدان القانون الدولي البيئي عموماً، يرى الفقيه A. Kiss⁽¹⁾ أنه " بالنسبة لأي مشروع من شأنه أن يؤدي إلى إحداث آثار ضارة بيئية أخرى يوجد هناك التزام بالتشاور مع هذه الدولة إذا طلبت ذلك، وهذا التزام يقع على الدولة مصدر التلوث، والتي يجب عليها أن تقبل مناقشة موضوع المعلومات التي أبلغتها إلى الدولة الضحية احتمالاً، ويجب أن تمكن من تقديم ملاحظات حول المشروع، لكن الدولة التي تنوي القيام بالمشروع غير ملزمة بأن تأخذ في الحسبان هذه الملاحظات، فواجب التشاور يصاحبه في الغالب واجب الإعلام في الصكوك الدولية ... وأخيراً فإن واجب التشاور ينحدر من واجب التعاون لتحسين حماية البيئة في العلاقة بين الدول المعنية بتلوث عابر للحدود".

ب: التزام الدولة الساحلية بإبلاغ الأشخاص المعنيين بالتدابير التي تسعى لاتخاذها

طبقاً لنص المادة 03 فقرة (ب) من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969⁽²⁾ يتوجب على الدولة الساحلية أن تقوم قبل تدخلها في أعالي البحار بتبليغ أو إعلام الإجراءات المقترحة بشأن عملية تدخلها فيما وراء مياهها الإقليمية ضد سفينة تهدد سواحلها والمصالح ذات الصلة بالتلوث، إلى الأشخاص طبيعيين أو الاعتباريين الذين تعرفت عليهم أو توصلت إلى معرفتهم أثناء المشاورات التي أجرتها ومن ذوي المصالح التي ينتظر أن تتأثر مصالحهم بتلك الإجراءات، وعلى الدولة الساحلية أن تأخذ بعين الاعتبار الآراء التي عبر عنها الأشخاص الذين لهم علاقة بالسفينة المسببة للتلوث (ونقصد بهؤلاء الأشخاص

¹ - Alexandre-Charles KISS: « Le Droit international de l'environnement », Pedone Paris, 1989, P. 349.

² - تنص المادة 03 فقرة (ب) من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 على ما يلي: " تقوم الدولة الساحلية بدون تأخير بتبليغ الإجراءات المقترحة إلى أي أشخاص طبيعيين أو اعتباريين تعرفهم الدولة الساحلية أو اخطرت بهم أثناء المشاورات، من ذوي المصالح التي ينتظر أن تتأثر اعتبارياً بتلك الإجراءات، وعلى الدولة الساحلية أن تراعي أية آراء، قد يقدمها هؤلاء لها".

ملكي السفينة أو الشحنة أو المجهزين أو المستأجرين أو الشاحن أو المؤمنين) ومع ذلك فهي غير ملزمة بهذه الآراء⁽¹⁾.

كما تنص نفس المادة فقرة (و)⁽²⁾ من نفس الاتفاقية على إلزامية الدولة الساحلية بعد انتهائها من التدابير الضرورية ضد السفينة المسببة للتلوث في أعالي البحار، أن تقوم بالإبلاغ بالإجراءات المتخذة تطبيقاً للمادة الأولى بدون تأخير (الإبلاغ الفوري) للدول والأشخاص الطبيعيين والاعتباريين المعنيين المعروفين وكذلك الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، ومن شأن هذا الإجراء أن ينتج للدولة الساحلية إمكانية تبرير الأعمال التي اتخذتها، في حين يمكن للدول الغير التحقق من حق التدخل الذي مارسته الدولة الساحلية كان ضمن الحدود والأشكال التي يفرضها القانون الدولي⁽³⁾.

وتمت الإشارة إلى أنه على الدولة الساحلية أن تبذل قبل الاطلاع بهذه التدابير وأثناء تنفيذها، كل ما في مقدورها من أجل الحيلولة دون تعريض الحياة البشرية لأي خطر، ولتقديم مساعدة قد يحتاج إليها الأفراد المكرويين⁽⁴⁾، علاوة على تسهيل إعادة طواقم السفن إلى أوطانهم في الأحوال المناسبة وعدم خلق أية عراقيل فيما يتعلق بهذه المسألة⁽⁵⁾.

¹ - Jean-Pierre QUENEUDEC, Chronique de Droit de la mer ..., Op-Cit, PP. 752- 753.

² - المادة 03 فقرة (و) من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 على ما يلي: " تبلغ الإجراءات المتخذة تطبيقاً للمادة الأولى بدون تأخير إلى الدول المعنية وإلى الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين المعنيين والمعروفين. فضلا عن الأمين العام للمنظمة ".

³ - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 256.

⁴ - المساعدة البحرية: تعرف المساعدة البحرية، على أنها المعونة التي تقدمها سفينة لسفينة أخرى تحت خطر الهلاك، وفي هذا الصدد نجد عرفها المشرع الجزائري عرف المساعدة البحرية في المادة 332 من ق. ب. ج على أنها: " كل نجدة للفن الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية، بدون الأخذ بعين الاعتبار للمياه التي جرت النجدة ".

⁵ - تنص المادة 03 فقرة (هـ) من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969 على ما يلي: " تبذل الدولة الساحلية، قبل اتخاذ هذه التدابير وأثناء تنفيذها، كل ما في وسعها لتفادي تعريض الحياة البشرية لأي خطر، ولتقديم أية مساعدة قد يحتاج إليها المكرويون، وكذلك لتسيير إعادة طواقم السفن إلى أوطانهم في الحالات المناسبة وعدم خلق أية عراقيل في ذلك الصدد ".

ويقول الفقيه A.Kiss⁽¹⁾ فيما يخص مسطرة الإبلاغ: "أن الدولة التي تنوي مباشرة أو الترخيص لأنشطة من شأنها أن تكون لها آثار محسوسة على بيئة دول أخرى، فإنه يجب عليها أن تخبر هذه الأخيرة، أو تمدها بالتفاصيل المتعلقة بالمشروع، شرط ألا يكون كل من القانون الوطني أو القانون الدولي يمنع نقل تلك المعلومات والمعطيات، وهو مبدأ أكدت عليه العديد من الصكوك الدولية العالمية والإقليمية".

يمكن القول أن صياغة قواعد اتفاقية التدخل في أعالي البحار 1969 بشأن ممارسة الدولة الساحلية لحق التدخل في أعالي البحار ضد السفن الأجنبية المسببة للتلوث من جراء تعرضها لحادث هو تطوير القانون الدولي في اتخاذ التقليل من مبدأ حرية البحار والاختصاص الخالص لدولة العلم، إلا أن هذا التطوير لم يتم دفعة واحدة وإنما مر عبر عدد محطات قانونية، كما كانت صياغة هذه القواعد متأثرة بالتجارب التي مر منها المجتمع الدولي، وبالدروس المستخلصة من طبيعة وحجم الأضرار التي خلفتها عدد من الكوارث البحرية ابتداء من حادثة طوري كانيون.

ثم إن إقرار حق التدخل في أعالي البحار، وإرفاقه بعدد من الشروط الموضوعية والشكلية أو التعديلات التي طرأت فيما بعد كانت المسألة يتحكم فيها بشكل كبير ذلك التوازن بين مصلحة حماية البيئة البحرية ومصلحة مالكي السفن، أي بين حقوق الدولة الساحلية وحقوق دولة العلم، والدليل على ذلك ما تضمنته المادة 06 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969⁽²⁾ بشأن آلية التعويض الذي يجوز للدولة العلم استعمالها في حق تعسف الدولة الساحلية في استعمال حق التدخل في أعالي البحار ضد السفينة المسببة للتلوث.

¹ - Alexandre-Charles KISS, Op-Cit, PP. 86-87.

² - راجع المادة 60 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969

الفرع الثاني

التزام الدولة الساحلية بمنع سفن أعلام المجاملة من التهرب من الالتزامات التي تفرضها

الاتفاقيات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية

تعتبر مسألة الانتشار الواسع للأعلام المجاملة من المسائل التي تثير مخاوف كبيرة نظرا للمخاطر التي تشكلها على سلامة الملاحة البحرية وصحة البيئة البحرية. إذ أن الضعف التنظيمي الفادح الذي تعاني منه الدول المانحة لعلم المجاملة، وغياب المراقبة اللازمة على السفن الرافهة لعلمها، خاصة بسبب عدم توافر تلك الدول على الإمكانيات والوسائل الضرورية للتطبيق الصارم لقواعد ومعايير السلامة البحرية، وتلك المتعلقة بالوقاية من التلوث الصادر عن السفن، قد جعل من هذه الظاهرة المستفحلة موضوعا للاعتراض والانتقادات الفقهية اللاذعة، باعتبار أن النسبة الكبيرة من حالات التصادم والجنوح كانت وراءها سفن ترفع أعلام المجاملة، وهي حوادث ترتبت عنها عواقب وخيمة على الأنظمة الإيكولوجية للبيئة البحرية والمصالح الاقتصادية المرتبطة بها⁽¹⁾.

ومن أمثلة كوارث التلوث التي تسبب فيها السفن الحاملة لأعلام المجاملة، نجد: كارثة ناقلة النفط (Torrey-Canyon)، التي كانت ترفع العلم الليبيري أثناء تعرضها للجنوح قبالة سواحل المملكة البريطانية عام 1967⁽²⁾، و كارثة ناقلة النفط (Amoco-Cadiz)، التي كانت أيضا ترفع العلم الليبيري عندما جنحت قبالة سواحل الغربية لفرنسا عام 1978⁽³⁾، وحادثة ناقلة النفط القبرصية (Haven)، الذي وقع قبالة سواحل مدينة (Gênes) الإيطالية في 11 أبريل عام 1991، وحادثة تحطم ناقلة النفط المالطية (Erika) قبالة سواحل ناحية (La Bretagne)

¹ - أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 83-84.

² - Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, T 1, Op-Cit, P133.

³ - René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, 12ème éd, Dalloz, Paris, 1997, PP. 152-153.

الفرنسية في 12 ديسمبر عام 1999⁽¹⁾، وهذه الحوادث هي من أحسن أمثلة التي يمكن الاستشهاد بها، عند تسليط الضوء على الكوارث البيئية التي تسببت فيها السفن الرافعة لأعلام المجاملة، إذ تبرر جليا مخاطر ممارسة علم المجاملة على صحة البحار والمحيطات، علما بإحصائيات الحوادث التي عرفتها الملاحة البحرية في العقود الزمنية الأخيرة⁽²⁾.

ومن هنا نستطيع القول أنه تزايدت المواقف التي تحمل المسؤولية عن تبعات الوخيمة للتلوث البحري لهذه الأعلام، مطالبة بضرورة تطهير الملاحة البحرية الدولية من هذا النوع من الممارسات التي تعطل تطبيق القواعد الدولية المنظمة لهذه المسألة، لاسيما أن هذه السفن قد لا تزور بتاتا موانئ دول التسجيل، حتى تتمكن هذه الأخيرة من ممارسة سلطاتها الشخصية على السفن التابعة لها وتطبيق القواعد ذات الصلة عليها، وبالتالي فإن القضاء على هذه الظاهرة من شأنه إعادة الاعتبار للحياة القانونية الدولية، علاوة عن حماية البيئة البحرية من التبعات المدمرة الناجمة عن حوادث التلوث⁽³⁾.

وفي هذا الصدد نشير أن المجتمع الدولي لم يبقى مكتوف الأيدي إزاء هذه الظاهرة، بل أعرب صراحة عن إرادته الكبيرة في القضاء عليها، ويظهر ذلك من خلال المبادرات المتخذة في إطار الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، الذي أشرف على إبرام الاتفاقية الدولية الخاصة بشروط تسجيل السفن في 7 فيفري علم 1986، التي تؤكد في احكامها على ضرورة قيام رابطة حقيقية بين دولة العلم والسفينة. فقد نصت المادة 01 من الاتفاقية على أهدافها كما يلي: " من أجل تأمين، أو حسب الحالة، تعزيز الصلة الحقيقية

¹ - كمال تيغليت فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل بالمرحقات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري -تيزي وزو-، 2022، ص 138.

² - Momtaz DJAMCHID, « La convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires », in : A. F.D.I, Vol 32, 1986, P. 724.

³ - أنظر: محمد البراز، مرجع سابق، ص 84.

بين دولة ما والسفن التي ترفع علم هذه الدولة، وبغية ممارسة ولايتها ورقابتها بفعالية على هذه السفن فيما يتعلق بتحديد هوية مالكي السفن، ومشغليها، ومسؤوليتهم، وكذلك فيما يتعلق بالمسائل الإدارية والتقنية والاقتصادية والاجتماعية، تطبق دولة العلم الأحكام الواردة في هذه الاتفاقية".

كما نصت المواد من 08-10 من هذه الاتفاقية إلى إنشاء صلات اقتصادية بين السفينة ودولة العلم، من خلال النص على مشاركة مواطني دولة العلم في ملكية السفينة وتطعيمها وإدارتها، وتقضي المادة 06 التي تتناول تحديد الهوية والمساءلة، أن تتخذ الدولة التدابير اللازمة لضمان أن يكون للسفن التي تقيدها في سجلاتها مالكون أو مشغلون يمكن تحديد هويتهم تحديدا كافيا لضمان مساءلتهم الكاملة⁽¹⁾.

الفرع الثالث

مسؤولية الدولة الساحلية من جراء التدخل الغير المبرر

أشرنا سابقا أن إقرار حق التدخل في أعالي البحار، وإرفاقه بعدد من الشروط الموضوعية والإجرائية أو التعديلات التي طرأت فيما بعد كانت المسألة يتحكم فيها بشكل كبير ذلك التوازن بين مصلحة حماية البيئة البحرية ومصلحة مالكي السفن، أي بين حقوق الدولة الساحلية وحقوق دولة العلم، والدليل على ذلك ما تضمنته المادة 06 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1969⁽²⁾ بشأن آلية التعويض الذي يجوز للدولة العلم استعمالها في حق تعسف الدولة الساحلية في استعمال حق التدخل في أعالي البحار ضد السفينة المسببة للتلوث، حيث تنص على ما يلي: " يلزم أي طرف يقدم على اتخاذ إجراءات مخالفة لأحكام الاتفاقية الحالية ويتسبب في الإضرار بالآخرين، بدفع تعويض عن الأضرار

¹ - تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات وقانون البحار، الدورة التاسعة والخمسون للجمعية العامة (A/59/63)، البند رقم 51 (أ) من القائمة المؤقتة (A/59/50 et Corr.1)، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 5 مارس عام 2004، ص ص 60-61.

² - المادة 06 من اتفاقية التدخل في أعالي البحار لعام 1982.

**الناجمة عن الإجراءات التي تتجاوز ما هو ضروري اعتياديا لبلوغ الغاية المذكورة في
المادة الأولى".**

فبمقتضى نص هذه المادة، يلتزم أي طرف يقوم باتخاذ إجراءات مخالفة لأحكامها
ويتسبب في الإضرار بالآخرين، بدفع تعويض عن الأضرار المترتبة عن الإجراءات التي
تتجاوز الحدود الضرورية والمعقولة لبلوغ الغاية الأساسية المذكورة في المادة الأولى المشار
إليها أعلاه، بمقتضى منع أو تخفيف أو القضاء عن المخاطر الجسيمة بالسواحل أو
المصالح ذات الصلة للدولة الساحلية⁽¹⁾.

أما في حالة نشوب نزاع بين الأطراف بشأن ما إذا كانت الإجراءات المتخذة بموجب
نص المادة 01 هي إجراءات مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية، وما كان من الواجب دفع
تعويضات بمقتضى نص المادة 06 من نفس الاتفاقية، وبشأن قيمة هذه التعويضات، وفي
حالة تعذر تسوية الأمر عن طريق التفاوض بين الأطراف الذي قام باتخاذ الإجراءات
والمطالبين الطبيعيين والاعتباريين، فإنه من الواجب رفع النزاع، ما لم تتفق الأطراف على
خلاف هذه الخطوة، إلى التوفيق أو التحكيم على الشكل المعروض في ملحق الاتفاقية، إن
طلب ذلك من طرف ما، وهذا طبقا لنص المادة 08 فقرة 02 من اتفاقية التدخل في أعالي
البحار التي تنص على ما يلي: " لا يحق للطرف الذي اتخذ الإجراءات رفض طلب
بالتوفيق أو التحكيم مقدم بموجب أحكام الفقرة السابقة إن تذرع فحسب بأن التدابير
العلاجية، بموجب القوانين البلدية في محاكمه هو، لم تستنفد بعد".

¹- Voir : Jean-Pierre QUENEUDEC. « Chronique de Droit de la mer », Op-Cit, PP. 755-757

الباب الثاني

تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لحماية مصالح
الجماعة الدولية

من المبادئ المستقرة أن منطقة أعالي البحار منطقة يسودها مبدأ الحرية، وهي من المناطق استراتيجية للنقل البحري الذي يعتبر أم شرائح النمو الاقتصادي العامي بين الدول، حيث تتمتع جميع الدول ساحلية كانت أم غير ساحلية بممارسة حرية الملاحة، وفي غياب السلطة الدولية في هذه المنطقة هذا لا يعني ترك المنطقة مسرحاً للأحداث ذات البعد الدولي التي لا نستطيع التنبؤ لها، ففي هذا الصدد تم منح القانون الدولي للدولة الساحلية حق التدخل في هذه المنطقة لقمع الجرائم البحرية الدولية الخطيرة (الفصل الأول).

غير أنه ونظراً للحقوق التي تتمتع بها الدول الأخرى في أعالي البحار، فإن القانون الدولي وضع مجموعة من الالتزامات على الدولة الساحلية أن تراعيها أثناء ممارسة حق التدخل في أعالي البحار لمواجهة الجرائم البحرية الدولية التي تقع في هذه المنطقة، لمنع انتهاكها لحقوق الغير، ومن أجل الموازنة بين مصالح الدولة الساحلية وحقوق المجتمع الدولي (الفصل الثاني).

الفصل الأول

حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار للتصدي للجرائم المرتكبة ضد الأشخاص

من القيود الواردة على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار هي تلك التي تبيح للدولة الساحلية التدخل في هذه المنطقة، من خلال سفنها الحربية، ويظهر ذلك من خلال ممارستها لاختصاصات بوليسية في حالة اشتباهاها في سفينة ما تقوم بأعمال مخالفة لقواعد القانون الدولي العام أو لتشريعاتها وتنظيماتها البحرية، كما تمارس اختصاصات قضائية حيث تختص في القضية محاكم السفينة الحاجزة فتطبق قوانينها الخاصة متقابلة لتأمين قمع الأعمال الإجرامية والمنافية لمبادئ القانون الدولي العام.

فبالتالي تم منح للدولة الساحلية حق استثنائي للتدخل في أعالي البحار لقمع الأعمال غير المشروعة التقليدية كالقرصنة البحرية، وجريمة نقل الرقيق والإتجار به، والبت الإذاعي غير المصرح به، وذلك بالتطرق إلى أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982، باعتبارها الصك الدولي الأول الذي عني بمسألة الأمن البحري (المبحث الأول).

وتجدر الإشارة إلى أن هناك مجموعة من الأعمال غير المشروعة كجريمة التهريب البحري قد أغفلتها أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والتي عمل المجتمع الدولي فيما بعد على صياغة العديد من الصكوك الدولية ذات الصلة كاتفاقية فيينا لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988، واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية لعام 1988 SUA والبروتوكول الملحق بها لعام 2005، والبروتوكول الملحق باتفاقية الدولية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000، وبروتوكول قمع تهريب المهاجرين وبروتوكول منع الإتجار بالبشر (المبحث الثاني).

المبحث الأول

تدخل الدولة الساحلية لقمع الجرائم البحرية الكلاسيكية

تتعدد أسس تدخل الدولة في القانون الدولي العام، مما يبرر حق الدولة الساحلية ممارسة حق التدخل في شأن السفينة التي تمارس الأعمال غير المشروعة في منطقة أعالي البحار وهو الاستثناء الوارد على اختصاص دولة العلم على السفن التي ترفع علمها في أعالي البحار، وهذه المبررات تجد سندها في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وتتمثل في كل من القرصنة البحرية باعتبارها من الجرائم البحرية الدولية الخطرة على الإنسانية (المطلب الأول)، نقل الرقيق والإتجار به (المطلب الثاني)، والبت الإذاعي غير الصريح به (المطلب الثالث).

المطلب الأول

تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لقمع جريمة القرصنة البحرية

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم البحرية الخطرة، ذلك أنها تمس بالبشرية جمعاء، حيث كانت القرصنة من وسائل إثبات القوة بين الشعوب. فحق محاربة القرصنة البحرية في أعالي البحار حق متبادل بين الدول، إذ من خلاله يحق للدولة الساحلية التدخل لقمع هذه الجريمة في هذه المنطقة، وهو ما يكرسه العرف الدولي الذي وضع قواعد تحدد التعاون الدولي من أجل قمعها، كما أكدت عليه لجنة القانون الدولي في تقريرها عام 1956 حثت جميع الدول من أجل التعاون لقمع جريمة القرصنة في أعالي البحار وفي أي مكان آخر يخضع لولاية دولة أخرى، لكن قبل التطرق لمسألة قمع القرصنة البحرية يجب أولاً تقديم تعريف لهذه الجريمة (الفرع الأول)، ثم البحث عن أساس تجريم جريمة القرصنة البحرية (الفرع الثاني)، وكذلك علاقة جريمة القرصنة البحرية بجريمة الأعمال الإرهاب

البحري باعتبار هذه الأخيرة لوقت مضى كانت تصنف في الغالب على أنها قرصنة بحرية
(الفرع الثالث)

الفرع الأول

تعريف القرصنة البحرية

تجدر الإشارة إلى أنه لا يوجد تعريف موحد للقرصنة البحرية، ويعود ذلك لصعوبة وضع تعريف محدد لها، وفي هذا الصدد سنحاول تقديم تعريف للقرصنة البحرية وذلك بالتطرق إلى تعريف الفقهاء (أولاً)، والاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية لهذه الجريمة (ثانياً)

أولاً: التعريف الفقهي للقرصنة البحرية

نظراً لانعدام تعريف موحد ودقيق لجريمة القرصنة البحرية، أورد بعض فقهاء تعريفاً عاماً لها⁽¹⁾.

يعرف الدكتور محمد طلعت الغنيمي القرصنة البحرية بأنها: "إتيان أعمال إكراه أو إتيان تلك الأعمال في البحر دون وكالة مشروعة وخارج نطاق اختصاص أية دولة متمدينة"⁽²⁾.

ويعرفها الأستاذ الدكتور محمد حافظ غانم بأنها: "اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحاً بذلك من جانب دولة من الدول، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص"⁽³⁾.

ويعرفها محمد سعيد الدقاق بأنها: " تلك الجريمة التي تنطوي على ممارسة أفعال عنف لتحقيق أغراض شخصية، وأن أعمال العنف التي ترتكب لتحقيق أهداف سياسية لا تندرج تحت نطاق أعمال القرصنة"⁽⁴⁾.

¹ - أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، 2009، ص 12.

² - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 182.

³ - محمد حافظ غانم، مرجع سابق، ص 372.

⁴ - محمد سعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي العام (المصادر - النظام الدبلوماسي والقنصلي، الأشخاص - قانون البحار)، دار الجامعية، القاهرة، 1993، ص 371.

أما الفقيه ديبيوي Dupuy يذهب إلى تعريف القرصنة بأنها: "اعتداء على أشخاص أو أموال على متن سفينة في أعالي البحار أو في أي مكان يخرج عن ولاية أية دولة".
أما الفقيه بيلا PELLA يعرف القرصنة البحرية بأنها: "أفعال يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد الأشخاص بذواتهم ومن أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة، ومن شأن هذه الأفعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها»⁽¹⁾.

وأيا كان اختلاف الفقهاء حول تعريف القرصنة البحرية إلا أنهم متفقون على نقطة جوهرية هي أنها جريمة من جرائم القانون الدولي، وقد استقر العرف والقضاء على اعتبارها عملا محظورا وفقا لأحكام هذا القانون يستوجب العقاب عليه.

ثانيا: التعريف الاتفاقي للقرصنة البحرية

اهتم المجتمع الدولي بظاهرة القرصنة البحرية، حيث ظهرت ضرورة سن تشريعات لمحاربة هذه الظاهرة نظرا لتزايد خطرها ويعتبر مشروع اتفاقية هارفارد لعام 1932 المعدة من قبل مجموعة من الباحثين في القانون الدولي الأساس الذي سارت الاتفاقيات اللاحقة على هديه، وقد عرفت اتفاقية هارفارد في المادة 03⁽²⁾ منها القرصنة البحرية بأنها: "الأفعال التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأية دولة، وتتمثل في أعمال العنف أو السلب لغاية خاصة ومن غير غرض صادق بشرط أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر أو منه"، ومن بين الاتفاقيات الدولية التي عالجت موضوع القرصنة البحرية نجد:

¹ - عمراي نادية، "القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، المركز الجامعي تيبازة، الجزائر، المجلد 3، العدد 2، 2013، ص 135.

² - آدم محمد أحمد عبد الله، القرصنة البحرية في سواحل الصومال وانعكاساتها على الملاحة البحر الأحمر، ملتقى قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن، كلية العلوم الاستراتيجية بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بالتعاون مع جامعة الحسن الأول بالمملكة المغربية، إدارة الشؤون القانونية بالأمانة العامة لجامعة الدول العربية، جانفي 2012، ص 09.

- راجع المادة 03 من مشروع بحث هارفرد في تعريفه للقرصنة البحرية.

أ: تعريف اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 للقرصنة البحرية

تعد اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 أول اتفاقية دولية التي تناولت القرصنة البحرية ونظمتها بأحكام تفصيلية وذلك من المواد 14 إلى 22 منها، ولكن يؤخذ على الاتفاقية أنها لم تأت بتعريف محدد⁽¹⁾ للقرصنة البحرية خشية عدم دقته واكتفت بسرد الأعمال التي تعد من قبيل القرصنة وذلك وفقا للمادة 15 من الاتفاقية⁽²⁾،

ب: تعريف اتفاقية قانون البحار لعام 1982 للقرصنة البحرية

تم تعريف القرصنة في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽³⁾، حيث كررت نفس البنود المتعلقة بالقرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958⁽⁴⁾.

فالقرصنة هي أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلبي يرتكب لأغراض خاصة بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجها ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة في أعالي البحار أو في أي مكان خارج عن نطاق ولاية أية دولة. واعتبرت أي اشتراك طوعي أو أي عمل من أعمال التحريض أو التسهيل العمد بمثابة القرصنة⁽⁵⁾.

وهكذا يمكن تحديد شروط قيام فعل القرصنة بما يلي:

- القيام بعمل غير قانوني أو غير مشروع.

¹ - مايا خاطر، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق، للعلوم الاقتصادية والقانونية، سوريا، المجلد 27، العدد 4، 2011، ص 270.

² - راجع المواد من 15-17 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

³ - راجع المادة 101 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - محمد علي علي الحاج، " الجهود الدولية لمواجهة هجمات القرصنة قبالة سواحل الصومال وبحر العرب، (أسباب الإخفاق وعوامل النجاح، رؤية قانونية وواقعية)"، مجلة الحقوق، كلية الشريعة والقانون، جامعة صنعاء الجمهورية اليمنية، العدد 04، 2014، ص 679.

- أبو لخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص 11.

⁵ - Jean Paul PANCRACIO, Droit de la mer, Dalloz, Paris, 2010, P. 446.

- أن يقترن هذا العمل بالعنف.
 - وأن يرتكب لأغراض خاصة.
 - من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة.
 - ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة.
- تعريف القرصنة البحرية وفق هذه الاتفاقية هو التعريف المعتمد لدى المنظمة البحرية الدولية، ويميل إليه بعض فقهاء القانون، ويتفق أيضا مع ما عرفته اتفاقية جنيف من حيث الهدف، فقد نص كل منهما على أن يكون الهدف خاصا، ومن حيث النطاق المكاني أن تقع في أعالي البحار، وإن كان ذلك مبررا بالنسبة لاتفاقية جنيف لأنها تعني بأعالي البحار، فإنه غير مبرر في اتفاقية 1982، لأنه جاءت شاملة ولم تعالج ما يقع في المياه الإقليمية للدول، ويترتب على ذلك سلبات كثيرة تتعلق بحالات الضبط والمطاردة والملاحقة القضائية. ومما سبق يجب استثناء الأعمال المشابهة التي تركت لأغراض سياسية من هذا الوصف ولم يشترط التعريف في الاتفاقيتين وجود دافع الريح أو الكراهية أو الأخذ بالثأر⁽¹⁾ وتسقط الحصانة عن السفن الحربية والسفن والطائرات الحكومية إذ تمرد طاقمها واستولى عليها وقام بأعمال قرصنة المذكورة أعلاه، وتعامل مثل هذه السفن والطائرات الحكومية معاملة سفن وطائرات القرصنة⁽²⁾، ويحق للسفن والطائرات الحربية لكل دولة التحقيق في علم السفينة المشتبه بها وضبطها، ويكون من اختصاص قضاء الدولة القائمة بالحجز محاكمة طاقمها وإيقاع العقاب وتحديد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفينة أو الطائرة أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية،⁽³⁾ ويكفي مجرد الشبهة للقيام بهذا التحقيق،

¹ - م. م. حسام حميد شهاب، " القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية، كلية الحقوق"، جامعة كريت، ص 6. الموقع: www.iasj.net/iasj?func=fulltex&ald=56728

² - ثم تنص المادة 102 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " إذا ارتكبت أعمال القرصنة، المعروفة في المادة 101، سفينة حربية أو سفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه العمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة".

³ - تنص المادة 105 من نفس الاتفاقية على ما يلي: " يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت =

إلا أن هذا الاشتباه يجب أن يكون مستندا إلى أسباب جدية، وإلا تحملت دولة السفينة الحربية مسؤولية دفع التعويض عن الضرر الذي أصاب السفينة أو الطائرة المفتشة.⁽¹⁾ أما بالنسبة لحالة العصيان الذي يقع في السفن فلا يعد من قبيل أعمال القرصنة وإنما من قبيل الأفعال التي تخضع لقانون دولة العلم، حيث لا يجوز لدولة أخرى التدخل في محاسبة هذا العصيان، وفي حالة، ما إذا امتد هذا العصيان بآثاره على سفن لدول أخرى وكانت لأغراض خاصة، عندئذ تصبح من أعمال القرصنة ويحق للدول الأخرى الوقوف بوجه تلك الأعمال.⁽²⁾

كما تجدر الإشارة إلى أنه لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرة عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.⁽³⁾

ج: تعريف اتفاقية سلامة الملاحة البحرية لعام 1988 SUA للقرصنة البحرية

نظرا للانتقادات التي تم توجيهها لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 في تعريفها للقرصنة البحرية، وعلى إثر طرح قضية أمن الملاحة البحرية وحمايتها من الأفعال غير المشروعة التي تكون موجهة ضدها في إطار المنظمة البحرية الدولية (IMO)، تم إبرام

=سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات. ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن النية".

¹- تنص المادة 106 اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، تتحمل الدولة التي أقامت بعملية الضبط، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط".

²- أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص ص 468-469.

³- تنص المادة 107 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك".

اتفاقية روما لعام 1988⁽¹⁾، حيث قدمت المادة 03 فقرة 01 منها تعريفا عاما للأعمال غير المشروعة، والتي تعتبر القرصنة البحرية أحد صورها. فوفقا لنص المادة 03 فقرة 01 من اتفاقية (SUA)، يتضح لنا أنه من الرغم من عدم اشارتها صراحة لمصطلح القرصنة البحرية، إلا أنها ساهمت في معالجة أوجه القصور التي تضمنتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، خاصة فيما يتعلق بالنطاق الجغرافي لتطبيق الاتفاقية، فهو يشمل أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن التي ترتكب في جميع المناطق البحري.

تم تعديل هذه الاتفاقية بموجب بروتوكول قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة لسلامة الملاحة البحرية لعام 2005⁽²⁾، وورد من خلاله تعريف مماثل للأفعال غير المشروعة الذي

1- اتفاقية روما لعام 1988، ويطلق عليها أيضا تسمية اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، أو اتفاقية السلامة البحرية، تم تبنيها في 10 مارس 1988، ودخلت حيز النفاذ عام 1992، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 97-373 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، ج، ر، العدد 65.

- تنص المادة 03 فقرة 01 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "1- يعتبر أي شخص مرتكبا لجرم إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يأتي: أ- الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة.

ب- ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة.

ج- تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لهذه السفينة.

د- الإقدام بأية وسيلة كانت، على وضع أو التسبب في وضع نبيطة أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها أو إلحاق الضرر بهل أو بطاقمها مما يعرض للخطر أو قد يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة.

هـ- تدمير المرافق الملاحية البحرية أو إلحاق الضرر بها أو عرقلة عملها بشدة، إذا كانت مثل هذه الأعمال يمكن أن تعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفن.

و- نقل معلومات يعلم ذلك الشخص أنها زائفة مما يهدد الملاحة الآمنة للسفينة.

ز- جرح أو قتل شخص عند ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال الجرمية المذكورة في الفقرات الفرعية من (أ) إلى (و).".

2- صادقت الجزائر على هذا البروتوكول بموجب المرسوم الرئاسي رقم، 10-271، المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، المتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، والتي ج، ر، العدد 69.

جاءت به اتفاقية روما لعام 1988، غير أن هذا البروتوكول قد أضاف أعمال غير مشروعة أخرى، وذلك من خلال المادة 03 مكرر، والمادة 03 مكرر 2، والمادة 03 مكرر 3⁽¹⁾.

د: تعريف اتفاق ريكاب (RECAAP) للقرصنة البحرية

ورد في لاتفاق ريكاب، لمنع ومعاينة الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد السفن في منطقة آسيا، تعريفا موسعا للقرصنة البحرية لمواجهة أوجه القصور التي جاءت بها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث عرف القرصنة بنفس التعريف الوارد بالاتفاقية السابقة الذكر، ولكن أضاف إليها أعمال السطو المسلح التي ترتكب ضد السفن في البحار، وذلك كما يلي: " أ- كل عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب يرتكب لأغراض خاصة ضد السفينة أخرى أو ضد أشخاص أو أموال على ظهرها، يقع في أي مكان يدخل في اختصاص أو أي دولة متعاقدة...."، فهذا التعريف وسع من نطاق الجغرافي لارتكاب أعمال القرصنة البحرية.

اما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد عرف القرصنة البحرية بموجب الأمر رقم 76-80 عام 1976 وفقا لنص المادة 519 فقرة 02⁽²⁾.

إذن، من خلال ما تطرقنا إليه سابقا من تعريفات للقرصنة البحرية، نستطيع القول أن التعريف الأمثل والمقبول والمتفق عليه بوجه عام هو تعريف اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 101 منها⁽³⁾، بالرغم من احتوائه على شروط لقيام جريمة القرصنة

¹ - راجع المواد 03 مكرر، والمادة 03 مكرر 2، والمادة 03 مكرر 3، من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

² - تنص المادة 519 فقرة 02 من أمر رقم 46-80 عام 1976 على ما يلي: " تعتبر أعمال قرصنة: أ- كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب، والموجهة: - ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأموال الموجودة على متنها في أعالي البحار. - ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأموال في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة.

ب- كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة، عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة. "

³ - حسين محمد عمر، مرجع سابق، ص 341.

البحرية، التي تتعلق بشروط الأغراض الخاصة، أو بالشروط انحراف سفينتين في العملية، أو المكان الذي تقع فيه تلك الأعمال.

الفرع الثاني

أساس تجريم جريمة القرصنة البحرية

يبني أساس التجريم للقرصنة البحرية على ما تنطوي عليه هذه الجريمة⁽¹⁾ من اعتداء وإلحاق الضرر بالأفراد والممتلكات والملاحة الدولية بوجه عام⁽²⁾، الأمر الذي دفع المجتمعات ممثلة في الدول إلى محاربتها، على اعتبار أن القرصان عدو للجنس البشري وتهدد الرق الخاصة بالنقل البحري الذي يعتمد عليه الاقتصاد العالمي، من هنا جرمت هذه الأعمال لحماية المجتمعات من أخطارها وقد تم تجريمها في العرف (أولاً)، والاتفاقيات الدولية⁽³⁾ (ثانياً).

أولاً: التجريم على أساس عرفي

درج العرف بين كافة الدول على أن تقوم كل دولة من جانبها بكفالة الأمن في أعالي البحار، بتحويل كل منها إلقاء القبض على المجرمين ومحاكمتهم وإنزال العقاب بهم، فالقرصنة تعد بهذه المثابة جريمة بحرية جرت الدول منذ القدم على محاربتها، حتى استقر عرف دولي في هذا الشأن على أن القرصان عدو للجنس البشري نظراً لأن أفعاله موجهة ضد الجماعة الدولية بأسرها، وقد اعتبر القرصان تبعاً لذلك مجرد من الجنسية وليس له حقوق تحميه⁽⁴⁾.

1- عمران نادية، مرجع سابق، ص 200.

2- بوزبوجة عبد الحكيم، القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية، الملتقى الدولي في المنازعات البحرية من 2-3 ماي 2009، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران، منشورات الألفية الثالثة، ص 50.

3- عمران نادية، مرجع سابق، ص 200.

4- محمد السلامة مسلم الدويك، مرجع سابق، ص ص 217-218.

وظلت جريمة القرصنة البحرية قائمة على أساس عرفي لفترات طويلة، حتى جرمت في إطار تجريم النهب والسلب في معظم التشريعات الداخلية في ذلك الوقت، وتدخل جريمة القرصنة البحرية ضمنا في هذا التجريم، إلا أن ذلك لا يعد تجريما دوليا لها⁽¹⁾، لكون الاتفاقيتين تم توقيعهما في نطاق دولي ضيق وليس في إطار منظمة دولية، وفي إطار لجنة القانون الدولي في تقريرها لعام 1956 نصت المادة 38 منه على أنه يجب على جميع الدول التعاون فيما بينها لقمع جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار، وفي أي مكان آخر يخضع لولاية دولة أخرى⁽²⁾،

ثانيا: التجريم على أساس اتفاقي

نظر لخطورة ظاهرة جريمة القرصنة البحرية وتزايد أخطارها، ظهرت ضرورة سن تشريعات لمحاربة هذه الظاهرة، ويعتبر مشروع اتفاقية هارفرد لعام 1932 الأساس التي سارت عليه الاتفاقيات اللاحقة على هديه، حيث نصت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 على المادة الأولى منها⁽³⁾ على نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية في أعالي البحار، وأتت المواد (14-23) من الاتفاقية⁽⁴⁾ ما يخص تجريم القرصنة البحرية في أعالي البحار، وفي كل مكان لا يخضع لسيادة أية دولة، وبالتحديد نصت المادة 15 منها⁽⁵⁾ على الأعمال التي تعد من قبيل القرصنة البحرية، وأن هذه الجريمة لا ترتكب إلا في أعالي البحار، أو في أي مكان تخضع لقضاء دولة من الدول، كما يفترض لحدوث جريمة القرصنة وقوع أفعال العنف من طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة ضد طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة، كما أكدت الاتفاقية ضرورة التعاون الدولي لقمع القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج حدود الاختصاص، كما أكدت أيضا على حق كل دولة في

¹ - عمران نادية، مرجع سابق، ص 201.

² - Rapport de la C.D.I, 8^{eme} session 1956, A.C.D.I 1956, Vol II, P. 146.

³ - Voir : Art 01 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

⁴ - Voir : les Art (14-23) de la même Convention.

⁵ - Voir : Art 15 de la même Convention.

ممارسة الاختصاص القضائي ضد المجرمين المنتهكين لحرية الملاحة. ويذهب أكثر من فقهاء القانون الدولي إلى اعتبار اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، هي البداية الأولى لتجريم القرصنة البحرية على أساس نطاق دولي⁽¹⁾.

أما بالنسبة لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 جاءت لترسم بدورها معالم أخرى لموضوع القرصنة البحرية على أنفاص أحكام اتفاقية جنيف لأعالي البحار، وذلك من خلال المواد 100-107⁽²⁾، ونجد أصل الولاية العالمية التي تسمح للدولة بالتدخل في أعالي البحار ضد سفن القرصنة البحرية في المادة 105 منها⁽³⁾، حيث نستنتج من خلال هذه المادة بالتحديد العبارة " ويجوز لكل دولة التدخل في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج عن ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرص..."، أنه يجوز تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار أو متوقع منه فهو حق متبادل بين الدول، ويعد مبدأ عالمية الاختصاص في مكافحة القرصنة البحرية من المبادئ الأكثر كلاسيكية في الممارسة الذي يستثنى على الاختصاص الحصري لدولة العلم، وهذا ما يفسر أن جريمة القرصنة البحرية هي جريمة دولية، فالولاية الممنوحة للدولة الساحلية تسمح لها بواسطة السفن الحربية التابعة لها بممارسة حق الزيارة والتفتيش، والصعود على متن سفينة خاصة أو طائرة شبيهة في تورطها في نشاطات القرصنة، وتلقي القبض على الأفراد وأن تقوم بضبط الممتلكات التي توجد على متنها، وهذا بالنسبة للقرصنة التي تقع في أعالي البحار، فالمادة 101 أثناء تعريفها للقرصنة البحرية نصت على الأعمال التي تقع في أعالي البحار. أما بالنسبة ما يقع

¹ - بوزبوجة عبد الحكيم، مرجع السابق، ص 51.

² - راجع المواد من 100-107 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - التي تنص على ما يلي: " يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القرصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات. ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن النية".

في المياه الخاضعة للدولة الساحلية، فنه يحق لها أن تمارس سيادتها من خلال مبدأ الإقليمية وشخصية القوانين، وذلك طبقاً لنص المادة 20 من الاتفاقية⁽¹⁾.

يتضح أن الأحكام التي تضمنتها الاتفاقيتين الدوليتين للبحار لعام 1985 و 1982 بخصوص قمع ومكافحة جريمة القرصنة البحرية، لم يؤديا إلى النتيجة المرجوة للقضاء على هذه الجريمة وذلك بالنظر إلى عدد وأهمية بعض الحوادث والأعمال الإجرامية التي شهدها العالم بعد إبرام اتفاقية 1982 والتي تم اعتبارها قرصنة حقيقية، وكان من الضروري التفكير في تخصيص هذه الجريمة بأحكام مستقلة عن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 تكفل سبل التعاون الدولي قصد قمع هذه الجريمة، ونظراً لعدم القدرة على معالجة القرصنة البحرية داخل مياه الإقليمية لدولة الصومال، فقد أصدر مجلس الأمن الدولي وفقاً للفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة بشأن حفظ السلم والأمن الدوليين وتفويض في اتخاذ التدابير اللازمة لمنع وعدم الإخلال به خمسة قرارات لمكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وهي القرارات (1814، 1816، 1838، 1846، 1851)، والتي بمقتضاها تم منح شرعية التدخل العسكري البحري الدولي من قبل الدول المتضررة من تلك الظاهرة على سواحل الصومال وخليج عدن⁽²⁾.

ثالثاً: القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال العنف البحرية الأخرى

أ: التمييز بين القرصنة البحرية وأعمال الثوار البحرية

تختلف القرصنة البحرية عن أعمال الثوار في أن القرصنة عمل غير مشروع لا أساس له من القانون، أما أعمال الثوار فهي قد يتم الاعتراف بها من قبل الدولة التي توجه إليها هذه الأعمال، وفي هذه الحالة يكون للثوار ما للمحاربين من حقوق قبل الدولة التي اعترفت

¹ - راجع المادة 20 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - نادر محمد درويش، الاطلاع على أهم الإجراءات الدولية المتخذة لمواجهة أعمال القرصنة البحرية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2012/03/06، ص ص 10-12.

بالثورة، وأهمها حق أخذ الغنائم وحق الزيارة والتفتيش والحصر البحري، وتبعاً لذلك لا يمكن اعتبار سفن الثوار في هذا الغرض سفن قرصنة أما إذا لم يتم الاعتراف بالثورة ففي هذه الحالة يجب التفرقة بين فرضين⁽¹⁾.

الفرض الأول: يتعلق بالثوار الذين يوجهون أعمالهم لسفن الدولة التي يثرون عليها، وفي هذه الحالة لا يجوز للدول أن تتدخل في تلك العمليات مادام أنها لا تتعدى إلى سفن الغير أو تحصل في المياه الإقليمية لدولة أخرى، وهذا هو ما أخذت به إنجلترا في لوائحها البحرية وقبلته كثير من الدول، ولذا أعطت الحكومة البريطانية تعليمات لوحدها البحرية بعدم التدخل عام 1873 عندما استولى الثوار على سفن حربية في قرطاجنة على الرغم من أن الحكومة الإسبانية أعلنت أن الثوار قرصنة⁽²⁾. وكذلك روسيا عندما ثار بحارة المدرعة " بوتمكنين " عام 1905، وحكومة إسبانيا في أوائل الحرب الأهلية عام 1936 عندما انضم الأسطول الإسباني إلى الوطنيين⁽³⁾.

أما الفرض الثاني: هو حالة مهاجمة الثوار السفن التابعة للدول الأخرى فإن هذا يعتبر من قبيل القرصنة مادام أنه يمس الحياة أو المال لأنها في هذه الحالة تهدد أمن وسلامة الملاحة البحرية⁽⁴⁾.

ب: تمييز القرصنة البحرية عن السطو المسلح البحري على السفن

وفقاً لما تطرقنا إليه سابقاً تبين أن الأفعال التي يمكن أن تعتبر قرصنة هي الأفعال التي ترتكب في أعالي البحار ولكن السؤال الذي يتبادر إلى أذهاننا حول الأحكام التي يمكن أن

¹ - بهجت عبد الله قايد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، الندوة العلمية الخامسة عشر في الفترة 23-25 ديسمبر 1985، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، المملكة العربية السعودية، 1990، ص 25.

² - محمد ظلت الغنيمي، مرجع سابق، ص 187.

³ - محمد سلامة مسلم دويك، البحر في القانون الدولي...، مرجع سابق، ص 220.

⁴ - محمد سلامة مسلم دويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص 132.

تتطبق على هذه الأفعال إذا ما وقعت هذه الأفعال داخل حدود البحر الإقليمي لدولة الساحلية.

لقد اهتمت المنظمة البحرية الدولية بهذا الموضوع ووضعت حدا لهذه الأفعال التي تقع في مياه خاضعة لسيادة الدول وهي المياه الإقليمية أو الداخلية وهو مصطلح "السطو المسلح على السفن" وقد عرفت المنظمة البحرية الدولية ذلك في قرارها رقم (22) 0922 في عام 2001 "وهو أي عمل غير مشروع من أعمال العنف، أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب والتهديد بالسلب غير أعمال القرصنة يكون موجها ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة ويقترب ضمن ولاية حدود إحدى الدول⁽¹⁾ .

بذلك تكون المنظمة البحرية الدولية قد ميزت بين أعمال القرصنة البحرية بمفهومها وضوابطها كما حددتها المادة 101 من اتفاقية 1982، وغيرها من أعمال العنف أو الاحتجاز والسلب التي تتم ضد السفن في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية أو المياه الأربخيلية للدول الأربخيلية، والتي أدخلتها في إطار جريمة السطو المسلح ضد السفن في البحر.

ويتضح لنا أن الاختلاف الجوهرى بين السطو المسلح على السفن والقرصنة هو اختلاف مكاني فالسطو المسلح يقع في المياه الإقليمية والدولة صاحبة الإقليم لها وحدها حق الملاحقة والمطاردة القانونية إلا إذا طالبت هي بالتدخل من قبل دول أخرى، أما القرصنة فإنها تقع خارج المياه الإقليمية للدولة، وللدول كافة الحق في المطاردة أعمال القرصنة في أعالي البحار.

ولتمكين الدول من ممارسة قوتها في مواجهة القرصنة فقد أعطت اتفاقية 1982 ولاية شاملة في الاستيلاء على أي سفينة قرصنة، أو أي سفينة أخذت بطريق القرصنة وكانت

¹ عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010، ص35.

واقعة تحت سيطرة القراصنة وأن تقبض على من فيها من أشخاص وتضبط ما فيها من ممتلكات⁽¹⁾، أما بالنسبة للسطو المسلح على السفن الواقعة في المياه الإقليمية لدولة ما فقد أوردت المادتين 03 و06 من اتفاقية روما 1988 أن تعمل الدولة الطرف ولايتها القضائية في مجالها، حينما ترتكب الجريمة ضد سفينة أو على متن سفينة تحمل علمها، أو داخل أراضي تلك الدولة بما في ذلك بحرهما الإقليمي، أو إذا كان مرتكبها أحد مواطنيها⁽²⁾.

كلا من القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن ينطوي على العنف في معظم الأحوال، وهما متفقان من حيث الأهداف والبواعث، وبستويان في وقوع جزء من العبء الأمني وواجب الحماية على الدول، وجزء آخر على عاتق ملاك السفن، فيجب أن تتخذ التدابير الوقائية وتوضيح الخطط الأمنية لمواجهة كل منهما على حد سواء، ومن جانب آخر فإن كلا من القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن يعد جريمة مختلفة قانونياً، فالأولى مخالفة للقانون الدولي، والثانية مخالفة للقانون المحلي ويعد السطو المسلح قرصنة من الناحية التقنية أي من ناحية طريقة التنفيذ والوسائل المستخدمة⁽³⁾.

الفرع الثالث

علاقة القرصنة البحرية بالإرهاب البحري

كانت تصنف الأعمال الإرهابية في الغالب على أنها قرصنة بحرية، ومنذ النصف الثاني من القرن العشرين شقت جريمة الإرهاب طريقها إلى البحر، حيث عملت بعض الجماعات الإرهابية على تعزيز أهدافها في تلك المنطقة وبالأخص أعالي البحار، وبالرغم من محدودية عمليات الإرهاب البحري مقارنة بعمليات الإرهاب بصفة عامة، إلا أنه يشكل خطراً للأمن الدولي والوطني، ويعتبر الإرهاب البحري من أكبر التهديدات الأمنية

¹ - نادية عمران، مرجع سابق، ص 144.

² - راجع المواد 03 و06 من اتفاقية روما.

³ - أنظر: علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن - دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية - مذكرة الماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2007، ص 49.

البحرية لجميع الدول باعتباره يستهدف سلامة الملاحة البحرية، ويظل قضية رئيسية تشغل المجتمع الدولي بأسره⁽¹⁾، حيث تأكدت مخاوف المجتمع الدولي بعد هجمات 11 سبتمبر على الولايات المتحدة الأمريكية، أين كشفت عن حجم الدمار الهائل التي تسببه تلك العمليات الإرهابية، وتم توجيه تلك الهجمات ضد الوسائط البحرية، بعد الهجوم الانتحاري الذي نفذ ضد المدمرة الأمريكية USS Cole في 12 أكتوبر 2000، وناقلة النفط العملاقة الفرنسية MV Limburg في 6 أكتوبر 2002، و Super Ferry 14 عام 2004، M Star 2010، وقد صنفت هذه العمليات على أنها "إرهاب بحري"⁽²⁾. لكن السؤال المطروح هنا: هل يمكن تطبيق القانون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية على الإرهاب البحري؟ أو هناك نظام قانوني خاص بهذه الظاهرة؟، وهو التساؤل الذي يؤدي بنا إلى البحث عن ماهية هذه الظاهرة (أولاً)، ثم تبيان مدى قدرة الدولة الساحلية بالاستناد على اتفاقية SUA/88/2005 كنموذج قانوني لمكافحة الإرهاب البحري في أعالي البحار (ثانياً)، والتطرق بعدها إلى تمييز الإرهاب البحري عن أعمال العنف البحري الأخرى خاصة القرصنة البحرية (ثالثاً).

أولاً: تعريف الإرهاب البحري

شكل موضوع تعريف الإرهاب البحري بوجه عام صعوبات قانونية على المستوى الدولي، وهذا راجع لصعوبة التوافق بين الدول على وضع تعريف موحد لهذه الظاهرة⁽³⁾، غير أن هذا الأمر لا ينفي وجود بعض المحاولات لتعريف مصطلح الإرهاب البحري، من جانب الفقه الدولي، وبعض المؤسسات والاتفاقيات الدولية.

¹ - حياة عوامرية وأحسن غربي، -"القرصنة البحرية والإرهاب البحري -مقارنة مفاهيمية-"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 9، العدد 1، 2024، ص 848.

² - Joses Yau Meng Wee, Maritime terrorism threat in southeast asia and its challenges, Journal of the singapore armed forces, Vol. 43, No2, 2017, P.32

³ - راجع الفقرة 01، نت تقرير الأمين العام تحت عنوان، التدابير الرامية إلى القضاء على الإرهاب الدولي، الذي قدمته للجمعية العامة بتاريخ 21 سبتمبر 1993. أنظر الوثيقة: A/48/267/Add.1

أ: التعريف الفقهي للإرهاب البحري

في هذا الصدد، نجد الفقه الغربي قام بعدة محاولات لتعريف الإرهاب البحري كظاهرة إجرامية تهدد حرية الملاحة البحرية فقد استند الفقيهان **Young** و **Valencia** إلى أسلوب المقارنة بين الإرهاب البحري والقرصنة، وذهبوا بالقول أن الإرهاب البحري يختلف عن القرصنة البحرية بشكل واضح وصريح، " فالقرصنة هي جريمة ترتكب بدافع الجشع وتستند إلى دوافع مالية، بينما يتجه الإرهاب البحري إلى تحقيق أهداف سياسية، فهو يتجاوز الفعل الفوري المتمثل في مهاجمة أو خطف أي هدف بحري، فلا وجود لتعريف له من ناحية الأفعال المكونة له، ولا من ناحية الخصائص المميزة له عن غيره من الأنشطة غير المشروعة المرتكبة عبر البحر"⁽¹⁾.

ويعرفه شميد SCHMID Alex بأنه: أسلوب من أسلوب الصراع التي تقع فيه ضحايا كهدف عنف زمن خلال استخدام العنف والتهديد الجدي به، فإن أعضاء تلك الجماعة أو الطبقة الأخرين يوضعون في حالة من الخوف المزمّن كما إن هناك أسلوب غير مباشر للقتال هو شل حركة المجتمع بهدف ارتكابه وبالتالي الوصول إلى زعزعة أمن السلطات"⁽²⁾.

أما الفقه العربي فيعرفه الدكتور عادل عبد الله المسدي، بوصفه صورة من صور الإرهاب في شكله العام على أنه: " أي عمل من أعمال العنف غير المشروعة، التي توجه ضد السفن أو أفراد طاقمها أو ما تحمله من بضائع وممتلكات، أو ضد الموانئ والأهداف البحرية، بهدف التأثير المباشر أو غير المباشر على حكومة دولة معينة أو أي جهة أخرى تحقيقاً لأهداف سياسية"⁽³⁾.

¹ - أنظر: حياة عوامرية وأحسن غربي، مرجع سابق ص 849.

² - محمد غريبي وزهيرة مزارة، "سياسة مكافحة الإرهاب في منطقة الساحب الإفريقي: بين ضرورة تفعيل تعاون الإقليمي وتحقيق التنمية"، مجلة أكاديمية، المجلد 04، العدد 05، جامعة حسيبة بن بوعلي، شلف، 1016، ص 179.

³ - عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص 54.

ب: التعريف الاتفاقي للإرهاب البحري

من الاتفاقيات الدولية التي قدمت تعريف للإرهاب البحري نجد:

1- تعريف الإرهاب وفقا للاتفاقيات الدولية لقمع تمويل الإرهاب الموقعة في 09

ديسمبر 1999

عرفت المادة 02 الفقرة 01 من الاتفاقية الدولية لقمع تمويل الإرهاب الموقعة في 09 ديسمبر 1999 الإرهاب بأنه " أي عمل يهدف إلى التسبب في موت شخص مدني أو أي شخص آخر أو إصابته بجروح بدنية جسيمة عندما يكون هذا الشخص غير مشترك في أعمال عدائية في حالة نشوب نزاع مسلح وعندما يكون غرض هذا العمل بحكم طبيعته، أو في سياقه موجها لترويع السكان، أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بأي عمل أو الامتناع عن القيام به، فيما عرفت اتفاقية جنيف الأولى الخاصة بمكافحة ومعاينة الإرهاب الدولي " الإرهاب" في المادة 01 بأنه : "الأفعال الإجرامية الموجهة ضد الدولة والتي يتمثل غرضها أو طبيعتها في إشاعة الرعب لدى شخصية معينة أو جماعات من الأشخاص أو عامة الناس" (1).

2- تعريف الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب للإرهاب

عرفته الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب المعتمدة في 22 أبريل 1998 المعدلة (2) على أنه: " كل فعل من أعمال العنف أو لتهديد أيا كانت بواعثه أو أغراضه، يقع تنفيذا لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، ويهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم بإيذائهم أو تعريض حياتهم وأمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك

¹ - أنظر: حياة عوامرية وأحسن غربي، مرجع سابق ص 850.

² - الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب (1998)، صادقت عليها الجزائر بالمرسوم الرئاسي رقم 98-413، مؤرخ في 07 ديسمبر 1998، ج، ر، ج، ج، العدد 93، الصادرة بتاريخ 13 ديسمبر، وتعديلها الموافق عليه من مجلس وزراء العدل العرب بتاريخ 29 نوفمبر 2006، ومجلس وزراء الداخلية العرب في 30 و 31 يناير سنة 1008، مصادق عليه بالمرسوم الرئاسي رقم 09-185، مؤرخ في 18 ماي 2009، ج، ر، ج، ج، العدد 31، الصادرة بتاريخ 24 ماي 1009.

العامّة أو الخاصّة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنيّة للخطر".

3- تعريف بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الثابتة في

الجرف القري لعام 2005 للإرهاب البحري

ورد تعريف الإرهاب البحري في المادة 02 مكرر من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الثابتة في الجرف القري لعام 2005⁽¹⁾، حيث نستنتج من خلال التعريف الذي قدمته هذه المادة أنه يبدو أكثر وضوحاً وشمولية على التعريف الذي قدمته المادة 02 من البروتوكول المعدل لعام 1988، غير أن هذا التعريف ضيق حيث قصر الإرهاب البحري في صورة واحدة والمتمثلة في العمليات الإرهابية التي تستهدف المنصات الثابتة في الجرف القري.

¹ راجع المادة 02 مكرر من البروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري، التي تم التوقيع عليها بلندن في 14 أكتوبر 2005، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم، 10-271، المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، ج، ر، العدد 68.

- نصت المادة 02 مكرر من هذا البروتوكول على ما يلي: " يرتكب أي شخص جرماً في مفهوم هذا البروتوكول إذا ما قام بصورة غير مشروعة عن عمد بما يلي: عندما يكون الغرض من الفعل بحكم طابعه أو سياقه، تخويف السكان، أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بأي عمل أو الامتناع عن القيام به:

أ- استخدام ضد منصة ثابتة أو على متنها أو إنزال من منصة ثابتة أي مادة متفجرة أو مادة مشعة أو سلاحاً بيولوجياً أو كيميائياً أو نووياً بطريقة تسبب أو يرجح أن تسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضرراً بالغاً،

ب- أو إفراغ من منصة ثابتة زيتاً أو غازاً طبيعياً مسيلاً أو مادة ضارة أخرى، لا تشملها الفقرة الفرعية (أ)، بكميات أو تركيز يسبب أو يرجح أن يشبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضرراً بالغاً،

ج- أو تهديداً مشروطاً أو غير مشروط، طبقاً لما ينص عليه القانون الوطني بارتكاب جرم تنص عليه الفقرة الفرعية (أ) أو الفقرة الفرعية (ب).".

6- تعريف بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الوجهة ضد سلامة الملاحة

البحرية لعام 2005 للإرهاب البحري

تم تعريفه الإرهاب البحري من خلال نص المادة 03 مكرر من البروتوكول⁽¹⁾،
أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد سار على نهج المشرع الفرنسي⁽²⁾، حيث تناول موضوع
الإرهاب البحري لأول مرة من خلا المرسوم التشريعي 92-03⁽¹⁾ المتعلق بمكافحة التخريب

¹ - تنص المادة 03 مكرر من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005 على ما يلي: " أن يرتكب أي شخص جرماً في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن بعد بما يلي:
أ- عندما يكون الغرض من الفعل، بحكم طابعه أو سياقه، تخويف السكان، أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بأي عمل ما أو الامتناع عن القيام به:

1- استخدام ضد سفينة أو على متنها أو إنزال من سفينة أي مواد متفجرة أو مواد مشعة أو سلاحاً بيولوجياً أو كيميائياً أو نووياً بطريقة تسبب أو يرحح أن تسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضرر بالغاً،

2- أو إفراغ من سفينة زيتاً أو غاراً طبيعياً مسيلاً أو مادة خطيرة أو ضارة أخرى، لا تشملها الفقرة الفرعية (أ)-1،
بكميات أو تركيز يسبب أو يرحح أن يسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضرراً بالغاً،

3- أو استخدام سفينة بطريقة تسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضرر بالغاً،

4- أو عند، تهديداً مشروطاً أو غير مشروط طبقاً لما ينص عليه القانون الوطني، بارتكاب جرم تنص عليه الفقرة الفرعية (أ) 1 أو 2 أو 3،

ب- أو نقل على متن سفينة:

1- أي مواد متفجرة أو مواد مشعة، مع العلم بأن القصد منها هو استخدامها للتسبب، أو للتهديد بالتسبب، المشروط أو غير المشروط، طبقاً لما ينص عليه القانون الوطني، بالوفاة أو بإصابة جسيمة أو بضرر بالغ لغرض تخويف السكان، أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بأي عمل أو الامتناع عن القيام به،

2- أو أي سلاح بيولوجي أو نووي أو كيميائي، مع العلم بأنه سلاح بيولوجي أو نووي أو كيميائي على النحو المعرف في المادة 1،

3- أو أي مادة مصدر، أو مادة خاصة قابلة للإنشطار، أو معدات أو مواد مصممة أو معدة خصيصاً لمعالجة أو استخدام أو إنتاج مادة خاصة قابلة للإنشطار، مع العلم بأن القصد هو استخدامها في نشاط نووي تفجيري أو في أي نشاط نووي آخر لا يخضع لضمانات وفقاً لاتفاق الضمانات الشاملة صادر عن الوكالة الدولية للطاقة الذرية،

4- أو أي معدات أو مواد أو برمجيات أو تكنولوجيا ذات صلة تسهم إسهاماً كبيراً في تصميم أو تصنيع أو إيصال سلاح بيولوجي أو نووي أو كيميائي، بقصد استخدامها لهذا الغرض...".

² - أمام صعوبة التوافق الدولي على إعطاء تعريف للإرهاب، اتجهت غالبية الدول إلى تعريف هذه الظاهرة بحسب وجهة نظر الدول لها، غير أن ما ميز تلك التعريفات التي جاءت بها التشريعات الداخلية، هي العمومية والوصفية أثناء تقديمها لتعريف الجريمة الإرهابية، كما أنها من جهة أخرى لم تقدم تعريف للإرهاب البحري، بل اكتفت بالإشارة إليه من خلال تلك =

والإرهاب إلا أن المشرع الجزائري بادر بإلغاء هذا المرسوم التشريعي بإصدار الأمر رقم 95-11 المتعلق بالجرائم الموصوفة أفعالاً إرهابية أو تخريبية، وتم دمج هذا الأمر ضمن قانون العقوبات، وقد عرف الجريمة الإرهابية بموجب المادة 87 مكرر⁽²⁾، فيتضح من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري عرف الإرهاب بصورة عامة وعدد صورها، ولم يقدم تعريفاً لظاهرة الإرهاب البحري بل أشار إليه من خلال الفقرة 05 من هذه المادة.

كلا من التعريفين السابقين قصراً في تقديم تعريف محدد للإرهاب البحري، وذلك أنهما اكتفيا بالإشارة إليه فقط، وهذا ما يشكل قصوراً في مجال مكافحة هذه الظاهرة، ذلك أن الإرهاب البحري يختلف عن الإرهاب بصفة عامة، سواء من حيث المكان الذي تتم فيه العمليات الإرهابية والأهداف التي توجه ضدها، وكذلك من حيث الأساليب التي يستعملها الإرهابيين.

= التعريفات العامة، وهذا ما تجلّى في قانون العقوبات الفرنسي رقم 1550-2005، حيث نصت المادة 421-1 على أن: "تشمل أعمال الإرهاب، الأفعال التي تكون مرتبطة عمداً بمشروع فردي أو جماعي بغرض الإخلال بالنظام العام بصورة خطيرة عن طريق الترهيب، وهي الجرائم التالية:

1- الهجمات الطوعية المتعمدة التي تستهدف حياة الأشخاص وسلامتهم، واحتجاز واختطاف الطائرات أو السفن أو أي وسيلة نقل أخرى..."، يتضح لنا أن المشرع الفرنسي أشار للإرهاب البحري كصورة من صور الإرهاب، وذلك عند الحديث عن الأفعال الإرهابية الموجهة ضد وسائل النقل، وخص بالذكر السفن التي تعتبر أكثر الأهداف البحرية عرضة للهجمات الإرهابية في البحر. نقلاً عن: مصطفى العطافي، مكافحة الأعمال غير المشروعة....، مرجع سابق ص 69.

¹ المرسوم التشريعي رقم 92-03، المؤرخ في 30 سبتمبر 1992، المتعلق بمكافحة التخريب والإرهاب، ج، ر، العدد 70.

² تنص المادة 87 مكرر من الأمر رقم 95-11 المؤرخ في 25 فيفري 1995، المتعلق بالجرائم الموصوفة أفعالاً إرهابية أو تخريبية، والمنتم لقانون العقوبات ج، ر، العدد 11، على ما يلي: "يعتبر فعلاً إرهابياً أو تخريبياً في مفهوم هذا الأمر، كل فعل يستهدف أمن الدولة والوحدة الوطنية والسلامة الترابية واستقرار المؤسسات وسيورها العادي عم طريق أي عمل غرضه ما يلي: - بث الرعب في أوساط السكان وخلق جو انعدام الأمن من خلال الاعتداء المغنوي أو الجسدي على الأشخاص أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر أو المس بممتلكاتهم.

- عرقلة حركة المرور أو حرية التنقل في الطرق والتجمهر أو الاعتصام في الساحات العمومية.

- الاعتداء على رموز الأمة والجمهورية ونيش وتدنيس القبور.

- الاعتداء على وسائل المواصلات والتنقل والملكيات العمومية والخاصة والاستحواذ عليها أو احتلالها دون مسوغ قانوني...".

ثانيا: استناد الدولة الساحلية على اتفاقية SUA كنموذج قانوني لمكافحة الإرهاب البحري في أعالي البحار

تجدر الإشارة إلى أن الوسط البحري من بين الأهداف الأقل احتمالا لتنفيذ عمليات إرهابية مقارنة بالمجال البري والجوي، حيث أكدت إحصائيات العمليات الإرهابية بصفة عامة أن هناك 2% من تلك العمليات كانت مرتبطة بالمجال البحري خلال أكثر من 30 سنة الماضية، وترجع قلة الهجمات الإرهابية ضد السفن لعدة أسباب التي تتمثل في قلة إمكانياتها بالشكل الذي يمكنها من القيام بعمليات إرهابية في البحار، ذلك أن القيام بعمليات إرهابية ضد السفن يتطلب مهارات كالحاجة لأشخاص ذوي مهارات خاصة ومدربين تدريباً عالياً على وضع المتفجرات على سطح الماء وفي أعماقها، وإمكانات كالدعم من قواعد بحرية، هذه الإمكانيات قد لا تكون متاحة للكثير من الجماعات الإرهابية، الأمر الذي يدفع بها إلى التردد بالقيام بتلك الهجمات، بالإضافة إلى الأهداف البحرية، التي هي دائماً بعيدة الأنظار، مما يجعل أي هجمات ضدها أقل تأثيراً عن غيرها من الهجمات الإرهابية التي توجه إلى أهداف اليابسة، فالجماعات الإرهابية غالباً ما تكون مقيدة بسقف مالي معين لتنفيذ عملياتها، لذا فهي تلجأ إلى اختيار الوسيلة الأكثر ملائمة للقيام بهذه العمليات، والتي تضمن من خلالها أكبر قدر من احتمالية النجاح، والأكثر سهولة في النتائج المرجوة منه.

غير أنه من على الرغم من العوامل التي ساهمت في ابتعاد الجماعات الإرهابية عن مهاجمة السفن، والأهداف البحرية بشكل عام لفترة طويلة، فقد شهدت الآونة الأخيرة توجهها من بعض الجماعات الإرهابية لتوجيه عملياتها ضد أهداف بحرية⁽¹⁾.

فتعتبر السفن، أكثر الأهداف البحرية عرضة لهجمات إرهابية، خاصة السفن التجارية التي تحمل شحنات خطيرة يمكن أن تحولها إلى قنبلة، وسفن الركاب، وسفن الحاويات، وتعد

¹ لمزيد من التفاصيل انظر: مصطفى العطاوي، مكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة - بومرداس - الجزائر، 2020، ص ص 74-75.

ناقلات غاز البترول السائل (LPG) والناقلات الكيميائية أكثر عرضة للهجوم الإرهابي، كونها تعتبر من السفن الكبيرة، ولديها طاقم تشغيل أقل. كذلك بالنسبة لناقلات النفط، على اعتبار أن النفط يمثل سلعة حيوية للاقتصاد العالمي، وهو الأمر الذي لم تغفله المنظمات الإرهابية، فناقلات النفط الكبيرة تشكل هدفا مغريا للهجوم الإرهابي لعدة أسباب فهي بطيئة الحركة ومن الصعب أن تقوم بالمناورة مما يترك لقبطان السفينة خيارات قليلة لإجراء مناورات دفاعية، ويمثل النفط رمزا يعتمد عليه العالم الصناعي، وتتنظر إليه القاعدة والجماعات الإرهابية الأخرى على أنه هدف مميز، هذا بالإضافة إلى السفن الحربية، الأمر الذي تأكد بعد الاعتداء على المدمرة الأمريكية⁽¹⁾.

بالنسبة لأساليب الإرهاب البحري، فليس هناك طريقة محددة لتنفيذ جميع العمليات الإرهابية، ذلك أن الإرهاب البحري ليس ثابتا، ففي الواقع هناك العديد من السيناريوهات المحتملة للإرهاب البحري، وقد تكون تلك السيناريوهات بديلة ومكملة لبعضها البعض، وقد تكون رئيسية لعمليات الإرهاب البحري، التي اعتبرت مصدر قلق خاص بعد أحداث 11 سبتمبر 2001.

ومن بين هذه السيناريوهات أن تقوم الجماعات الإرهابية بتهريب المواد الكيميائية والبيولوجية والاشعاعية والمواد المتفجرة CBRE عبر حاويات البضائع لتنفيذ هجماته، مستفيدين من حجمها الكبير، وعدم القدرة على إجراء فحص 100% لجميع حاويات البضائع، وكأن تقوم بإغراق السفينة لعرقلة حركة الملاحة، وهذا السيناريو هجوم شائع بين الأكاديميين والإعلاميين، غير أنه أقل احتمالا من حيث الوقوع إن لم يكن مستحيلا، بسبب فيما يتعلق بصعوبة اختطاف سفينة كبيرة وإدارتها لإغراقها في الوضع الأمثل، فهذا يكون صعبا حتى بالنسبة للبحارة ذوي الخبرة العالية الذين يعملون بمساعدة القاطرات. وكان يتم

¹ - بيرك بول، التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، سلسلة محاضرات الإمارات رقم 141، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ص 24.

استخدام السفن المحملة بالمواد الخطرة كقنبلة عائمة، ويتمثل هذا السيناريو أساسا في اختطاف ناقلة غاز طبيعي مسال (LNG) تم تفجيرها كقنبلة عائمة أو استخدامها كسلاح ضد منشآت الميناء، وأن يحدث الهجوم بالقنابل على سفن الرحلات وسفن الركاب، على الرغم من اعتقاد خبراء الأمن البحري، أن سفن الركاب لا تعتبر كأهداف جيدة لعمليات الإرهاب البحري، نظرا لكثرة الناس المتواجدين على متنها وصعوبة الصعود عليها، إلا أن الواقع أثبت العكس، ويظهر ذلك في العديد من الهجمات على سفن الركاب في السنوات الأخيرة،

أن تقوم الجماعات الإرهابية بإقتال نقاط الاختناق البحري بواسطة الألغام البحرية، وهذا السيناريو يتسبب في حدوث اضطرابات اقتصادية، وبالرغم من انعدام أضرار مباشرة تلحق بالسفن، إلا أن تلغيم السفينة يؤدي بصفة فورية إلى تغيير وإعادة توجيه معظم حركة الملاحة، الأمر الذي يزيد من تكلفة النقل البحري ويسبب خسائر اقتصادية كبيرة، وقد تأكدت جدية هذا السيناريو خلال " حرب الناقلات " في الثمانينات، حيث كان زرع الألغام ناجحا في تعطيل حركة الملاحة أكثر من استخدام الصواريخ المضادة للسفن، وكان تقوم الجماعات الإرهابية بارتكاب هجمات انتحارية، فبعد هجمات القوارب الصغيرة الانتحارية على ناقلة النفط الفرنسية **Limburg** والمدمرة الأمريكية **USS Cole**، ومحاولات شن هجمات على سفن حربية أمريكية أخرى، برزت الزوارق السريعة كخيار بالنسبة للإرهابيين لاستخدامها كأسلحة لتنفيذ عمليات إرهابية في البحر، نظرا لما تقدمه تلك السفن الصغيرة من مزايا من حيث السعة والمفاجأة⁽¹⁾.

إذن، بما أن الجماعات الإرهابية تشكل تدنيا كبيرا للسلم والأمن الدوليين، قام بروتوكول **SUA/2005** بتوسيع تصورات العمل غير المشروع، وربطها مباشرة بالجهود

¹ - لمزيد من التفاصيل أنظر: بيرك بول، مرجع سابق، ص 10-11.

الدولية في مجال مكافحة الإرهاب، وهذا محاولة منه موافقة حركة التقنين الدولي التي حدثت بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، مثلما أكدته ديباجة الاتفاقية في أكثر من موضع⁽¹⁾.

لم تضع الاتفاقية شرط تحقيق نتيجة الفعل غير المشروع ولا شرط كونه ضد شخص طبيعي، فأدرجت عبارة القتل والجرح والتخويف والتهديد والإلزام بالقيام بفعل أو امتناع عن القيام به، وانتهاك حق الشخص الطبيعي أو المعنوي على السواء، وسواء كان الاقتراب كاملا ومباشرا للجناية أو شروعا فيما ولو بشكل غير مباشر كالشراكة والمساهمة والتحريض في الدعم والاسناد بموقف إيجابي أو سلبي كإمتاع، أو نقل لمواد غير مشروعة أو بمساعدة الجاني على الإفلات من العقاب، وهو ما ينطبق تماما مع أوصاف الفعل الإرهابي⁽²⁾.

كما تضمنت اتفاقية SUA أحكام خاصة للتصدي للأسباب المضاعفة لتهديدات الأفعال غير المشروعة والمقوية من فرص نجاح الأهداف الإجرامية، كاستعمال الإجرام للمواد الخطرة مثل المواد النووية والكيميائية والبيولوجية والاستفادة من التكنولوجيا والتقنية العلمية، ومنعت تمكين الجناة من تحصل أي معدات أو برمجيات أو تكنولوجيا تسهل للحياة تحقيق أغراضهم، وقيدت التعامل مع هذه المواد بمجريات التعامل مع إعلام أو إشراف الدولة الطرف في المعاهدة⁽³⁾.

فيما يخص النطاق الممتد لسريان الاتفاقية، فقد حددت اتفاقية SUA لنفسها نطاق سريان عام، تسري في حال وجود الجاني أو المشتبه به في دولة طرف بغض النظر عن

¹ - حيث نصت على أنه: "وإذا تدرك أن الأعمال الإرهابية تهدد الأمن والسلم الدوليين، وإن تضع في اعتبارها قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (A 924/22) الذي تطلب فيه ... النظر في التدابير ... التي يتعين اتخاذها لمنع وقمع الإرهاب الموجه ضد السفن...، وقراري مجلس الأمن 1368 (2001) و(1373) 2001 الذين يظهران الرغبة الدولية في محاربة الإرهاب بجميع أشكاله...، وإن يأخذ في الاعتبار ... القرار رقم 24/59 الذي اعتمده الجمعية العامة للأمم المتحدة والذي يحث الدول على أن تصبح طرفا في اتفاق قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية وبرتوكولها...، وأهمية المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية Code ISPS ... لمزيد من التفاصيل اطلع على ديباجة اتفاقية SUA/88/2005.

² - راجع المادة 03 المعدلة و03 مكرر و03 مكرر 2، و3 مكرر 3، من اتفاقية SUA/88/2005.

³ - راجع نص المادة 03 مكرر 01، الفقرة 01 والفقرة 02 من البروتوكول 2005.

مكان ارتكاب الجرم، كما تنطبق على الحالات المساس بسلامة الملاحة البحرية الواقعة في أعالي البحار، دون أن ينقص ذلك من حقوق الدولة المقررة لها في القانون الدولي فيما يخص زيارة السفن وتفتيش السفن الجنبية المشتبه بها أثناء وجودها في هذه المناطق⁽¹⁾.

ثالثاً: تمييز الإرهاب البحري عن القرصنة البحرية

جريمة القرصنة البحرية تتميز بوجود تشابه كبيراً بجريمة الإرهاب البحري، ولكن الضبط الدقيق لهذا الشبه على النحو الذي يمكن معه وضع التكييف المناسب لكل جريمة على حدى يوجب البحث عن العناصر المميزة لكل منهما، ثم إجراء المقارنات بينهما.

أ: أوجه التداخل بين القرصنة والإرهاب البحري

- كل من جرمي القرصنة والإرهاب البحري يخلفان عواقب كارثية على الشحن البحري، من أخذ للرهائن إلى قتل أفراد الطاقم، وتدمير الطائرات، إلى ضحايا الإرهاب على متن السفن، ناهيك عن مطالب الفدية في بعض الأحيان، وبالنتيجة لذلك فإن هذين التهديدتين يشكلان بحق مخاطر كبيرة على النقل البحري، وبالإضافة إلى ذلك فمن المزعج أحياناً تعزيز الإفلات من العقاب عند النصوص، لكون المجتمع الدولي لا يملك القدرة على مقاضاة مرتكبي هذه الأعمال غير المشروعة بعد تكييفها تكييفاً سليماً ينسجم وجسامتها.

- كل من القرصنة والإرهاب البحري نطاقهما المكاني بصورة عامة ينحصر في البيئة البحرية من خلال استخدام السفن أو القوارب، بالإضافة إلى أن أنشطتهم غير المشروعة مخطط لها، ومن ثم تصبح أكثر فاعلية وذلك اعتماداً على المعلومات الاستخباراتية⁽²⁾.

- عنصر العنف هو جوهر التلاقي بين كل من القرصنة والإرهاب البحري، وإن اختلف الأسلوب الذي تقع به أعمال العنف إذ من الطبيعي لكل جريمة أو طائفة من الجرائم أفعال

¹ - راجع المواد 09 و 07 من اتفاقية SUA/88/2005.

² - **Koffi Eric Konan**, Les risques liés au transport maritime : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes, Thèses de Doctorat de Droit Pour l'obtention du grade de Docteur en Droit de L'Université Paris1, Pantheon-Sorbonne, Discipline : Droit Maritime, soutenue Le 1er Décembre 2017, P. 340.

لا تتفق مع طبيعتها، فالعنف المؤدي إلى القتل والتدمير غير العنف المؤدي إلى الخطف والاحتجاز، وهو غير العنف المؤدي إلى السلب والنهب.

- القرصنة البحرية تستهدف السفن ومن عليها في أعالي البحار شأنها في ذلك شأن الارهاب البحري الذي لا تقتصر أفعاله في صورته الإجرامية منطقة أعالي البحار فحسب، بل قد يشمل كل المناطق والمجالات البحرية كالبحر الإقليمي، أو المنطقة المجاورة، أو المنطقة الاقتصادية الخالصة.

الغاية من جريمة القرصنة البحرية تتحدد غالبا على أساس ربحي لا غير، فيما تتحدد أهداف الأفعال الإجرامية للإرهاب البحري لتحقيق غايات سياسية ايدولوجية، إلا أنه في بعض الحالات تصبح هذه الفروق غير واضحة، حيث وجد عددا من الجماعات تمارس كلا النشاطين الإرهاب البحري الذي يكون وراءه دافع سياسي، والقرصنة البحرية التي تحقق المكسب الاقتصادي.

- كل من جريمتي القرصنة والإرهاب البحري يعتبران من الجرائم البحرية الدولية موجهة ضد الجماعة الدولية بأسرها إذ تمثلان تهديدا حقيقيا وشامل بصفتها نشاطا إجراميا، ولارتباطهما بشبكات دولية مرتبطة بالجريمة المنظمة فيعتبران بذلك من الجرائم المنظمة⁽¹⁾.

- جرائم الارهاب البحري والقرصنة يتقاربان من حيث أن الأعمال المرتكبة في الجريمتين تستهدف المساس بسلامة الملاحة البحرية، وتقوض أحد أهم مقومات وركائز النقل البحري المتمثلة في حرية التجارة الدولية⁽²⁾.

- سواء تعلق الأمر بالقرصنة أو إرهاب البحري فإن الآثار الناجمة عن الجريمتين جد وخيمة وماسة بالأمن والسلم الدوليين، فضلا عن التأثير الاقتصادي.

¹- Shivam Kumar Pandey, Kakati Prashanthi, Defining, "Maritime Security", International Journal of Advance and Applied Research, Vol.4 No.24, July-Aug 2023, p. 321

²- أنظر: محمد سعادي، القرصنة البحرية بين محاولة التصدي لها والعجز عن محاكمتها، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ألمانيا برلين، 2002، ص 65.

- كل من القرصنة والإرهاب البحري يقومان على أساس ممارسة أعمال غير مشروعة ضد السفن وما عليها من أشخاص وممتلكات، وبشكلان يهددا أمن المجتمع الدولي، وسلامة السفن وحركة الملاحة الدولية⁽¹⁾.

- يرتبط الإرهاب البحري بالقرصنة على الرغم من أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لا تشير صراحة إلى الإرهاب البحري، إلا أن السلطات التي تمنحها للدول والتي يمكن استخدامها لمنع مثل هذه الأعمال هي ذاتها المستعملة في مكافحة القرصنة البحرية على سبيل المثال، فيما يتعلق بأعمال الإرهاب التي تستهدف منصات البحر الخارقة يمكن أن تكون أساساً قانونياً محتملاً لتبرير تدخل دولة ضد سفينة أجنبية⁽²⁾.

ب- أوجه الاختلاف بين القرصنة والإرهاب البحري

على الرغم من التشابه الموجود بين القرصنة البحرية والإرهاب البحري، إلا أن بينهما اختلافات لا يمكن تجاوزها، سواء فيما يتعلق بالغاية أو الهدف المبتغى من وراء كليهما أو فيما يتعلق بالوسائل المستخدمة لتنفيذ كل منهما، أو فيما يتصل بمكان ارتكابها، أو الآثار المترتبة عليها.

- تعتبر القرصنة البحرية من أقدم الجرائم المرتكبة عبر البحر على خالف الإرهاب البحري فهو كمصطلح قليل الاستعمال في دول شمال أفريقيا، وكثير الاستعمال في شمال حوض البحر الأبيض المتوسط.

- إذا كان النطاق المكاني لجريمة القرصنة البحرية الذي يتحدد من خلال المجال المذكور في المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 "بأن تشترط في أعمال القرصنة أن ارتكب في منطقة أعالي البحار"، وهو الشرط الافتراضي لارتكابها أوفي منطقة بحرية لا تخضع لسيادة أي دولة من الدول " خارج الولاية القضائية للدولة، ومن ثم تخرج من ذلك

¹- نادية عمراني، مرجع سابق، ص 144.

²- محمد سعادي، القرصنة البحرية بين محاولة التصدي، مرجع سابق، ص 64

أعمال العنف التي تقع في البحر الإقليمي، أو أية منطقة بحرية تقع تحت ولاية دولة الساحل، فإذا ارتكبت هذه الأفعال المجرمة داخل إقليم الدولة البحري فإن ذلك لا يعد جريمة قرصنة بل جريمة تدخل في نطاق السيادة والاختصاص القضائي للدولة الواقع فوق إقليمها الجريمة، أما جريمة الارهاب البحري لا يشترط لقيامها أن تتم في منطقة بحرية معينة⁽¹⁾.
-الوسائل والآليات المستخدمة من طرف مرتكبي القرصنة البحرية في الغالب تتسم بالتقليدية، وذلك على خلاف الجماعة الإرهابية التي غالباً ما تستخدم وسائل وآليات متطورة ومعقدة، ومن جهة أخرى نجد أن القرصنة غالباً ما يحاولون تجنب انتباه المجتمع الدولي، والعمل على تحقيق أهدافهم بأقل الخسائر الممكنة أما الجماعات الإرهابية وعلى العكس من ذلك، فهي تسعى من وراء أعمالها إلى لفت انتباه المجتمع الدولي، من خلال إحداث أكبر خسائر ممكنة⁽²⁾.

- المنظمات الإرهابية تستخدم البحر بطريقتين لاحتياجاتهم اللوجستية من ناحية، ولنقل المواد والأسلحة، من ناحية أخرى لنقل الموظفين بهذه الطريق السرية تجاه معسكرات التدريب أو نحو تحقيق أهدافها.

- الهدف من أعمال القرصنة البحرية يتسم بالخصوصية فالأعمال المرتكبة تستهدف تحقيق أغراض خاصة، والتي يقصد بها " كل عمل يهدف لتحقيق مكاسب شخصية لا أغراض عامة كاستيلاء مالكي السفينة على قيادة سفينة أخرى بغية تحقيق منافع شخصية، ودون أهداف سياسية أو تكليف من الدولة التي ينتمون إليها⁽³⁾، عكس جريمة الإرهاب البحري تستهدف تحقيق أغراض عامة كأن تكون سياسية أو عقائدية أو طائفية.

¹- **Hugues EUDELIN**, terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui : Les risques d'une collusion contre-nature, EchoGéo, 10/2009 Stratégique 2012/2, P. 2 et 12.

²- **مصطفى العطاوي**، مكافحة الأعمال غير المشروعة ...، مرجع سابق، ص ص 83-84.

³- **أنظر: نادية عمراني**، مرجع سابق، ص 140.

-خطر هجمات القرصنة البحرية لا يقل أهمية عن الأخطار التي يسببها الإرهاب البحري، ولهذا السبب يجب إيلاء اهتمام خاص للتفاعل بين أدوات مكافحة الإرهاب وقانون البحار الدولي، لاسيما عندما يتعلق الأمر بحالات القرصنة والإرهاب البحري

- التبرير القانوني لبسط الولاية القضائية لكل الدول على جرائم القرصنة البحرية، بالقبض على المجرمين ومتابعتهم وإنفاذ القانون في حقهم أنها تقع في منطقة أعالي البحار التي لا ولاية لدولة عليها، الأمر المؤكد بموجب اتفاقيتي 1958 و 1982 لقانون البحار، وغيرها من البروتوكولات الصادرة في هذا الشأن، إلا أن الوضع غير بين بالنسبة لجريمة الإرهاب البحري فالركن المكاني لهذه الجريمة غير مرتبط بمنطقة بحرية معينة.

- أداة الجريمة في جريمة القرصنة البحرية تكون في الغالب السفينة وما في حكمها، مع اشتراط صفة المدنية للسفينة، فإذا ارتكبت أفعال القرصنة البحرية بواسطة سفينة عسكرية كلفت الجريمة قانونا على أساس جريمة الإرهاب البحري⁽¹⁾.

نستنتج أنه من الرغم من وجود تداخل بين الجريمتين ودخول القرصنة البحرية في إطار بعض الوثائق الدولية المعنية بمكافحة الإرهاب، ومع ذلك هناك وجود فوارق واضحة بين كل منهما، ولا يجب معالجة القرصنة البحرية على أنها إرهاب بحري، حيث أنه طبقا لنص المادة 101 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 يخرجها من إطار أعمال الإرهاب البحري⁽²⁾.

أما بالنسبة لتمييز الإرهاب البحري عن السطو المسلح على السفن، فمن خلال تعريف السطو المسلح الذي أشرنا إليه سابق، يتضح لنا أن هناك شبه بينها وبين جريمة الإرهاب البحري، حيث يمكن أن تكون في أساسها صور من صورته إذا توافرت شروط الإرهاب من

¹ - أنظر: حياة عوامرية وأحسن غربي، مرجع سابق ص ص 857-858.

² - الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب 1998.

الهدف والغرض الإرهابي بالسطو المسلح على سفينة ما، غير أن هناك اختلاف بينها في عدة جوانب.

- من حيث أن جريمة السطو المسلح غرضها ربحي كأى صورة من صور جرائم السرقات، ونظرا لخطورتها خصتها المنظمة البحرية الدولية بنصوص قانونية منفردة عن أعمال العنف البحري.

- من حيث النطاق المكاني لجريمة السطو المسلح على السفن يتحدد بالمياه الداخلية للدولة الساحلية، بعكس جريمة الإرهاب البحري ذات النطاق الواسع، فهي تشمل الإقليمية والدولية.

- من حيث مطاردة الفاعلين ذلك أن في جريمة السطو المسلح على السفن يكون من اختصاص الدولة الساحلية التي وقعت الجريمة في مياهها الإقليمية، بينما في جريمة الإرهاب البحري تكون مطاردة الفاعلين مسؤولية الدول وفق لمبدأ الاختصاص العالمي⁽¹⁾.

المطلب الثاني

تدخل الدولية الساحلية في أعالي البحار لقمع جريمة نقل الرقيق عبر البحر والإتجار به كان نظام الرق يشكل أحد المظاهر التي كانت موجودة في العصور القديمة والوسطى، إلى أن بذل المجتمع الدولي محاولات إيجابية في سبيل القضاء على هذه الظاهرة⁽²⁾، معتبرا إياها جريمة دولية، ورغم أنه لم يرد أي تعريف للإتجار بالرقيق لا في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ولا في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، إلا أنه يمكن لنا نقدم له تعريفا (الفرع الأول)، والبحث عن أساس تجريم هذه الجريمة (الفرع الثاني).

¹- أنظر: ياسر عواد شعبان، جريمة الإرهاب البحري، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، العدد 6، جامعة كركوك، 2017، ص 218.

²- جلال فضل الله العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار- دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون اليمني-، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه، في القانون، كلية الحقوق، جامعة عدن، 2014، ص 139.

الفرع الأول

تعريف الرقيق

كما سبق أن أشرنا سابقا أنه لم يتم تعريف الرقيق لا في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 ولا في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، إلا أننا سنحاول أن نجد له تعريف، فكلمة الرق تعني:

لغويا: الرق والضعف كما تعني الملك والعبودية، ويقال رق الحر، أي دخل في الرق وجرى عليه ما يجري على المملوك، من بيع أو هبة أو عتق أو غير ذلك، وأصل الرق الخضوع والذل⁽¹⁾.

اصطلاحا: فتعني كلمة الرق عجز حكمي شرع في البداية، جزاء عن الكفر الأصلي، والعجز هذا يكمن في أن الرقيق لا يملك ما يملكه الحر من شهادة عدل والقضاء، والولاية، مالكية المال وغيرها من الحقوق التي نجدها عند الرجل الحر⁽²⁾.

أما تاريخيا: فتعني الرق تنفيذ اجتماعي أو فردي، بصورة خدمة إلزامية على فرد أو على جماعة من الناس، وجد فيها الإنسان نفسه متحررا من عناء العمل ومكابدته، بالزام الضعيف الذي هو العبد بالعمل لديه، كونه القوي، وهنا يظهر المفهوم الاقتصادي للرق حيث يقوم على العمل والإنتاج، على أساس استغلال هذا العبد تحت ظروف معينة⁽³⁾.

تجدر الإشارة في هذا المقام أنه حاول بعض الفقهاء تعريف الرقيق (أولا)، كما أوردت الاتفاقية الدولية الخاصة بالرق والبروتوكول المعدل لها تعريف الرقيق (ثانيا).

¹ - أنظر: جميلة بن موسى، "الإسلام والرقيق ونصوص أوراق البردي العربية"، مجلة الباحث، المجلد 03، العدد 01، منشورات مختبر اللغة العربية وآدابها، جامعة عمار تليجي بالأغواط، الجزائر، 2013، ص 149.

² - علي محمد الجرجاني، التعريفات، دار الكتاب المصري، القاهرة، 1990، ص 22.

³ - فاطمة قدوري الشامي، الرق والرقيق في العصور القديمة والجاهلية وصدر الإسلام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 24.

أولاً: التعريف الفقهي للرقيق

حاول الأستاذ محمد سامي عبد الحميد تقديم تعريف للرقيق، حيث عرف أولاً ما يعني الرقيق وذلك بقوله بأنه: " المركز القانوني للشخص الطبيعي إذ تمارس عليه كل أو بعض السلطات المتفرعة عن حق الملكية".

أما الإتجار بالرقيق عرفه بقوله على أنه: " كل فعل موجه إلى الإنسان بقصد استرقاقه سواء تمثل في أسره أو في حيازته أو في النزول عنه للغير بمقابل أو بغير مقابل".⁽¹⁾

ثانياً: التعريف الاتفاقي للرقيق

عرفت الاتفاقية الدولية الخاصة بالرق التي وقعت في عهد عصبة الأمم بتاريخ 1926/09/25، في المادة 01 منها⁽²⁾ كل من الرق وتجارة الرقيق كما يلي: " يتفق على أن يستخدم في هذه الاتفاقية التعريفات التالية:

-الرق هو حالة أو وضع أي شخص تمارس عليه السلطات الناجمة عن حق الملكية كلها أو بعضها.

-تجارة الرقيق تشمل جميع الأفعال التي تنطوي على أسر شخص ما أو احتجازه أو التخلي عنه للغير، قصد تحويله إلى رقيق، وتشمل جميع الأفعال التي تنطوي احتجاز رقيق ما بغية بيعه أو مبادلته وجميع أفعال التخلي بيعة أو مبادلة عن رقيق ثم احتجازه بقصد بيعه أو مبادلته وكذلك عموماً أي إتيان بالأزقاء أو نقلهم لهم".

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الاتفاقية أي الاتفاقية الخاصة بالرق تم تعديلها بموجب بروتوكولا نيويورك الموقعة في 1953/12/7، وكذلك الاتفاقية التكميلية لإبطال الرق وتجارة

¹- محمد سامي عبد الله، مرجع سابق، ص 247.

²- المادة 01 من الاتفاقية الدولية الخاصة بالرق التي وقعت في عهد عصبة الأمم بتاريخ 1926/09/25.

- التي انضمت إليها الجزائر سنة 1963 بموجب المرسوم رقم 340/63 المؤرخ في 11/09/1963 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الخاصة بالرق الموقعة بجنيف في 1926/09/25 الجريدة الرسمية عدد 66 سنة 1963 ص 943.

الرقيق والأعراف والممارسات الشبيهة بالرق المعتمدة من قبل مؤتمر للمفوضين دعي للانعقاد بقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع لمنظمة الأمم المتحدة رقم 608 (د-21) المؤرخ في 1957/04/30، حيث نصت الاتفاقية التكميلية لإبطال الرق وتجارة الرقيق والأعراف والممارسات الشبيهة بالرق في 07 منها⁽¹⁾، على أنه: وصف حال أو وضع أي شخص تمارس عليه السلطات الناجمة عن حق الملكية، ويعني الرقيق أي شخص يكون في هذه الحالة أو يكون في هذا الوضع، كما يقصد بمصطلح تجارة الرقيق جميع الأفعال التي ينطوي عليها أسرى شخص ما أو احتجاز أو تخلي عنه للغير على قصد تحويله إلى رقيق، وجميع الأفعال التي ينطوي عليها احتجاز رقيق تم احتجازه عن قصد بيعه أو مبادلته، وكذلك أي تجارة بالأرقاء أو نقل لهم أيا كانت وسيلة النقل المستخدمة.

الفرع الثاني

أساس تجريم جريمة نقل الرقيق عبر البحر والإتجار به

للبحث عن أساس تجريم جريمة نقل الرقيق عبر البحر والإتجار به، فالأمر يقودنا للبحث عن أساس تجريم الرقيق في العرف (أولاً)، وكذلك البحث عن الاتفاقيات الدولية التي قامت بدورها بتجريمه (ثانياً).

1- الاتفاقية التكميلية لإبطال الرق وتجارة الرقيق والأعراف والممارسات الشبيهة بالرق المعتمدة من قبل مؤتمر للمفوضين دعي للانعقاد بقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع لمنظمة الأمم المتحدة رقم 608 (د-21) المؤرخ في 1957/04/30.

- تنص المادة 07 من نفس الاتفاقية على ما يلي: "أ- يعني مصطلح الرق كما هو معرف في الاتفاقية الخاصة "بالرق" المعقودة عام 1926 وصف حال أو وضع أي شخص تمارس عليه السلطات الناجمة عن حق الملكية، ويعني الرقيق أي شخص يكون في هذه الحالة أو يكون في هذا الوضع،

ب- ويعني مصطلح "شخص ذو منزلة مستضعفة" شخصا يكون في حال أو وضع حال هو نتيجة أي من الأعراف أو الممارسات المذكورة في المادة 1 من هذه الاتفاقية،

ج- ويعني مصطلح "تجارة الرقيق"، ويشمل، جميع الأفعال التي ينطوي عليها أسرى شخص ما أو احتجاز أو تخلي عنه للغير على قصد تحويله إلى رقيق، وجميع الأفعال التي ينطوي عليها احتجاز رقيق تم احتجازه عن قصد بيعه أو مبادلته، وكذلك أي تجارة بالأرقاء أو نقل لهم أيا كانت وسيلة النقل المستخدمة."

أولاً-التجريم على الأساس العرفي

وردت حالات كثيرة يصعب ذكرها وحصرها عن تلك المعاناة والمعاملة القاسية التي كان يواجهها أبناء القارة، ونأخذ مثالا على تلك الأعمال الوحشية لسفينة إنجلترا تدعى (زونج Zong) أبحرت عام 1781 في رحلتها عبر الأطلنطي، وهي محملة بكامل حمولتها من العبيد، لما اكتشف الريان أن مياه الشرب غير كافية لهذا العدد الذي تحمله السفينة وخوفا من هلاك ركابها، فقد تم إلقاء حوالي 132 عبدا في عرض البحر كي يتمكن من استرداد قيمة الخسارة من شركة التأمين، وبالفعل تم تعويض السفينة بواقع 32 جنيه إسترلينا عن كل عبد، وذلك على اعتبار أن هذا الرقيق عبارة عن ممتلكات أو متاع لا التضحية به لفقدت كل الشحنة، وأيدت المحاكم الأمريكية وأقرت أنه لا تنطبق على أصحاب السفينة أية جريمة من جرائم القتل⁽¹⁾.

بذل عبيد الأفارقة عدة محاولات للتخلص من عبوديتهم واسرهم سواء في مراحل تحويلهم إلى السفن الأوروبية في إفريقيا أو وهم في السفن الإفريقية المتوجهة نحو العالم الجديد، لذا هناك مجموعة من الأمثلة عن تلك المحاولات من بينها:

- قيام قائد سفينة فينيس القادمة من تانت في عام 1730 أدريان فانغورن (Vanvoon Adren)، وهو تاجر هولندي بالوصول على منطقة فولتا في إفريقيا الغربية وأجرى مفاوضات مع ملك المنطقة لشراء العبيد فظهرت مجموعة من الأفارقة، وقامت بحرق السفينة وقتل معظم طاقم السفينة.

- أما وليام بوتنر (William Potter) قائد سفينة بروفكت سفينة إنجليزية قدم على نهر غامبيا عام 1758، هوجمت هذه السفينة من طرف سكان مجاورين جاؤوا لحضور

¹ عبد الله الرزاق إبراهيم وشوقي الجمل، دراسات في تاريخ غرب إفريقيا الحديث والمعاصر، القاهرة، 1988، ص ص

عملية البيع كان قائد على وشك إنهاء صفقة شراء 300 عبد والتوجه نحو شارلشون فيكارولينا الجنوبية، ففوجئ بجميع طاقمه مقتولا.

كما أنه بعد 10 سنوات من هذه الحادثة قام بعض المحاربين الأفارقة بمهاجمة سفينة في منطقة ساحل الذهب، وهي سفينة ضخمة تابعة لرفاييل مانديز (Rafel Mendez) من بوردو على ضفاف نهر بوني، كان المتحاربون يحملون بنادق وخناجر وصعدوا على متن السفينة وقاموا بتحرير الرقيق ولم يستطيع طاقم السفينة النجاة، إلا بعد أن لاذ الأفارقة بالهرب بعد رؤيتهم سفينة إنجلترا قادمة⁽¹⁾. ومن هذا المنبر تم اعتبار جريمة الإتجار بالرقيق هي جريمة دولية يجب تكثيف الجهود لمكافحتها.

اعتبر الرق مسألة محظورة منذ إلغاء بريطانيا، كأول دولة للرق فوق إقليمها واستقرار القضاء البريطاني على ذلك منذ عام 1772، ليلغى الرق في جميع المستعمرات البريطانية (1807)، والفرنسية (1848)، والهولندية (1863)، والولايات المتحدة الأمريكية (1865)⁽²⁾. من هنا أجاز العرف الدولي منذ القرن 19 محاربة إتجار الرقيق وحظر نقلهم بالسفن ومعاقبة السفن التي تقوم بذلك معتبرا إياها جريمة دولية، وفي بداية التعامل للعمل الدولي في موضوع حظر الرق هو إبرام عدة اتفاقيات بشأنها التي حرمت الرق وشددت العقوبة عليه.

ثانيا: التجريم على الأساس الاتفاقي

تولت المعاهدات المحظرة للرق والإتجار به، فقد صدرت العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي أعلنت إلغاء الرق بجميع أشكاله ومنها، معاهدات بداية القرن التاسع عشر وقد تضمنت المبادئ العامة التي تنادي بأن تجارة الرقيق تتعارض مع مبادئ

¹ - عبد القادر سلاماني، منور صم، " تجارة الرقيق في إفريقيا الغربية"، مجلة دراسات، المجلد 05، العدد 01، جامعة طاهري محمد بشار، 2016، ص ص 252-253.

² - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر...، مرجع السابق، ص 233.

العدالة الإنسانية، وطالبت الدول الموقعة عليها بمحاربة هذه التجارة ومن أهم هذه الاتفاقيات:

معاهدة حظر الرق المؤرخة في 25 سبتمبر 1926، ومعاهدة باريس للسلام لعام 1814، 1815، وإعلان مؤتمر فيينا لعام 1818، وإعلان فيورونا لعام 1822، ومعاهدة 1831، ومعاهدة التي تعطي الحق للسفن الحربية بتفتيش السفن المشكوك فيها بصورة متقابلة وهذا لاعتبارات إنسانية، ومعاهدة 1845 التي تمنع حرية تصرف كل دولة بالأصالة عن نفسها في تفتيش سفنها⁽¹⁾، وقد امتنعت فرنسا عن توقيع على هذه المعاهدات نتيجة تمادي بعض الدول، ومنها إنجلترا في تفتيش السفن وضبطها بحجة الاشتباه في اشتغالها بتجارة الرقيق⁽²⁾.

كما تم عقد معاهدات التي تهدف إلى القضاء على الرق وتجارته منها: قرارات برلين في 26 فيفري وميثاق بروكسل لعام 1890 الخاص بمقاومة تجارة العبيد والتي جرمت نقل العبيد عن طريق البحر، والتي سمحت باتخاذ تدابير بوليسية مثل التحقيق من العلم، والتحقق من أوراق السفينة، إلا أنها كانت تقتصر على مناطق معينة وعلى بعض السفن فقط (التي تقل حمولتها عن 500 طن بالنسبة لدولة العلم التي وقعت على الميثاق)، وفي حالة الاشتباه بسفينة على أنها تنقل الرقيق فإنه يتم اقتيادها إلى أقرب ميناء من طرف السلطة المختصة لمقاضاة المجرمين.⁽³⁾ وبعد الحرب العالمية الأولى اتجهت الأنظار إلى تحريم تجارة الرقيق الأسود، وسائر الأنواع الأخرى، فأبرمت اتفاقية سان جرمان في 10 سبتمبر عام 1919⁽⁴⁾ التي تلزم الدول على إلغاء الرق في مادتها 11 و12⁽⁵⁾.

¹ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر...، مرجع سابق، ص ص 233-234.

² - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي...، مرجع السابق، ص 230.

³ - Anne-Claire DUMOUCHEL, Op-Cit, P. 73.

⁴ - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي...، مرجع سابق، ص 230.

⁵ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر...، مرجع سابق، ص 234.

وعقدت الاتفاقية الدولية للرق في 25 سبتمبر عام 1926 في جنيف تحت رعاية عصبة الأمم المتحدة تستهدف إلغاء الرق وتجارة الرقيق، كما أبرمت في 7 سبتمبر 1956 اتفاقية أخرى، وافق عليها مؤتمر جنيف الذي عقد تحت رعاية الأمم المتحدة وهي تفرض على الدول المتعاقدة منع نقل الرقيق على السفن التي تحمل أعلامها، وإذا لجأ رقيق إلى سفينة، فإنه يصير حراً فور التجائه إليها، وأعطت هذه الاتفاقية السفن الحربية حق زيارة السفن الأجنبية في أعالي البحار في حالة اشتباها في قيامها بتجارة الرقيق.

أولى ميثاق الأمم المتحدة اهتماماً كبيراً بالرق، فقد أشارت مقدمته إلى حقوق الإنسان الأساسية، وكرامة الشخصية وقيمتها، والمساواة في الحقوق بين الرجال والنساء، كما ألغى بيان حقوق الإنسان الصادر في الرابع من ديسمبر عام 1948 الرق، وتجارة الرقيق، ونص صراحة في مادته 04 إلى أنه لا يسترق ولا يسترق أحد، فالرق والإتجار به ممنوعان على مختلف أشكالهما⁽¹⁾.

استناداً لما تضمنته قواعد القانون الدولي الخاصة بمكافحة الإتجار بالرقيق كما سبق ذكره، وكون تلك المظاهر كثيراً ما ترتكب في أعالي البحار، أو عن طريقه، فقد تأكدت هذه النظرية بمجيء اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 التي عملت على تقنين الأعراف البحرية الدولية، وقد تطرقت لمسألة الرق في المادة 13 منها⁽²⁾ التي صرحت على أنه يجب على كل دولة أن تتخذ الوسائل الفعالة لمنع ومعاينة تجارة الرقيق على السفن التي سمح لها برفع علمها، وأن تحرص على عدم إساءة استعمال علمها في هذا الغرض، وقررت أن أي رقيق يلجأ إلى ظهر أية سفينة، أياً كان عملها يعد حراً بحكم الواقع، بمعنى على كل الدول الالتزام باتخاذ الإجراءات الفعالة لمنع وتجريم استخدام السفن التي ترفع علمها في مجال نقل

¹ - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي....، مرجع السابق، ص ص 230-231.

² - « *Tout Etat est tenu de prendre des mesures efficaces pour empêcher et punir le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer son pavillon et pour empêcher l'usurpation de son pavillon à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre ipso facto.* Art 13 de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

الرقيق، ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا المجال. كما نصت المادة 22 فقرة (ب) من نفس الاتفاقية على أن لكافة السفن الحربية وبغض النظر عن العلم الذي ترفعه بممارسة سلطة ضبط السفن التي تقوم بنقل الرقيق⁽¹⁾.

بعد استقرار قاعدة تجريم الإتجار بالرقيق، كقاعدة أمرة من قواعد القانون الدولي العام، تناولتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 وأخذت بهذا الحكم في المادة 99 منها،⁽²⁾ التي تنص على ما يلي: " تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاينة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض. وأي عبد يلجا على ظهر أية سفينة، أيا كان علمها يصبح حرا بحكم الواقع."، فمن المسلم به أن الخروج على قاعدة اختصاص دولة العلم في مجال مكافحة نقل الرقيق والإتجار فيه قاصر على اختصاص البوليس دون اختصاص القضاء، ومن ثم تختص محاكم دولة العلم دون غيرها بمحاكمة المسؤولين عن نقل الرقيق في السفن التي تحمل علمها،⁽³⁾ فالمعالجة الدولية لتجارة الرقيق استثناء على مبدأ قانون دولة العلم، فهي تعتبر أيضا جريمة دولية في الواقع، حيث تم منح السفن الحربية الحق في زيارة وتفتيش السفن التجارية للتأكد من عدم ممارستها تجارة الرقيق، وذلك أيا كانت جنسية السفينة الحربية التي قامت بضبط الواقعة موضوع

¹ - طارق عزة رخوا، مرجع سابق، ص 239.

- « 1- Sauf dans les cas où les actes d'ingérence sont fondés sur des pouvoirs accordés par traité, un navire de guerre rencontrant en haute mer un navire de commerce étranger ne peut l'arraisonner à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser :

a) Que ledit navire se livre à la piraterie; ou

b) Que le navire se livre à la traite des esclaves; ou..... » Voir l'Art 22 de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer

² - تنص المادة 99 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: " تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاينة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض. وأي عبد يلجا على ظهر أية سفينة، أيا كان علمها يصبح حرا بحكم الواقع".

³ - Tullio TRAVES, « Intervention en haute mer t navires étrangers », A.F.D.I, Vol 41, 1995, P. 652.

الاتهام، ويعطي الحق للدولة الساحلية حق الصعود على متن السفينة المشتبه فيها، وإمكانية حجزها، وتؤكد هذا الحق المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾.

ويترتب على ما سبق أنه يتعين على السفينة الحربية نفسها أن تخطر الدولة التي تنتمي إليها السفينة المضبوطة بواقعة الضبط تقوم بإحالة المسؤولين إلى المحكمة التي يعطيها تشريعها الداخلي اختصاص محاكمتهم⁽²⁾، فاستنادا للحق الممنوح للدول في القبض على السفينة التي تنقل الرقيق، فإنه بالموازاة يصبح حق للدولة الساحلية أن تقبض على السفينة التي تمارس نقل أو تجارة بالرقيق كما نص عليه قرار معهد القانون الدولي عام 1894 وما جاءت به المادة 37 من تقرير لجنة القانون الدولي لعام 1956، واتفاقية جنيف لعام 1958 في المادة 13 منها⁽³⁾ واتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 99 و110.

فالرق والعبودية ممنوعان على مختلف أشكالهما، وهذا ما تم تأكيده من خلال الاتفاقيتين السالفتين الذكر اللتان تحت على اتخاذ كل التدابير الفعالة واللازمة لمنع والمعاقبة على نقل الرقيق على السفن التي ترفع علمها واستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض، ومن هنا أصبح حظر تجارة الرقيق يشكل أحد القواعد الآمرة في القانون الدولي العام، والذي يشكل بدوره أحد القيود التي ترد على مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار، فإذا

¹- تنص المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: "1- 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 وفق المادتين 95 و96، ما يببرر تفقد هذه السفينة ما لم تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في: ...ب- أو أن السفينة تعمل في تجارة الرقيق؛ ..."

²- في الحالات المنصوص عليها في الفقرة 1، يجوز للسفينة الحربية أن تشرع في التحقق من حق السفينة في رفع علمها. ولهذا الغرض، يجوز لها أن ترسل زورقا تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها. وإذا بقيت الشبهة بعد تدقيق الوثائق، جاز لها أن تشرع في المزيد من الفحص على ظهر السفينة، وينبغي أن يتم ذلك بكل ما يمكن من المراعاة...".

²- محمد سامي عبد الحميد وآخرون، مرجع سابق، ص ص 563-564.

- أنظر كذلك: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، مرجع السابق، ص 338.

³- Voir l'Art 13 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

كانت حرية الملاحة هي حق مكفول لسفن كل الدول في مياه أعالي البحار إلا أنه لا يجوز لهذه السفن أيا كان علمها أن تقوم بنقل الرقيق⁽¹⁾.

وتجدر الإشارة على أنه، نص المادة 99 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 يختلف في صياغته عن المواد الأخرى التي تسعى إلى قمع الجرائم الدولية، فنجد المادة 100 من نفس الاتفاقية نصت على أنه: " **تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة...**"، كم نصت المادة 108 من نفس الاتفاقية على أنه: " **تتعاون جميع الدول في قمع الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل...**"، وهو الشيء الغير الوارد في المادة 99 من نفس الاتفاقية فهي تلزم فقط الدول أن " **تتخذ التدابير الفعالة لمنع السفن في استخدام علمها في نقل الرقيق....**"، وهذا بالنسبة للسفن التي ترفع علمها فقط دون أن تخول هذا الحق لغيرها من الدول لمنع الإتجار بالرقيق، على غرار ما فعلت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بجريمتي القرصنة البحرية والإتجار غير المشروع بالمخدرات.

وإذا كان الموضوع ليس بذات الأهمية السابق في الوقت الراهن لاختفاء الظاهرة إلا أنه أصبح اليوم يأخذ صورة أكثر حداثة المتمثلة في الإتجار بالبشر، والتي يمكن أن معالجتها وفق المواد السابقة للتدخل في شأن السفن التي تعمل في الإتجار في البشر ولكن قد تعالج في إطار الاتفاقيات الخاصة.

لكن السؤال المطروح، هو مدى اعتبار الإتجار بالبشر شكلا حديثا من أشكال تجارة الرقيق، فتجارة الرقيق بالمعنى التقليدي لن تعد موجودة، كما أنه لم يرد ذكر الإتجار بالبشر في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بأي شكل من الأشكال، وفي هذا الخصوص يرى مجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة أن الإتجار بالبشر هو شكل من اشكال الرق المعاصرة فإذا كانت أعمال العنف المنزلي والاستغلال الاقتصادي تعتبر صورا لأشكال الرق المعاصرة مثل الإتجار بالبشر حسب رأي مجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة، فهذه

¹ - جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار...، مرجع سابق، ص 140.

التعريفات يكمن جانبها السلبي في إضعاف هذا المصطلح، أما اتفاقية قانون البحار لعام 1982 فقد تطرقت لهذه الظاهرة بطريقة واسعة بذكرها لعبارة العبودية، والسبب في ذلك يرجع للغرض من الاتفاقية، فهي أداة لتنظيم البحار وليس لحماية حقوق الإنسان⁽¹⁾.

المطلب الثالث

تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لقمع جريمة البث الإذاعي غير المصرح به يعتبر البث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار جريمة دولية التي تقتضي تعاون الدول لمنعها والعقاب عليها عند ارتكابها في المناطق البحرية التي لا تخضع لولاية أية دولة. وذلك لما ينطوي عليه هذا العمل من تهديد للنظام الدولي واستقراره القائم على احترام سيادة الدولة وعدم التدخل في شؤونها الداخلية وتنمية العلاقات الودية بين الشعوب. ولما كان البث من أماكن بالبر يجعل القائمين به تحت سلطة الدولة فإن إجراء البث الإذاعي غير المرخص به من أعالي البحار يقدم أفضل الحلول بالنسبة للقائمين به، إذ يجعلهم بمنأى عن أية سلطة وطنية يمكن أن تتعقبهم بالحساب والعقاب⁽²⁾. ونظر لأهمية هذه الجريمة فإنه يجب علينا البحث عن تعريف لها (الفرع الأول)، ومحاولة إيجاد الأساس القانوني لهذه الجريمة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تعريف البث الإذاعي غير المرخص به في أعالي البحار

يعني بالبث -transmission- نقل الرسائل والمعلومات أو بثها أو نشرها من شخص إلى آخر، ومن مكان إلى آخر.

¹ - أنظر تقرير الفريق العامل المعني بأشكال الرق المعاصرة المؤرخ في 26 أوت 2006 في الوثيقة: A/GRC/Sub.1/58/25

² - جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار....، مرجع سابق، ص 140.

أما الإذاعة **- broadcasting-** بالمعنى الاصطلاحي فهي إرسال الإشارات (الصوتية والمرئية) لاسلكيا بواسطة أجهزة تحول هذه الإشارات إلى موجات كهرومغناطيسية. والمقصود بالإذاعة علميا: انتقال البث الصوتي والمرئي إلى مسافات بمساعدة الموجات الإلكترونية المغناطيسية، أما من الناحية الاجتماعية، فهي وسيلة تقنية للإعلام الجماهيري والدعائي⁽¹⁾.

ويمكن تعريف الإذاعة بأنها: " الانتشار المنظم والمقصود بواسطة الراديو لمواد إخبارية وثقافية وتعليمية وتجارية وغيرها من البرامج لتلتقط في وقت واحد بواسطة المستمعين المنتشرين في شتى أنحاء العالم.

كما عرفت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 البث الإذاعي غير المرخص به في أعالي البحار في الفقرة الثانية من المادة 109 منها على أنه: "2- لأغراض هذه الاتفاقية يعني **"البث الإذاعي غير المرخص به إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية من سفينة أو من منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يستثنى من ذلك إرسال نداءات الاستغاثة"**.

ووفقا لهذه التعاريف نجد أن المقصود بالبث الإذاعي: إرسال المعلومات عن بعد كونها ذات طبيعة صوتية أو مرئية، باستخدام الأمواج الراديوية إلى عامة الناس المزودة بمستقبلات داخل منطقة قد تكون محدودة، وقد يكون البث الإذاعي صوتيا (الراديو) وقد يكون (صوتيا مرئيا) في وقت واحد (التلفزيون)، وأن المقصود بالبث الإذاعي الصوتي (الراديو) هو البث بالموجات الكهرومغناطيسية، والتي يمكن للجمهور التقاطها، أما البث الإذاعي المرئي والصوتي (التلفزيون)، فيقصد به بث الصور على الهواء أكانت صوراً⁽²⁾.

¹ - كرم شلبي، معجم المصطلحات الإعلامية، دار الشروق للنشر والتوزيع، القاهرة، 1989، ص ص 618، و74.

² - هادي طلال هادي، المسؤولية الدولية عن البث الإذاعي، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الدراسات القانونية، القاهرة 2010، ص 3.

الفرع الثاني

الاساس القانوني لحق تدخل الدولة الساحلية في مكافحة البث الإذاعي غير المرخص به في أعالي البحار

يعود أول ظهور الإذاعة القرصنة المنبثة من البحر WUMS، إلى عام 1925، كما ظهرت عام 1985 محطات البث ومحطة تلفزيونية، في بحر الشمال قبالة السواحل البلجيكية والبريطانية والهولندية والدول الإسكندنافية، خارج الولاية القانونية للدول الساحلية وعلى متن سفينة أو هياكل تقع في الجرف القاري⁽¹⁾.

هذه المحطات، سميت محطات القرصنة لتمييزها عن المحطات المنشأة على إقليم معين يخضع لسلطة حكومية معينة⁽²⁾، وجرت محاولة لمنع إنشاء واستغلال مثل هذه المحطات على الصعيد الدولي والوطني بين عامي 1960 و1965⁽³⁾، ويتمثل الهدف الرئيسي من محطات القرصنة هو الهروب من رقابة الدولة⁽⁴⁾.

من المبادئ الأساسية المنصوص عليها في اتفاقيات جنيف لعام 1958 أن اتفاقية أعالي البحار جاءت لحماية حرية الملاحة وتنظيم وتكريس سلسلة من الأعراف الراسخة، خاصة فيما يتعلق بحماية العلم، غير أن تدخل الدولة ضد السفينة لا ترفع علمها يعتبر بمثابة حالة استثنائية، إذ أن الاتفاقية لا توفر حلاً حاسماً لمشكلة أعلام المجاملة، ولا ينظر إلا جزئياً في حالة وجود سفينة تبحر تحت عدة أعلام، وكانت هذه المبادئ والثغرات التنظيمية تستخدمها محطات القرصنة الموجودة على متن السفن في أعالي البحار.

¹- M. COSDAU, « La répression des émissions de radiodiffusion effectuées par des stations hors des territoires nationaux : Législations nationales et accord européen », A.F.D.I, vol 12, n 3-4, 1966, PP. 471-475.

²- P. EBRARD, « les postes périphériques et les postes pirates », R.J.E.S.O, série juridique, n 3-4, 1964, PP. 169-171.

³- تم التوقيع على الاتفاقية في 22 يناير 1965، سمي بالاتفاق الأوروبي بشأن قمع عمليات البث من محطات خارج أقاليمها الوطنية، وقد تم التصديق عليها من قبل العديد من البلدان الأعضاء باستثناء أربعة منهم، النمسا، وأيسلندا، لوكسمبورغ ومالطا

⁴- Voir : - N.M. HUNINGS, “ pirate broadcasting in Europeans Waters”, I.C.I.Q, Vol, XIV, II, 1965, PP. 410-436.

ومن المبادئ المستقرة أن منطقة أعالي البحار يسودها مبدأ الحرية، إلا أن هذا لا يعني ترك المنطقة مسرحاً للفوضى، إذ لا يجوز أن تكون منطقة أو ملجأ لأولئك الذين يرغبون في الهروب من القوانين الوطنية المقيدة لبعض الأنشطة وتنتهك القوانين الدولية التي وضعتها الدول، والمسألة التي كانت تثير مخاوف الدولة المتدخلة هي عدم وجود معايير قانونية تتيح التدخل بطريقة مباشرة من جانب واحد ضد السفن أو الجزر الاصطناعية وخارج التدابير التقليدية الموجودة تحت تصرفها - مع احترام السفن على الأقل: (مراقبة العلم، وحق الزيارة والتفتيش، والمنع من الوصول إلى الموانئ) - تجعل الدولة المعنية مترددة في استخدام هذه الأساليب، وحتى الاستيلاء على السفينة أو الجزيرة الاصطناعية كونها من جنسيات مختلفة خوفاً من الاحتياجات المقدمة باسم دولة العلم أو الدول التي لها رعايا يعملون في المحطات بمجرد وجود السفينة في أعالي البحار راسية أو إقامة جزيرة اصطناعية غير جائز، وفقاً للشروط التي تتطلبها اتفاقيات جنيف، هو ما يؤدي إلى اعتراض الدول، ولكن إذا كان دافع وجودها الرغبة في متابعة النشاط الذي يحظر على أية دولة، ومع نية للحصول على نفس التأثير كما لو كانت عليه في الدولة، للهروب من ولايتها القضائية، فإن الوضع ليس نفسه⁽¹⁾.

أما فيما يتعلق بالمبادئ القانون الدولي فتتبنى على قاعدة واجب المنع أو الحظر أي إزعاج تسببه هذه المحطات إلى الدول المجاورة، وعلى الدول التزام بعدم التغاضي عن ارتكاب هذا الفعل من جانب مواطنيها تعمل على أراضيها ليمتد أثره إلى دول أخرى، وتتنطبق هذه المبادئ للقانون الدولي على جميع الدول الأعضاء في المجتمع الدولي، وينبغي للدول الوفاء بالتزاماتها بحسن نية. فلا يمكن أن تدعي الجهل بما يجري على أراضيها حتى يمكنها - حتى في حالة عدم وجود اتفاق بشأن محطات القراصنة، وقمع هذه الأنشطة - من

¹ - حسين محمد عمر، مرجع سابق، ص 343.

فرض عقوبات جنائية على الفاعلين الأصليين أو المشاركين، تجري في مكان يخضع لولايتها القضائية⁽¹⁾.

ونظرا لمنع النظام الملحق باتفاقية جنيف بشأن المواصلات اللاسلكية المعقود عام 1959، إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي الصوتي والتلفزيوني من على متن السفن، أرسلت اللجنة الدولية لتسجيل الترددات منشورات إلى الدول الأعضاء في الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية، رجت فيه الإدارات المكلفة بتسجيل السفن أن تتأكد من عدم وجود أي جهاز بث إذاعي على متن تلك السفن باستثناء الأجهزة المخصصة للملاحة⁽²⁾، حيث دخل هذا التجريم إلى التنظيم الدولي بشكل متأخر نسبيا، فالسؤال إلي أثير هو سبب تأخير في النص على التجريم هل يمثل قاعدة عرفية مستقرة منذ فترة كافية؟، وهو ما استقرت عليه محكمة العدل الدولية في حكمها الصادر في 27 تشرين الثاني 1981 في قضية السفينة (لوك ستار) أين بينت المحكمة أن هذه القاعدة العرفية تسمح بالحجز على المواد وليس على السفينة، غير أن قاعدة الإسناد غير مقبولة لأن قضية السفينة " ستار " تتعلق بانعدام جنسيتها في حين أن محكمة لاهاي، اعتبرت السفينة " ماجدا ماريا " سفينة ذات جنسية " بنمية"⁽³⁾، كما يمكن لهذه الدول أن تحجز على السفينة المستخدمة لهذا الغرض⁽⁴⁾.

وإذا كانت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 لم تبحث بشكل مفصل في هذا الموضوع أي البث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار، إلا أنه أدخل في اتفاقية

¹ - سيد إبراهيم الدسوقي، مرجع سابق، ص 193.

² - لم تبحث اتفاقية جنيف للبحار لسنة 1958 هذا الموضوع، إلا أنه دخل اتفاقية 1982 بناء على اقتراح من الجماعة الأوربية، فهل كان لتأخير في النص على هذا التجريم يعود إلى اعتقاد بأنه يمثل قاعدة لمراقبة مستقرة في تعامل الدول منذ مدة كافية؟ هذا ما قامت به محكمة العدل الدولية في حكمها الصادر في 27 تشرين الثاني 1981 في قضية (Magda Maria). - أنظر: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 473.

- Voir : Maria COINDAN, « la répression des émissions de radiodiffusion par des stations hors des territoires nationaux » in : A.F.D.I, 1966, p 19.

³ - Tulio TRAVES, Military installation structures and devices on the sea bed, AJIL, vol 74, 1980, p. 702.

⁴ - David RUIZIE, Droit international public (coll. Mémentos), 17^{ème} Ed, Dalloz, paris, 2004, p. 143.

قانون البحار لعام 1982 بناء على مقترح الجماعة الأوروبية، حيث من خلال المادة 109 من نفس الاتفاقية منح حق للدولة الساحلية في التدخل بفتح جريمة البث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار⁽¹⁾، وذلك بخلق نظام بموجبه تتعاون مع أي دولة من دول الأعضاء في قمع جريمة البث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار وذلك من خلال الفقرة 01 من نفس المادة⁽²⁾، التي تنص على ما يلي: "1- تتعاون جميع الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار"، الذي يعد انتقاص من مبدأ الولاية القضائية لقانون العلم، أما الفقرة 03 من نفس المادة⁽³⁾ التي تنص على ما يلي: "3- يجوز أن يحاكم أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به، أمام المحاكم:

أ- دولة علم السفينة؛

ب- أو دولة تسجيل المنشأة؛

ج- أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها؛

د- أو أية دولة يمكن استقبال البث فيها؛

هـ- أو أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها."

فقد وسعت من الاختصاص إلى دولة التي يكون الأشخاص من رعاياها، أو الدولة التي يمكن أن تستقبل البث فيها، أو أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالات السلكية المصرح بها، حيث أنه يجوز لها أن تقبض على أي شخص يعمل في هذا البث غير المشروع وأن تحاكمه أمام محاكمها، وأن تحتجز السفينة وتضبط الأجهزة المستخدمة في القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار. كما تجيز الفقرة 04 من نفس المادة لأية دولة تتمتع بالولاية وفقا للفقرة 03 من نفس المادة أن تقتضي عملا بالمادة 110 من اتفاقية قانون

¹ - حسين محمد عمر، مرجع سابق، ص 344.

² - سيد إبراهيم الدسوقي، مرجع سابق، ص 195.

- المادة 109 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - المادة 109 فقرة 03 من نفس الاتفاقية.

البحار لعام 1982، على أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المرخص به في أعالي البحار وأن تحتجز أية سفينة تحتجز أية سفينة مستخدمة في هذا الغرض أو أن تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي⁽¹⁾، وذلك بنصها الآتي: " في أعالي البحار، لأية دولة تتمتع بالولاية وفقاً للفقرة 3، أن تقبض، عملاً بالمادة 110 على أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المرخص به أو أن تحتجز أية سفينة تحتجز أية سفينة مستخدمة في هذا الغرض وأن تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي."⁽²⁾.

أن طبيعة جريمة البث الإذاعي من سفينة وظروف ارتكابها في أعالي البحار تأتي تقسيم المساهمات الجنائية إلى مساهمات أصلية وأخرى تبعية، لأن لا مجال للمساهم في تلك الجريمة، فكل من وجد على ظهر السفينة هو فاعل أصلي استناداً إلى المبرر التالي: إن طاقم السفينة يتجمع في مشروع إجرامي واحد قبل الإبحار، ووزعت الأدوار كل بحسب تخصصه (قبطان، فني، إداري، طبيب، حارس...)، فكل تخصص يمثل جانب من المشروع الإجرامي لا يتم تنفيذه إلا به، فالأدوار هنا متكاملة يساعد بعضها بعضاً ولا يتصور وجود شخص لا دور له على مسرح الجريمة الذي هو ظهر السفينة.

ومن ثم تنتفي عملية التحريض والمساعدات ولا غرابة في ذلك بأن بعض التشريعات الوطنية، كالمشرع العراقي، يقر هذا المبدأ إذ يعد فاعل أصلي كل من وجد على مسرح الجريمة حال ارتكابها، ومع ذلك فقد يتم الاعتداء بالتحريض متى قام شخص أي كانت صفته معنوي أو طبيعي يبيث الفكرة الإجرامية لدى طاقم السفينة قبل الإبحار قام بتوزيع الأدوار، أو كان هو صاحب المشروع الإجرامي الأول، بل وأمدهم بمادة البث وفي ذات الوقت لا وجود له على مسرح الجريمة⁽³⁾.

¹- Philippe VINCENT, Op-Cit, P. 132.

²- المادة 109 فقرة 04 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³- جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار....، مرجع سابق، ص 113.

المبحث الثاني

تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار

لقمع جرائم التهريب البحري

تعتبر عملية التهريب البحري في أعالي البحار من أصعب وأخطر الجرائم التي تهدد الأمن البحري للدولة الساحلية، فهي طريقة قديمة اعتمدها المهربون من أمد طويل، حيث يستغل المهربون الحجم الكبير لحركة التجارة البحرية الدولية في إخفاء شحناتهم من المخدرات والمؤثرات العقلية، بين البضائع التي تحملها السفن من دولة إلى أخرى، بالإضافة إلى استخدام بعض أنواع السفن في عمليات التهريب بعد إظهارها بمظهر الاستخدام في الأغراض المشروعة للتمويه على أجهزة المكافحة وتقليل مخاطر الضبط، كما تستخدم السفن الصغيرة، وكذلك زوارق الصيد، ويلجأ بعض مهربي المخدرات إلى استخدام ما يسمى بالتصبير، وهو أن المهربين في حالة تعذر وصولهم إلى مناطق الإنزال في المنطقة المتفق عليها يلجئون إلى تخزين المخدرات في مياه البحر حتى يستطيعوا التصرف فيها⁽¹⁾.

نظرا لخطورة جرائم تهريب المخدرات من الجرائم المعروفة على مستوى العالم ومن أخطر الجرائم التي تواجهها، فإن القانون الدولي منح للدولة الساحلية حق التدخل في منطقة أعالي البحار لمكافحة هذه الجريمة (المطلب الأول)، كما استعمل هذا الأسلوب وفي عملية تهريب الأسلحة عبر البحر (المطلب الثاني)، وفي نقل الأشخاص وبطريقة غير قانونية كذلك وهو ما اصطلح عليه بتجارة الرقيق الذي أخذ في العصر الحالي صورا حديثة كتهريب المهاجرين والإتجار بالبشر عبر البحر (المطلب الثالث).

¹ - أنظر: سمير عبد الغنى، مبادئ مكافحة المخدرات، دار شتان للنشر، مصر، 2009، ص ص 162-163.

المطلب الأول

تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لقمع جريمة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية ظهرت مجموعة جديدة من الأنشطة الإجرامية في البحر تستدعي التصدي لها، بما في ذلك جريمة تهريب المخدرات عبر البحر **Trafficking by sea**⁽¹⁾ وهي جريمة تهدد النظام العام للمحيطات وتقع في مناطق بحرية مختلفة، من بينها أعالي البحار كون هذه المنطقة يسود فيها مبدأ الحرية، واستجابة لضرورة التدخل للتصدي لهذه الجريمة، أبرمت الدول مختلف الاتفاقيات المتعددة الأطراف والإقليمية والثنائية، لوضع الإطار القانوني الذي يسمح لها بقمع تلك الأعمال غير المشروعة.

لكن في بداية الأمر سننتقل إلى تعريف جريمة إتيان بالمخدرات والمؤثرات العقلية (الفرع الأول)، والبحث عن أساس تدخل الدولة الساحلية لقمع جريمة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية في أعالي البحار (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تعريف المخدرات والمؤثرات العقلية

ليس هناك تعريف محدد للمقصود بالمخدرات والمؤثرات العقلية سواء في نطاق القانون الدولي، أو القوانين الوطنية، وكان عند إبرام الاتفاقيات الدولية تلتحق بها جداول تبين المواد المخدرة والمؤثرات العقلية، وكانت الاتفاقية الوحيدة للمخدرات سنة 1961⁽²⁾ وتلك الاتفاقية بصيغتها المعدلة ببروتوكول سنة 1972⁽³⁾ واتفاقية المؤثرات العقلية سنة 1971⁽⁴⁾ قد أرفقت

¹ عادل عكروم، المنظمة الدولية للشرطة الجنائية والجريمة المنظمة كآلية لمكافحة الجريمة المنظمة - دراسة مقارنة-، د ط، دار الجامعة الجديدة، 2013، ص 79.

² صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 63-343 المؤرخ في 11/10/1963.

³ صادقت الجزائر على البروتوكول المعدل للاتفاقية الوحيدة للمخدرات عام 1961 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 02-61، المؤرخ في 5/02/2002، ج، ر العدد 10.

⁴ صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 77-177 المؤرخ في 7/12/1977، ج، ر العدد 80.

بكل منهما أربعة جداول مبين بها المواد المخدرة والمؤثرات العقلية. وجاءت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية عام 1988⁽¹⁾ مرفقا بها جدولين مدرج بهما المواد التي يكثر استخدامها في الصنع الغير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية وهي ما يعبر بالسلائف والكيمياويات.

وكمحاولة سنقدم تعريف للمخدرات والمؤثرات العقلية بالتطرق إلى بعض تعريف الفقهاء (أولاً)، والاتفاقي لها (ثانياً)، مع ذكر عناصر قيام جريمها (ثالثاً)

أولاً: التعريف الفقهي للمخدرات والمؤثرات العقلية

عند البعض يقصد بالمخدرات والمؤثرات العقلية، أنها نوع من السموم وإن صح أن قليلا منها شفاء للناس. وعند البعض الآخر أنها مجموعة من العقاقير التي تؤثر على النشاط الذهني والحالة النفسية لمتعاطيها.

وفي النطاق الدولي جاءت منظمة الأمم المتحدة عام 1991 وقررت أن اصطلاح العقاقير المخدرة يشمل كلا من مصطلح المخدرات ومصطلح المؤثرات العقلية.⁽²⁾

ثانياً: التعريف الاتفاقي للمخدرات والمؤثرات العقلية

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988 المخدرات، وذلك من خلال المادة 01 منها فقرة (ن) أنها أية مادة طبيعية كانت، أو اصطناعية من المواد المدرجة في الجدول الأول والثاني من الاتفاقية الوحيدة للمخدرات، حيث تنص على ما يلي: " يقصد بتعبير " المخدر " أية مادة، طبيعية كانت أو اصطناعية، من المواد المدرجة في الجدول الأول والجدول الثاني من الاتفاقية الوحيدة للمخدرات لسنة 1961، ومن تلك الاتفاقية بصيغتها المعدلة ببروتوكول سنة 1972 المعدل للاتفاقية الوحيدة للمخدرات لسنة 1961"، كما عرفت نفس الاتفاقية في

¹ صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-41، المؤرخ في 28 جانفي 1995، ج، ر العدد 7.

² محمد رمضان محمد، عالم المخدرات والمكافحة الدولية والإقليمية والمحلية، القاهرة، 2012، ص10.

نفس المادة فقرة (ص) المؤثرات العقلية حيث تنص على ما يلي: " يقصد بتعبير " المؤثرات العقلية" أية مادة، طبيعية كانت أو اصطناعية، أو أية منتجات طبيعية مدرجة في الجداول الأولى والثاني والثالث والرابع من اتفاقية المؤثرات العقلية لسنة 1971".

ثالثا: عناصر قيام جريمة الإتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر حسب اتفاقية 1988

رغم أن نص المادة 17 من اتفاقية فيينا لعام 1988 خالي من تحديد عناصر قيام جريمة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، غير أنه هذا لا يعني أن هذه الاتفاقية لم تتطرق لهذا الجانب، بل نجدها نظمتها في المادة 03 من نفس المادة التي حددت الأفعال التي تعد من قبيل الإتجار غير المشروع بالمخدرات⁽¹⁾، كما يتبين لنا أنها تضمنت السلوك الخارجي لجريمة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية صنفها إلى عدة تصنيفات من بينها أعمال النقل، للاستيراد والتصدير وهي العملية التي تهمنا، فلا يمكن التحدث عن قيام جريمة الإتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر دون القيام بتلك الأفعال.

فالاستيراد هو واقعة يتحقق بها نقل المادة المخدرة وإدخالها إلى أراضي الدولة بأي وسيلة كانت، وتعد جريمة تامة بمجرد إدخال المادة إلى المياه الإقليمية للدولة أو فضائها الجوي، ويرجع ذلك إلى قواعد القانون الدولي، أما فعل التصدير فيقصد به إخراج المخدر من حدود إقليم الدولة ولا يشترط لقيامها أن يتوافر باعث معين لدى الجاني بل تقع الجريمة بمجرد إخراج المادة المخدرة من إقليم الدولة بالفعل.

أما بالنسبة للقانون الجزائري نجد المادة 243 من القانون رقم 86-05 قد نصت على الاستيراد والتصدير للنباتات السامة المخدرة، فيقصد باستيراد المخدرات إدخالها إلى التراب

¹- راجع نص المادة 03 من اتفاقية فيينا لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية عام 1988.

الوطني باي وسيلة كانت، سواء عن طيق البر أو البحر أو الجو أما التصدير فهو إخراج المخدرات من أراضي الجمهورية باي طريقة كانت⁽¹⁾.

لتمام جريمة الإتجار غير المشروع بالمخدرات، ينبغي ارتباط السلوك الخارجي (الركن المادي للجريمة) بالمادة المخدرة (الركن المفترض للجريمة) فلا يمكن نسب فعل أو سلوك معين واعتباره إجارا غير مشروع إن لم تكن المادة المتاجر بها محددة بالشكل دقيق، وهذا ما نستشفه من خلال المادة 01 من اتفاقية فيينا لعام 1988، إلى جانب هذا يجب توافر الإرادة الإجرامية للفاعل، ذلك أن جرائم المخدرات على اختلاف صورها من الجرائم العمدية، التي تتطلب كقاعدة عامة لقيامها توافر القصد العام، والقصد الخاص الذي يشترطه القانون⁽²⁾. يتضح أن هذه العناصر غير كافية من الناحية القانونية تطبيقها على جريمة الإتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر لاتصافها بالعمومية، ذلك يجب أنه يتطلب التحديد الدقيق لعناصرها من أجل حصر الجريمة ووضع العقوبات المناسبة لها وتحديد الأشخاص المتورطين في ارتكاب هذه الجريمة.

الفرع الثاني

أساس تدخل الدولة الساحلية لقمع جريمة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية في أعالي

البحار

تم منح للدولة الساحلية حق التدخل في أعالي البحار لقمع جريمة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، والذي يقوم على أساس التعاون كحق متبادل بين الدول في أعالي البحار، حيث تعتبر اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أول تشريع دولي تطرق لمسألة الإتجار غير المشروع بالمخدرات في البحر، بعد ذلك تليها اتفاقية فيينا

¹ - راجع المادة 243 من القانون رقم 85-05 المؤرخ في 16/02/1985 المتعلق بحماية الصحة وترقيتها، ج، ر، العدد 8، الصادرة بتاريخ 17/02/1985.

² - راجع المادة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988.

لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988، حيث يمكننا القول بأن الاتفاقيتان قد شكلتا نقطة مشتركة التي تعتبر الأساس القانوني لتدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لمكافحة جريمة الإتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية (أولاً)، بالإضافة إلى إبرام الاتفاقيات الثنائية والإقليمية لقمع جريمة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية في أعالي البحار (ثانياً).

أولاً: تدخل الدولة الساحلية لقمع جريمة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية في أعالي البحار وفقاً لاتفاقيات دولية

يكون تدخل الدولة الساحلية الاتفاقي في أعالي البحار لقمع جريمة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية من خلال اتفاقية قانون البحار واتفاقية فيينا لمكافحة لعام 1988.

أ: اتفاقية قانون البحار لعام 1982

تعتبر اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أول تنظيم دولي لمكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، حيث نجد المادة 108 من نفس الاتفاقية⁽¹⁾ تنص على ضرورة تعاون الدول في قمع جريمة الإتجار بهذه المواد بواسطة السفن في أعالي البحار حيث تنص على ما يلي: " 1- تتعاون جميع الدول في قمع الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الاتفاقيات الدولية.

2- لأي دولة لديها أسباب معقولة لاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الإتجار".

نفهم من خلال نص المادة أنها لم تعير اهتماماً كبيراً لجريمة تهريب المخدرات عبر البحر، إلا أنها بالرغم من ذلك قدمت للدولة الساحلية حلول قانونية في سعيها لمكافحة هذه الجريمة، الذي يكون على أساس التعاون بين الدول لمكافحة تهريب المخدرات في أعالي

¹ - المادة 108 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

البحار بالشكل الذي يشكل مخالفة الاتفاقيات الدولية، وذلك كلما توفر لديها من الأسباب المعقولة ما يدعوها للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الإتجار⁽¹⁾.

غير أنه على الرغم من نص المادة 108 من نفس الاتفاقية صراحة على وجوب التعاون بين جميع الدول لقمع جريمة الإتجار غير المشروع بالمخدرات في أعالي البحار، إلا أننا نجدها قد أخرجت هذه الجريمة من نطاق حق الزيارة والتفتيش للسفن التي يشتبه أنها قامت بارتكاب للجرائم التي حددتها المادة 110 من نفس الاتفاقية، حيث أنه ما يمكن للدولة الساحلية القيام به هو حق الاستطلاع والتحقق من أن العلم يتوافق وجنسية السفينة المشتبه بها، وأن تبين لها عدم التوافق بين العلم وجنسية السفينة، تكفي بإبلاغ الوقائع لدولة العلم، التي تقوم بتصحيح الوضع أو تسمح لها صراحة بالتدخل⁽²⁾.

ب: اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988.

سبب إغفال اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في معالجة جريمة تهريب المخدرات عبر البحر، دفع بالدول أطراف اتفاقية فيينا إلى تحسين مستوى التعاون الدولي لقمع هذه الجريمة⁽³⁾، حيث خصصت المادة 17 منها لذلك⁽⁴⁾، التي تم إطلاق تسمية عليها بسبب طولها " بالمادة الاتفاقية"، والتي جاءت تحت عنوان " الإتجار غير المشروع عن طريق البحر"، نستنتج بأن المضمون الوارد في المادة 17 فقرة 01 و02 هو نفس مضمون المادة 108 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وذلك بنصها على ضرورة تعاون الدول الأطراف لمنع الإتجار غير المشروع بالمخدرات عن طريق البحر، فهي عملت على سد الفجوة التي

¹ - Tullio TREVES, Intervention en haute mer....., Op-Cit, P. 653.

² - راجع نص المادة 94 فقرة 06 و04 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - عادل عكروم، مرجع سابق، ص 76.

⁴ - راجع المادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988.

خلقتها اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وذلك من خلال نصها على صلاحيات دولة العلم للسفينة التي يشتبه في أنها ضالعة في الإتجار غير المشروع، في منح تفويض للدولة الساحلية أو الدولة المتدخلة لاتخاذ الإجراءات اللازمة لاعتلاء السفينة وتفتيشها في أعالي البحار التي يشتبه في ممارستها أعمال تهريب المخدرات، مع تعليق تلك الإجراءات على الموافقة الصريحة لدولة العلم باعتبارها صاحبة الموقف الأقوى في "الاتفاق المشترك" بينها وبين الدولة الساحلية أو الدولة المتدخلة⁽¹⁾.

ورد في الفقرة 02 من نفس المادة من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، على أن للدولة أن تطلب تعاون دول أخرى في قمع الإتجار غير المشروع، إذا توافرت لديها أسباب معقولة بأن السفينة التي ترفع علمها متورطة فيه، لكن في حالة إذا ما كانت السفينة ترفع علم دولة أخرى، هل يجوز لها أن تطلب التعاون من الدول الأخرى إذا ما توافر لديها أسباب معقولة بأنها متورطة في هذه الجريمة؟

في هذا الصدد نجد اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988⁽²⁾ في المادة 17 فقرة 03 منها مجموعة من الإجراءات اللازمة من أجل السيطرة على تهريب هذه المواد في أعالي البحار⁽³⁾، حيث نصت على أنه يجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد بأن السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي، وترفع علم طرف آخر أو تحمل علامات تسجيل خاصة به، ضالعة في الإتجار غير المشروع أن يخطر الدولة التي ترفع السفينة علمها بذلك، وأن يطلب منها إثباتا

¹ - **Tullio TREVES**, Intervention en haute mer..., Op-Cit, P. 656.

² - تنص المادة 17 فقرة 03 من اتفاقية الامم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988 على ما يلي: "

3- " يجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد بأن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي، وترفع علم طرف آخر أو تحمل علامات تسجيل خاصة به، ضالعة في الاتجار غير المشروع، أن يخطر الدولة التي ترفع السفينة علمها بذلك وأن يطلب منها إثبات التسجيل، ويطلب منها عند إثباتها ادنا باتخاذ التدابير الملائمة لإزاء هذه السفينة.".

³ - **Tullio TREVES**, Intervention en haute mer , Op.Cit, P. 655.

للتسجيل ويطلب منها عند إثباته إذنا باتخاذ التدابير الملائمة إزاء هذه السفينة، وأضافت المادة 17 من نفس الاتفاقية موضحة تلك التدابير التي تتمثل في اعتلاء السفن وتفنيشها وفي حالة العثور على أدلة الإتجار غير المشروع، تتخذ ما يلزم من إجراءات إزاء السفينة والأشخاص والبضائع التي تحملها السفينة. أما بالنسبة لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تقرر حق زيارة السفن التي تقوم بالإتجار غير المشروع للمخدرات، على الرغم من أنه هو الأساس في حق التدخل، كما أنه المادة 110 من نفس الاتفاقية⁽¹⁾ التي تنظم الاقتراب والصعود إلى السفن الأجنبية في أعالي البحار لا تنص على جريمة تهريب المخدرات، وتدعو الاتفاقية الدول إلى التعاون فقط.

كما أشارت بعد ذلك المادة 12 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988⁽²⁾، إلى الأحكام المتعلقة بالمواد التي تستخدم للصنع غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية، وبينتها في الجدولين الأول والثاني المرفقين بها، وتم الإقرار على أن تتخذ الأطراف الإجراءات المناسبة لفرض الرقابة على تلك المواد لمنع تسرب هذه المواد للاستخدام في التصنيع غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية. كما أكدت على التعاون الدولي، لمنع تسرب هذه المواد للاستخدام في التصنيع غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية، لما لهذه المواد من خطورة بالغة في انتشار العقاقير المخدرة غير المشروعة بين شعوب العالم، وبالإضافة إلى هذا وضعت العديد من الدول هذه المواد تحت الرقابة المشددة لمنع تسربها للاستخدام غير المشروع، ومن ثم فإنه يتعين أن يتضمن نص المادة 108 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 إلى جانب

¹ - راجع المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع المادة 12 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع والمؤثرات العقلية لعام 1988.

المخدرات والمؤثرات العقلية، النص على تلك المواد حتى يحقق النص اكتمالا يلزم الدول الأطراف وتستهدى به في تشريعاتها الداخلية⁽¹⁾.

نستنتج من ما ورد أعلاه أن الأساس القانوني لتدخل الدولة الساحلية غير كافي لمكافحة الإتجار بالمخدرات في أعالي البحار، فتكمن المصلحة من المادة 17 فيما نصت عليه الفقرة 09 التي جاء في مضمونها: " **تنظر الأطراف في عقد اتفاقيات أو ترتيبات ثنائية أو إقليمية لتنفيذ أحكام هذه المادة أو تعزيز فعاليتها.** "، فمن خلالها على الأطراف النظر في إبرام اتفاقيات أو ترتيبات ثنائية إقليمية لتنفيذ أحكام هذه المادة وتعزيز فعاليتها، وهذا يعتبر تشجيعا للدول على تنفيذ التزاماتها من خلال الاتفاقيات الثنائية والإقليمية بوضع شروط معقولة وملموسة، ولعل هذا السبب في اعتبار اتفاقية 1988 جنبا على جنب مع اتفاقية 1982 حجر الأساس للتعاون الدولي في مكافحة تهريب المخدرات في البحر⁽²⁾.

ثانيا: الاتفاقيات الثنائية والإقليمية لقمع جريمة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية في أعالي البحار

قامت العديد من الدول بالاستجابة لمضمون المادة 17 فقرة 09 من اتفاقية فيينا لعام 1988، وذلك بإبرام عدد من الاتفاقيات أو ترتيبات من أجل تنفيذ التعاون الدولي الذي يسمح بالتدخل بسرعة أكبر في أعالي البحار.

أ- الاتفاقيات الثنائية

استعمل هذه النمط من الاتفاقية في مجال مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر قبل إبرام اتفاقية فيينا لعام 1988 واتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث تم اتخاذ ترتيبات بين

¹ - محمد سهيل الفقي، جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات كأحد جرائم القانون الدولي للبحار، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018، ص ص 101-103.

² - مصطفى العطاوي، مكافحة الأعمال غير المشروعة...، مرجع سابق، ص 97.

بريطانيا العظمى والولايات المتحدة، من خلال تبادل المذكرات في 13 نوفمبر 1981⁽¹⁾، بين البلدين بهدف مراقبة الشحن البحري في أعالي البحار، حيث تضمن هذا الاتفاق منح بريطانيا للسفن الرسمية الأمريكية تفويضا مبدئيا يسمح للسلطات الأمريكية بالصعود على متن سفينة مشبوهة تحمل العلم البريطاني في بعض المناطق المحددة في أعالي البحار، للتحقيق من أوراقها وإجراء البحث، والاستيلاء عليها وتحويلها إلى ميناء الولايات المتحدة⁽²⁾، حتى في خارج مياهها الإقليمية لكن في منطقة تدخل في دائرة تقتصر على المسافة يمكن للسفينة المخالفة التنقل من الساحل في ساعة واحدة الذي سمي نظام ' دائرة نصف قطر ساعة'⁽³⁾.

نجد كمثال عن ذلك المعاهدة المبرمة بين إيطاليا وإسبانيا في 23 مارس 1990⁽⁴⁾، التي سمحت لكلا الطرفين حق التدخل على سفن بعضها البعض إذا اشتبه أنها متورطة في عمليات الإتجار بالمخدرات دون موافقة دولة العلم، وتعتبر هذه الاتفاقية استجابة للمادة 17 من اتفاقية فيينا 1988، وبحسب المادة 05 فقرة 02 من نفس الاتفاقية يكون لكل طرف الحق في المطاردة، وإيقاف السفن وتفتيشها والتحقق من الوثائق واستجواب الأشخاص، ومصادرة المخدرات واعتقال الأشخاص المعنيين، واصطحاب السفينة إلى أقرب الميناء إن لزم الأمر.

وأبرمت الولايات المتحدة ودول أخرى من أمريكا الوسطى اتفاق منطقة الكاريبي باعتبارها من أكثر المناطق انتشارا للتجارة غير المشروعة بالمخدرات، فقد عملت الولايات المتحدة الأمريكية على إبرام نحو 45 اتفاقية ثنائية مع دول منطقة الكاريبي ووسط وجنوب أمريكا لقمع الإتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، وتعد الاتفاقية المبرمة بين

¹ - محمد سهيل الفقي، مرجع سابق، ص 177.

² - Voir : Valérie BORÉ EVENO, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants : quelles compétences pour les Etats, p. 67.

³ - أنظر : محمد سهيل الفقي، مرجع سابق، ص 177.

⁴ - أبرمت هذه الاتفاقية في مدريد بتاريخ 23 مارس 1990، ودخلت حيز النفاذ بتاريخ 7 ماي 1994.

الولايات المتحدة الأمريكية مع غواتيمالا، الاتفاقية النموذجية في توفير الموافقة الفعلية والمفترضة لدول العلم في تفتيش سفنها، فالموافقة مفترضة ضمناً بعد مضي 03 ساعات⁽¹⁾ وفيما يخص منطقة الخليج، عد المؤتمر الإقليمي الأول لمكافحة المخدرات في الكويت في مارس 2006 وبحسب بحث قام به مركز الخليج للأبحاث " كانت دول الخليج بشكل تقليدي مركز عبور الإتجار غير المشروع بالمواد الأفيون والقنب المعدة للأسواق الأوروبية". فباتت الإمارات العربية المتحدة مثلاً، مركز إعادة شحن للمخدرات الآتية من أفغانستان عبر إيران وباكستان، وتفرض سياسة سليمة لمكافحة المخدرات تعاوناً تاماً مع الوكالات الدولية المعنية، ولقد قسم مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC) الدول العربية إلى ثلاثة مناطق فرعية، إحداهما مؤلفة من دول الخليج، علماً أن مشروع البرنامج الإقليمي لمكتب الأمم المتحدة المهني بالمخدرات والجريمة للأعوام الممتدة من 2010-2011 يتطرق إلى جميع دول مجلس الخليج.

ويخضع التدخل لتفتيش سفينة في أعالي البحار، لضبط إحدى جرائم الإتجار غير المشروع، بصفة أساسية لاتفاق ورضاء كل من الدولة المتدخلة (القائمة بالضبط بالتفتيش) والسفينة المشبوهة، وإن لم يوجد هذا الاتفاق فإن الإجراءات التي تتخذها الدولة المتدخلة يتعين أن يخضع للشروط والقيود التي تفرضها قواعد القانون الدولي، ويجب على الدولة المتدخلة إبلاغ دولة علم السفينة بنتائج تدخلها وللدوليتين الاتفاق على الإجراءات الواجب إتباعها في حالة تأكد الشبهة وضبط جريمة، مع إبلاء الاعتبارات الواجب لمبدأ الاختصاص القضائي الخاص لدولة العلم، والتي تتنازل عنه بوضوح وصراحة للدولة المتدخلة، وهذا إعمالاً لمبدأ سيادة الدولة على السفن التي ترفع أعلامها وتبحر في أعالي البحار⁽²⁾.

¹- Eftymois PAPAVERIDIS, The illicit trafficking of drugs, In : The IMLI manual on international maritime Law, Vol III , Oxford University, Press., 2016, PP. 481-182.

²- أنظر: محمد سهيل الفقي، مرجع سابق، ص 177.

أما بالنسبة للجزائر فهي تتمسك بمبدأ الاختصاص الوطني على السفن التي تحمل
الراية الوطنية في أعالي البحار، وقد تجسد هذا المبدأ في المادة 590 من ق إ ج ج⁽¹⁾،
والتي تنص على ما يلي: " تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجرح
التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبيها
"، فحسب هذه المادة لا يمكن للسلطة الجزائرية أن تتنازل عن اختصاصاتها فيما يتعلق
بمعابنة ومتابعة ومحاكمة الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة الجزائرية في أعالي البحار إلا
بموجب اتفاقية مصادق عليها تكون في مرتبة قانون أو أعلى منه، ومعنى ذلك أن اتفاق
الحكومة الجزائرية مع حكومة أجنبية حول تطبيق المادة 590 من ق إ ج ج التي تركز
مبدأ الاختصاص الوطني لا يمكن أن يرتب نتيجة قانونية إذا لم يصادق عليه البرلمان،
وعليه حق توقيف السفينة الجزائرية الموجودة في أعالي البحار خاصة عندما يشتهب في
السفينة أنها تمارس تهريب المخدرات هو حق خالص للجزائر، فلها الحق في تفتيش وحجز
وثائقها والقيام بكل الإجراءات المخولة لها قانونا.

ومادام الجزائر أنها تتمسك بمبدأ الاختصاص الوطني على سفنها في أعالي البحار
كأغلبية الدول، فإنها ستعامل بالمثل، وهذا يعني أنه سيرفض أي تدخل من قبلها لمعابنة
جرائم تهريب المخدرات التي يمكن أن ترتكب داخل سفن أجنبية في أعالي البحار.

فضلا عن ذلك تنص المادة 586 من ق إ ج ج⁽²⁾ على ما يلي: " تعد مرتكبة في
الإقليم الجزائري كل جريمة يكون عمل من الأعمال المميزة لأحد أركانها المكونة لها قد تم
في الجزائر"، فنستنتج من خلال نص هذه المادة أن القضاء الجزائري يكون مختصا
بالمتابعة والتحقيق والمحاكمة عندما يرتكب جزء من عنصر جريمة تهريب المخدرات في

¹ - المادة 590 من أمر رقم 66-155 المؤرخ في 08 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، ج، ر،
العدد 48 مؤرخة في 10 يونيو 1966، المعدل والمتمم لاسيما بالأمر رقم 02-15 المؤرخ في 23 يوليو سنة 2015،
الجريدة الرسمية، العدد 40 مؤرخة في 23 يوليو 2015.

² - المادة 586 من ق. إ. ج. ج.

الإقليم الجزائري بما فيها السفينة الجزائرية باعتبارها إقليميا جزائريا، حتى ولو كانت العناصر الأخرى للجريمة مرتكبة في دولة متعددة ، والهدف من ذلك يرجع إلى تفادي إفلات الجاني من العقاب، بحيث إذا أثبت للقضاء الجزائري أنه تمت محاكمته في الخارج بموجب حكم نهائي ونفذ عقوبته، ففي هذه الحالة ما على القاضي الجزائري إلا أن ينطق بسقوط الدعوى أو بالبراءة حسب الأحوال وذلك بناء على سبق الفصل في القضية.

ب- الاتفاقيات الإقليمية

1- اتفاقية المجلس الأوروبي في 31 جانفي 1995

حثت اتفاقية المجلس الأوروبي على ضرورة تكثيف التعاون فيما بين الدول الاتحاد الأوروبي، من أجل وضع حد للتهريب المخدرات والمؤثرات العقلية وفقا للقانون الدولي للبحار وفي إطار الاحترام التام لمبدأ الإبحار، حيث ربطت حق التدخل بالموافقة المسبقة والشروط للدولة صاحبة السفينة، فهذه الأخيرة الحق في رفض ذلك دون تسبب، بل أكثر من ذلك فإن الموافقة الممنوحة يمكن أن تقتصر بشروط على الدولة المتدخلة احترامها⁽¹⁾، أي أن تدخل الدولة الساحلية وفقا لهذه الاتفاقية مرهون بموافقة وشروط دولة العلم التي يجب عليها احترامها، حيث عند الضرورة القصوى يجوز للدولة الساحلية استعمال السلاح ضد السفينة المشبوهة.

2- اتفاقية سان خوسي المتعلقة بالبحر الكاريبي في 10 أبريل 2003

شرعت الدول الأوروبية المتواجدة بمنطقة الكاريبي في اعتماد اتفاقية جديدة لقمع حركة النقل البحري والجوي غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية في هذه المنطقة، وتعد هذه الاتفاقية من أنجع الأدوات الدولية للتعاون المتعدد الأطراف في قمع التهريب البحري للمخدرات، وتكمن أهمية في الإمكانية المعروضة للدول الأطراف بالتدخل أي تدخل الدولة

¹ - أعراب سعيدة، " مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات في القانون الدولي"، مجلة معلم الدراسات القانونية والسياسية، ديسمبر 2017، العدد 2، ص 208.

- أنظر كذلك: ناصر العياش، مرجع سابق، ص 157.

الساحلية في أعالي البحار ضد السفن المشتبه بها في الإتجار بالمخدرات. فمن أجل الحصول السريع على إذن الصعود على متن السفينة أو ملاحقتها، يجوز لموظفي إنفاذ في الدولة المتدخلة الصعود على متن السفن دون أن يكون لهم صلاحيات قضائية، كما يعترف الاتفاق بالحق المطاردة شريطة إبقاء الولاية لدولة العلم على سفنها حتى وإن تخلت عليها لصالح الدولة المتدخلة أي الدولة الساحلية في أعالي البحار⁽¹⁾.

كما عمد مجلس وزراء الداخلية العرب في دورة انعقاده الحادية عشر في جانفي 1994 بتونس التي دخلت حيز النفاذ في جويلية 1996 على إبرام اتفاقية العربية لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية مطابقة لأحكام المادة 14 من اتفاقية فيينا 1988 والتي جاءت بعنوان " الإتجار غير المشروع بالمخدرات عن طريق البحر" إلا أن الدول الأطراف في الاتفاقية لم تبادر إلى اتخاذ إجراءات عملية لتنفيذ أحكام نص المادة 14.

بعد عرضنا لما سبق في مجال مكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات في أعالي البحار، نستنتج أنه هناك عقبات قانونية فرضها التطبيق الصارم لمبدأ انفراد قانون دولة العلم بالاختصاص في أعالي البحار، الأمر الذي يتطلب إعادة تكييف القانون الدولي للبحار مع التحديات التي فرضها هذه التهديد، وذلك باعتماد نهج جديد لامتياز الدولة في المناطق البحرية يكرس اقتراح ضرورة سن استثناء دولي جديد على اختصاص قانون دولة العلم في أعالي البحار لمكافحة الإتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية، وإعمال مبدأ الاختصاص العالمي في هذه المنطقة على غرار ما هو معمول به في مكافحة القرصنة البحرية.

¹ - Voir : Valéré BORÉ EVENO, Op-Cit, PP. 71-73.

المطلب الثاني

تدخل الدولة الساحلية لقمع جريمة تهريب المهاجرين في أعالي البحار

تعتبر الهجرة غير الشرعية⁽¹⁾ عبر البحر واحدة من الظواهر المتعددة الأبعاد من المنظور القانوني، فالأمر لا يتعلق بقوانين الهجرة فحسب، بما في ذلك التزامات اللاجئين، بل يشمل أيضا قواعد قانون البحار ومتطلبات الشحن والمبادئ التوجيهية المتعلقة بعمليات البحث والإنقاذ، كما يعكس تهريب الأشخاص والاتجار بالبشر جانبا من جوانب حركة الشعوب هذه، والذي يتطلب تفاعل سلطات الدولة مع الأفراد بالنظر في معايير حقوق الإنسان، ومن ثم فالقانون المتعلق بالهجرة غير النظامية عن طريق البحر واسع ومتفرع الجوانب⁽²⁾، فأولا يجب وضع تعريف للهجرة غير الشرعية (الفرع الأول)، ثم البحث عن النصوص أو الأساس الذي يجرمها (الفرع الثاني)، مع التطرق إلى عنصر تمييز تهريب المهاجرين عن الاتجار بالبشر (الفرع الثالث).

¹ - تطور مفهوم الهجرة غير الشرعية في الأدبيات القانونية والأجنبية، فبعد أن كان يطلق عليها في بداية الأمر الهجرة غير الموثقة "Undocumented Migration" تطور المفهوم ليصبح الهجرة غير القانونية أو الشرعية "Illegal Migration"، وبعد ذلك أرتبط هذا المفهوم بمصطلح الأمن البشري فأخذ يظهر مقرونا بمصطلح "Migration and Human Security"، ثم أخذ مصطلح الهجرة غير الشرعية يرتبط إلى حد كبير بمفهوم الاتجار بالبشر "Human Trafficking"، وأيضا الجريمة غير الوطنية "Transnational Organised Crimes"، وقد تأخذ الهجرة غير الشرعية مفهوما آخر وهو تهريب المهاجرين، ويمكن تعريفه كما ورد في بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة غير الوطنية بموجب المادة الثالثة (أ)، بأنها تدبير دخول غير شرعي لأحد الأشخاص إلى دولة طرف وليس ذلك الشخص من مواطنيها أو المقيمين بها وذلك من أجل الحصول على منفعة مادية بصورة مباشرة أو غير مباشرة. - لمزيد من التفاصيل أنظر: سحر مصطفى حافظ، الهجرة غير الشرعية (المفهوم والحجم والمواجهة التشريعية)، مجلة هرمس، جامعة القاهرة، المجلد الثاني، العدد 2، القاهرة، مصر، 2013، ص 45.

² - Natalie KLEIN, A Maritime security framework for the legal dimension of irregular migration by seas, international refugee law series, Vol 7, 2016, P. 35.

الفرع الأول

تعريف الهجرة غير الشرعية

لم يرد تعريف موحد للهجرة غير الشرعية، أي يعني مفهوم الهجرة غير الشرعية لحد الآن غامضا، حتى منظمة الأمم المتحدة عجزت في تقديم تعريف للهجرة غير الشرعية يحظى بالقبول العام، غير أنه تم تعريفها فقها (أولا)، وقانونا (ثانيا).

أولا: التعريف الفقهي للهجرة غير الشرعية

تم تعريف الهجرة غير الشرعية من طرف بعض الفقهاء على أنها: الانتقال من وطن الأم إلى وطن المهاجر إليه للإقامة بصفة مستمرة فيه، مخالفا للقواعد المنظمة للهجرة بين الدول طبقا لأحكام القوانين الدولية والداخلية⁽¹⁾.

كما تم تعريفها على أيضا على أنها: الدخول والخروج غير القانوني من وإلى إقليم أو دولة من قبل أفراد أو جماعات من غير الأماكن المحددة، كذلك دون التقيد والاعتداء بالضوابط والشروط الشرعية التي تفرضها كل دولة في مجال تنقل الأفراد.

كما تم تعريفها أيضا على أنها: مغادرة الفرد إقليم دولته نهائيا إلى إقليم دولة أخرى، فينتضح لنا هنا أن الفقه الدولي قد اعتد بنية المهاجر⁽²⁾.

ثانيا: التعريف القانوني للهجرة غير الشرعية

أطلقت عدة تسميات على مصطلح الهجرة الشرعية والتي منها الهجرة غير النظامية هو يتوافق مع مصطلح الهجرة غير القانونية، وكلاهما يطلقان على هذه الظاهرة باعتبارها مخالفة للقوانين التي تضعها الدول في مسألة عبور الحدود، وباعتبارها أنها تتم خفية عن

¹ - محمد فتحي عبد، التجارب الدولية في مكافحة الهجرة غير الشرعية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010، ص 35.

² - محمد رضا التميمي، " الهجرة غير الشرعية من خلال التشريعات الوطنية والمواثيق الدولية"، دفاتر السياسة والقانون، المجلد 3، العدد 04، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2011، ص 20.

أعين حراس الحدود وتسمى أيضا بالهجرة السرية. حيث يعيش المهاجر في الدولة التي يدخلها خلسة، غير أن هذه التسميات مع تعددها فإن المنظمات الدولية غير الحكومية منها على غرار مكتب العمل الدولي ترفضها جميعها، نظرا لكون إطلاق وصف غير القانونية أو غير الشرعية يتنافى مع مقتضيات المادة 13 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، التي تنص على ما يلي: " لكل فرد حرية تنقل واختيار محل إقامته داخل حدود كل دولة، يحق لكل فرد أن يغادر أية بلاد بما في ذلك بلده، كما يحق له العودة إليه"⁽¹⁾.

كما عرفت الاتفاقية الدولية لحماية حقوق العمال المهاجرين وأفراد عائلاتهم المنبثقة من الجمعية العامة في 18 ديسمبر 1990 بتعريف الهجرة غير الشرعية بشكل عام في نص المادة 25 فقرة 02 على أنها: " الأشخاص الذين يعملون أو سيعملون أو قد عملوا في نشاط مأجور في دولة غير دولتهم".

أما عن التعريف الخاص بالمهاجرين غير الشرعيين فقد نصت الفقرة (ب) من نفس المادة من نفس الاتفاقية السابقة الذكر على أنه: " يعتبر بدون وثائق في وضعية غير قانونية كل من لا تشمله الشروط المنصوص عليها في الفقرة (أ) من هذه المادة، وعليه يمكن أن نستخلص تعريفا للمهاجر السري على أنه يعتبر مهاجرا غير قانوني كل شخص دخل أو يقيم أو يقوم بنشاط مأجور في إقليم غير دولته ولا يكون بحوزته الوثائق اللازمة للدخول إلى تلك الدولة والإقامة فيها ولا الوثائق اللازمة لعمل".، وهو التعريف المماثل الذي قدمه المكتب الدولي للعمل⁽²⁾.

¹ - أنظر: عبد المالك صايش، " مكافحة الهجرة غير الشرعية"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 03، العدد 01، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2011، ص 09.

² - " الهجرة السرية أو غير الشرعية هي التي يكون بموجبها المهاجرون مخالفين للشروط التي تحددها الاتفاقية الدولية والقوانين الوطنية، ويقصد على هذا الأساس المهاجرين غير القانونيين: أ- الأشخاص الذين يعبرون الحدود خلية عن الرقابة المفروضة. الأشخاص الذين يدخلون الإقليم بصفة قانونية وبترخيص إقامة ثم يمدون إقامتهم عن المدة المحددة. ب- الأشخاص الذين رخص لهم العمل بموجب عقد، ويخافون هذا العقد سواء يتخطى المدة المحددة له أو القيام بعمل غير مرخص له بموجب العقد." عثمان الحسن محمد نور.

- ياسر عوض الكريم المبارك، الهجرة غير المشروعة والجريمة المنظمة، مركز الدراسات والأبحاث، جامعة نايف، 2008، ص 79.

ويعرف بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو والمكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية لعام 2000 بأنها: " (أ)... " تدبير الدخول غير المشروع لشخص ما إلى دولة طرف ليس ذلك الشخص من رعاياها أو المقيمين فيها، وذلك من أجل الحصول بصورة مباشرة أو غير مباشرة على منفعة مالية أو مادية أخرى." (1).

يتضح لنا من خلال هذا التعريف أنه ركز على الركن المادي للجريمة، المتمثل في السلوك الإجرامي الخارجي المعاقب عليه قانوناً، والذي هو: " تدابير الدخول غير المشروع لأحد الأشخاص"، والذي عرفته نفس فقرة (ب) على أنه " عبور الحدود دون تقييد بالشروط اللازمة للدخول المشروع إلى الدولة المستقبلية." (2).

كما يتضح لنا أيضاً أنه حصر فعل تهريب المهاجرين في تدابير الدخول غير المشروع دون تدابير البقاء غير المشروع ولا تدبير الخروج غير المشروع، فيعتبر هذين الأخيرين صورتين من صور السلوك الإجرامي المكون للركن المادي لهذه الجريمة، هذا الأمر يدفعنا إلى القول أن أحكام البروتوكول موجهة للدولة المستقبلية للمهاجرين فهي تعنيها صورة الخروج غير المشروع ومن ثمة لا يمكن لهذه الدول أعمال هذا البروتوكول في مجال مكافحة تهريب المهاجرين.

الفرع الثاني

انعدام اتفاقية دولية خاصة تسمح للدولة الساحلية بمواجهة جريمة تهريب المهاجرين عبر أعالي البحار

نظراً لانعدام اتفاقية دولية خاصة بمكافحة الهجرة غير الشرعية عبر البحر، فقد تمت معالجة هذه المشكلة عبر مختلف فروع القانون الدولي العام مثل القانون الدولي للبحار،

¹ - المادة 03 فقرة (أ) من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو.

² - المادة 03 فقرة (ب) من نفس البروتوكول.

والقانون الدولي لقمع تهريب المهاجرين وقانون اللاجئين والقانون الدولي لحقوق الإنسان، هذا التنوع خلق منافسة بين القواعد القانونية في تكملة بعضها البعض والتي من الضروري التوقيف فيما بينها للتصدي لهذه الظاهرة، ومن بينها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 (أولاً)، بروتوكول قمع تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000 (ثانياً).

أولاً: اتفاقية قانون البحار لعام 1982

تم الاعتراف بدور الاتفاقية قانون البحار لعام 1982 في مكافحة الهجرة غير الشرعية عبر البحر، بموجب بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 من خلال نص المادة 07 منها⁽¹⁾ التي تنص على ضرورة تعزيز التعاون بين الدول الأطراف إلى أقصى حد ممكن لقمع جريمة تهريب المهاجرين وفقاً لأحكام قانون البحار الدولي في حالة تهريبهم عن طريق البحر.

وردت العديد من الإعاقات من الطبيعة المقيدة لاختصاص الدول بشأن الهجرة في البحر، في البداية يتم ترك الولاية القانونية للدولة الساحلية والدولة الثالثة دون أي أداة قانونية أو عنوان للتدخل على متن سفينة تشارك في الإتجار بالمهاجرين في أعالي البحار أو خارج المنطقة المجاورة، فقط لدولة العلم الاختصاص وفقاً للقاعدة العرفية التي لا مفر منها من الاختصاص الحصري في أعالي البحار. إذن وفقاً لهذا الدولة الساحلية إن أرادت التدخل في أعالي البحار بشأن جريمة تهريب المهاجرين لديها الحق في التعاون كحق متبادل بين الدول وبموافقة صريحة من قبل دولة العلم⁽²⁾.

¹ - تنص المادة 07 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 على ما يلي: "تتعاون الدول الأطراف إلى أقصى حد ممكن، على منع تهريب المهاجرين عن طريق البحر، وفقاً لأحكام قانون البحار الولي".

² - **Rafael CASADO RAIGON**, «Trafic illicite des personnes et criminalité transnationale organisée», par José Manuel **SOBRINO HEREDIA**, dir, Sûreté Maritime Security et Violence en mer, Bruxelles, Bruylant, 2011, PP. 3-5.

طرح تساؤل حول مدى اعتبار تهريب المهاجرين والإتجار بالبشر كصورة معاصرة لجريمة تجارة الرق، غير أن هذا الإشكال لا يعد عائق في مجال مكافحة الهجرة غير الشرعية في البحر، ذلك أن معظم عمليات الهجرة غير الشرعية تقوم بها سفن دول علم، وهي الحالة التي أجازت فيها المادة 110 فقرة 01 فقرة فرعية (د)⁽¹⁾ للسفن الحربية بزيارة تلك السفن وتوقيعها وممارسة ولايتها القضائية، وقد تم تجاوز هذا الإشكال بموجب بروتوكول قمع المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000.

ثانيا: بروتوكول قمع تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000

يطلق عليه أيضا تسمية (بروتوكول باليرمو) وهو البروتوكول المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية التي أبرمت في 15 نوفمبر 2000 بموجب قرار الجمعية العامة رقم 25 في الدورة 55 لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود، تم وضعه تزامنا مع تصاعد عمليات التهريب، حيث قدم مشروعه من طرف النمسا وإيطاليا في أول دورة للجنة المختصة المنعقدة بفيينا في جانفي 1999، واستمرت المناقشات بين الأطراف المشاركة إلى غاية أكتوبر من عام 2000⁽²⁾، ثم عرض مشروع الاتفاقية في 15 نوفمبر 2000، ودخل حيز النفاذ في 28 جانفي 2004 بعد أن تم المصادقة عليها⁽³⁾.

أصبح البروتوكول يضم 112 دولة موقعة و132 عضو وذلك بعد قيام إثيوبيا وجمهورية ناروا بالمصادقة عليه، يتكون من ديباجة و25 مادة. نظمت المواد من 06 إلى 06 مجموعة من المسائل العامة المتعلقة بتهريب المهاجرين⁽⁴⁾، فمن خلال المادة 01 منه نجد أنها بينت طبيعة العلاقة التي تربط بين البروتوكول واتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة

¹ - راجع المادة 110 فقرة 01 فقرة فرعية (د) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - Natalia OLLUS, « protocol against the smuggling of migrants by hard, air and sea ; supplementing the United Nations Convention against transnational organized crime : a tool for criminal justice personne », Ressource Material Serie, N° 62, Tokyo, February, 2004, PP. 32-32.

³ - راجع المادة 22 من بروتوكول تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000.

⁴ - لمزيد من التفاصيل راجع ديباجة بروتوكول تهريب المهاجرين عبر البر، والبحر، والجو.

عبر الوطن أو التي تبرز أساس من خلال اشتراط العضوية في الاتفاقية قبل الحصول على العضوية في البروتوكول، فهو مكتمل لها تجعل أحكامها تنطبق عليه، إلا في حالة وجود نص صريح على خلاف ذلك، والأمر نفسه ينطبق على تفسير أحكام البروتوكول التي ترتبط بالاتفاقية، كما أن الأفعال المجرمة بموجب البروتوكول تعتبر أيضا بموجب الاتفاقية⁽¹⁾

جاء هذا البروتوكول بآليات وأحكام خاصة تتعلق باتخاذ تدابير ضد السفن الضالعة أو المشتبه في ضلوعها في تهريب المهاجرين وفق شروط معينة، ويشمل بهذا المعنى المباشر وغير المباشر على حد سواء، بما في ذلك الحالات التي تكون فيها سفينة الأم قد نقلت مهاجرين إلى مراكب أصغر لإنزالهم إلى البر⁽²⁾. أقر هذا البروتوكول العديد من التدابير في إطار تنسيق الجهود بين الدول ضد السفن التي تمارس تهريب المهاجرين عند قيام الشبهة أو الاعتقاد بممارسة نشاط تهريب المهاجرين.

حث البروتوكول على ضرورة تعاون الدول الأطراف لمكافحة تهريب المهاجرين وتنسيق العمل الميداني بينها على ضرورة تحديد جهة إدارية داخلية مخولة أو سلطة مركزية وطنية مختصة **Autorité National Compétente** للإجابة على الطلبات الواجب البث فيا بخصوص الحالات البحرية التي يتم ضبطها ومعاينتها، وتكون الجهة المعنية تتمتع بصلاحيات قانونية وذات قدرة على ممارسة مهام تتعلق أساسا بإرسال وتلقي طلب المساعدة من الدول الأعضاء والمتمثلة فيما يلي:

- البث في طلبات التأكيد من الوضعية القانونية للسفينة لدى المصالح الإدارية المختصة في الدولة التي تتبعها، لاسيما ما يرتبط بتسجيل السفينة وأهليتها القانونية في حمل رايتها.

¹ - تنص المادة 01 من بروتوكول تهريب المهاجرين عبر البر، والبحر، والجو علم 2000 على ما يلي: " 1- هذا البروتوكول يكمل اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية.

2- تنطبق أحكام الاتفاقية على هذا البروتوكول، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال، ما لم ينص فيه على خلاف ذلك.

3- تعتبر الأفعال المجرمة وفقا للمادة 06 من هذا البروتوكول أفعالا مجرمة وفقا للاتفاقية".

² - ورقة مناقشة، تهريب المهاجرين عن طريق البحر، مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، منشورات الأمم المتحدة، 2011، 09.

- البث بصفة أساسية من تمكنها في اتخاذ التدابير الملائمة عن طريق طلب تفويضاً لممارسة صلاحيات محددة تتمثل في الإذن باعتلاء ظهر السفينة والقيام بتفتيشها، ويمكن أن تكون هذه السلطة في موضع تمثيل لحالة دولة التي ترسل الطلبات إلى سلطات دول أخرى، وقصد ممارسة الجهة الإدارية المعنية صلاحيتها قد يتطلب الأمر قيام جهات إدارية أو أمنية مختلفة بمساعدتها، وبشكل مترابط وبتنسيق محكم كالإدارة المكلفة بالنقل البحري والشرطة القائمة على حراسة الحدود⁽¹⁾.

رسخ بروتوكول تهريب المهاجرين عبر البر والبحر والجو مجموعة من الأحكام الجديدة في هذا المجال، والتي لم تكن معروفة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، حيث تناول البروتوكول أهم نقطة مستجدة وهي مسألة التعاون الدولي في إطار قانون البحار للقضاء على ظاهرة تهريب المهاجرين⁽²⁾، كما جاء البروتوكول سالف الذكر بأحكام مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر لم ترد في اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

استناداً لنص المادة 08 فقرة 02 من البروتوكول⁽³⁾ يجوز للدول الأطراف اعتراض السفن التي تعمل في الهجرة غير الشرعية بأعالي البحار، وذلك باتخاذ ضد هذه السفن الإجراءات المناسبة المنصوص عليها في بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين، إذا توافرت لديها أسباب

¹ - الدليل التشريعي لتنفيذ بروتوكول تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، منشورات الأمم المتحدة في الأدلة التشريعية لتنفيذ اتفاقية الأمم المتحدة والبروتوكولات الملحق بها، الجزء الثالث، ص 387.

² - راجع المادة 01 من بروتوكول تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000.

³ - تنص المادة 08 فقرة 02 من بروتوكول تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000 على ما يلي: "يجوز للدولة طرف التي تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه في أن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقاً للقانون الدولي، وترفع علم دولة طرف أخرى أو تحمل علامات تسجيل خاصة بتلك الدولة الطرف تعمل في تهريب المهاجرين عن طريق البحر، أن تبلغ دولة العلم بذلك وتطلب منها تأكيد التسجيل، وأن تطلب من دولة العلم، في حالة تأكيد التسجيل إننا باتخاذ التدابير المناسبة تجاه تلك السفينة. ويجوز لدولة العلم أن تأذن للدولة الطالبة بإجراءات منها:

(أ) اعتلاء السفينة، (ب) تفتيش السفينة، (ج) اتخاذ التدابير المناسبة لإزاء السفينة وما تحمله على متنها من أشخاص وبضائع، حسبما تأذن به دولة العلم، إذا وجد دليل يثبت أن السفينة تعمل في تهريب المهاجرين عن طريق البحر."

معقولة للاشتباه بإحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي، وترفع علم دولة طرف أخرى أو تحمل علامات تسجيل خاصة بتلك الدولة الطرف، تعمل في تهريب المهاجرين، جاز لها توقيف واعتلاء وتفقيش السفينة بعد أخذ إذن مسبق من الدولة التي تحمل السفينة علمها، واتخاذ التدابير المناسبة تجاه السفينة وما تحمله على متنها من أشخاص وبضائع، حسبما تأذن دولة العلم.

وقد أعادت التأكد على حق الاعتراض من خلال الفقرة 07 من نفس المادة⁽¹⁾، على أنه يجوز للدولة طرف إذا ما توافرت لديها أسباب وجيهة للاشتباه في أن إحدى الدول ضالعة في تهريب المهاجرين في أعالي البحار لا تحمل أية جنسية أو شبهتها بسفينة ليس لها جنسية، اعتلاء تلك السفينة وتفقيشها، وإذا عثرت على دليل يؤكد لها الاشتباه بهذه السفينة تتخذ الدولة طرف التدابير المناسبة وفقا للقانونين الداخلي والدولي ذوي الصلة.

باستقراءنا للنصين السابقين نستشف أن البروتوكول لم يمنح صلاحيات أوسع للدولة في مكافحة الهجرة غير الشرعية بأعالي البحار على غرار ما تم تقريره فيما يتعلق بمكافحة القرصنة، فكل ما قام به أنه كرر ما قدمته المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، مستبعدا بذلك شرط الإذن في حالة الإنقاذ البحري، أو وجود اتفاقيات ثنائية أم متعددة الأطراف تتصل بالموضوع، هذا الفراغ القانوني دفع بمجلس الأمن إلى إصدار قرار 2240 (2015).

أذن بموجبه لمدة سنة من تاريخ صدوره، للدخول المهمة بمكافحة الهجرة غير الشرعية، بأن تفقيش في أعالي البحار قبالة سواحل الليبي المراكب التي تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه في استخدامها لتهريب المهاجرين انطلاقا من ليبيا، وأن تقوم بحجز تلك المراكب

¹ - تنص المادة 08 فقرة 07 من بروتوكول تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000 على ما يلي " إذا توافرت للدولة الطرق أسباب وجيهة للاشتباه في أن إحدى السفن ضالعة في تهريب المهاجرين عن طريق البحر، ولا تحمل أية جنسية أو ربما جعلت شبيهة بسفينة ليس لها جنسية، جاز لها أن تعثي تلك السفينة وتفقيشها. وإذا عثر على دليل يؤكد الاشتباه، تتخذ الدولة الطرف التدابير المناسبة وفقا للقانونين الداخلي والدولي ذوي الصلة.

التي يثبت استخدامها في التهريب⁽¹⁾. كما نجد اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 نصت على إجراء توقيف السفينة، وذلك في حالة وجود شكوك بأن هذه السفينة تستعمل في أعمال شبيهة بتهريب المهاجرين أو الإتجار بالرقيق عن طريق البحر⁽²⁾.

هذه الإشكالات القانونية والعملية، قصرت من فعالية القانون الدولي في مكافحة الهجرة غير الشرعية عبر البحر، ذلك أن التزامات الدول الأطراف في بروتوكول باليرمو لا تكفي لتهيئة الظروف المثلى لمكافحة هذه الظاهرة، في مقابل قدسية قانون دولة العلم وحرية الملاحة البحرية بأعالي البحار، والأمر الذي دفع ببعض المهتمين إلى القول بضرورة إعادة النظر في أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

ويمكن التدخل في إطار القانون الدولي الإنساني وقانون اللاجئين، يمكن أيضا أن تنطبق على أوضاع المهاجرين غير الشرعيين عن طريق البحر، هذا الالتزام هو أيضا قاعدة كلاسيكية من قانون البحار، والالتزام بالمساعدة للسفينة المنكوبة، كما هو الحال في الهجرة غير الشرعية في كثير من الأحيان، وهذا ما ورد المادة 98 من اتفاقية سلامة الأرواح في البحار (SOLAS) وتعديلاتها، التي اعتمدت في عام 2004 ودخلت حيز النفاذ منذ عام 2006 التي تنص على اقتياد الناجين من السفن ووضعهم في مكان آمن. ويدعم هذا واجب المساعدة أيضا في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار⁽³⁾، التي تنص على أنه على الأطراف المعنية أن تتخذ خطوات لضمان أن اقتياد (من الذين تم إنقاذهم) يحدث في أفضل الظروف.

إذن، تعد الهجرة الغير الشرعية، من الظواهر التي تفرض نفسها بقوة في الوقت الحاضر، وعلى الرغم من الجهود الحثيثة التي تبذلها الدول للحد منها على المستويات

¹ - راجع الفقرتين (7 و 8) من منطوق قرار مجلس الأمن رقم 2240 (2015) الذي أصدره بتاريخ 9 أكتوبر 2015، في الوثيقة: S/ RES/2240 (2015).

² Voir L'Art 22 de la convention de Genève de 1958 sur la haute mer.

³ - Point 3.1.9 (amendement du 20 mai 2004 entré en vigueur le 01 juillet 2006) de la Convention internationale sur la Recherche et la sauvetage maritime, 29 avril 1979, 1405 RTNU 134 (entré en vigueur : 22 juin 1985).

الوطنية والإقليمية والدولية، إلا أنها في تزايد مستمر وغير محدود، فقد قدر برنامج الأمم المتحدة الإنمائي لعام 2009 أن هناك 50 مليون مهاجر غير نظامي في العالم، وقد تما هذا الرقم باطراد منذ ذلك الحين، ففي كل عام يعبر أكثر من 5 ملايين شخص الحدود الدولية بطريقة غير شرعية، وقد أثارت مشكلة الهجرة غير المشروعة خطورة على جميع الدول، سواء كانت دول المقصد أو الدول المصدرة أو دول العبور⁽¹⁾.

انطلاقاً من المقولة الشهيرة للديمغرافي الفرنسي **Alfred Sauvy** في تحليله لظاهرة الهجرة بقوله: " إما أن ترحل الثروات حيث يوجد البشر، أو يرحل البشر حيث توجد الثروات"⁽²⁾، نجد أن هؤلاء المهاجرين مضطرين إلى عبور مساحات بحرية شاسعة للوصول الدول الشمال حيث تتركز الثروات، مستعينين في ذلك بعصابات تهريب متخصصة في نقل المهاجرين عبر الحدود البحرية بكل سرية، وإن كان من المؤكد أن عدد المهاجرين غير الشرعيين الذين يستخدمون الطريق البحري، إلا أن هذا الطريق هو الأكثر إثارة للقلق بسبب عواقبه من حيث الخسائر في الأرواح البشرية، والذي يتوزع عبر مختلف المناطق البحرية في العالم.

هذه الظاهرة -الهجرة غير الشرعية- وضعت الجماعة الدولية في مأزق قانوني، فالدولة ملزمة من ناحية بحماية حدودها البحرية تبعاً لاعتبارات السيادة الوطنية، تزامناً وارتباطاً الهجرة غير الشرعية بجرائم أخرى منظمة عابرة للحدود كجرائم الإتجار بالبشر⁽³⁾، ومن جهة أخرى فهي مقيدة بواجب احترام مبادئ حقوق الإنسان، على اعتبار أن الهجرة وبحسب المادة 13 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان حقاً يتمتع به كل فرد مهما اختلف جنسه أو جنسيته⁽⁴⁾ يضاف إلى ذلك باقي الالتزامات التي فرضتها مختلف الصكوك الدولية لحقوق

¹ - مصطفى العطاوي، مكافحة الأعمال غير المشروعة...، مرجع سابق، ص ص 136-137.

² - عبد المالك صايش، مرجع السابق، ص 5.

³ - مصطفى العطاوي، مكافحة الأعمال غير المشروعة...، مرجع سابق، ص 137.

⁴ - المادة 13 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان.

الإنسان، التي ترتبت كنتيجة للانتهاكات التي يتعرض لها المهاجرين غير الشرعيين عبر البحر.

وقد ازدادت هذه الإشكالية القانونية تعقيدا، كون الهجرة غير الشرعية تتم عبر مناطق بحرية تنحصر فيها سيادة الدول خاصة فيما يتعلق بأعالي البحار، أين يتراجع دور الدول في ضبط ومراقبة الهجرة غير الشرعية، الأمر الذي دفع بالجماعة الدولية إلى تركيز على مكافحة عصابات التهريب كآلية للحد من الهجرة غير الشرعية، كل هذه الإشكالات القانونية قصرت من فعالية القانون الدولي لمواجهة الهجرة غير الشرعية عبر البحر⁽¹⁾.

الفرع الثالث

تمييز تهريب المهاجرين عن الإتجار بالبشر

تعتبر جريمة الإتجار بالبشر من الجرائم التي يعاقب عليها، حيث نشطت هذه الجريمة في الآونة الأخيرة بصورة واسعة، فهي شكلا من أشكال الرق، لكن بصورة وأشال أكثر تطورا كالاستغلال والقسوة والاستعباد وامتهان سائر الحقوق لضحايا الإتجار بالبشر من أجل تحقيق مكاسب مالية. وتشكل الطبيعة السرية لهذه الجريمة صعوبات في الحصول على بيانات موثوقة حول الظاهرة، ولتوضيح التمييز الموجود بينها وبين جريمة تهريب المهاجرين فإن الأمر يتطلب منا أولا تقديم تعريف للإتجار بالأشخاص (أولا)، ثم البحث عن الاساس القانوني لمكافحة السخرة والعمل القسري في البحر (ثانيا)، مدى إمكانية أعمال بروتوكول قمع تهريب المهاجرين لمكافحة الإتجار بالبشر عبر البحر (ثالثا).

¹ - مصطفى العطاوي، مكافحة الأعمال غير المشروعة...، مرجع سابق، ص ص 138-139.

أولاً: تعريف الإتجار بالأشخاص

تضمنت المادة 03 فقرة (أ) من بروتوكول مكافحة منع وقمع ومعاقبة الإتجار بالأشخاص تعريف الإتجار بالأشخاص⁽¹⁾.

حيث يتضح لنا من خلال هذه المادة أنه، لقيام جريمة الإتجار بالبشر، يجب توفر ثلاثة عناصر أساسية، يتمثل العنصر الأول في السلوك الرئيسي للإتجار، وهو القيام التجنيد أو النقل أو الإيواء والاستلام للأشخاص المتجر بهم، أما العنصر الثاني فيدور حول الوسيلة التي تستخدم في نقل الضحايا بالإكراه أو الخداع، أما العنصر الثالث فينحصر في غرض وأسباب الإتجار بالبشر، حيث يقوم المتاجرون بنقل الضحايا ليتم استغلالهم سواء أثناء النقل أو بعد وصولهم أو كليهما⁽²⁾.

كما تضمن هذا التعريف كذلك صور الإتجار بالبشر المتمثلة في كل من السخرة والعمل القسري⁽³⁾، وهذا يعود للارتباط بالقطاعات البحرية، كما جعل النقل من فعل النقل بمثابة السلوك الرئيسي للجريمة، وما دام البحر إحدى الفضاءات التي تتم عبره عمليات النقل، فلا بد من البحث عن الأساس القانوني المتوفر للتصدي لتلك الجريمة.

¹ - تنص المادة 03 من بروتوكول مكافحة منع وقمع ومعاقبة الإتجار بالأشخاص تعريف الإتجار بالأشخاص على ما يلي: ' يقصد بتعبير " الإتجار بالأشخاص" تجنيد أشخاص أو نقلهم أو تنقلهم أو إيوائهم أو استقبالهم بواسطة التهديد بالقوة أو استعمالها أو غير ذلك من أشكال القسر أو الاختطاف أو الاحتيال أو الخداع أو استغلال السلطة أو استغلال حالة استضعاف، أو بإعطاء وتلقي مبالغ مالية أو مزايا لنيل موافقة شخص له سيطرة على شخص آخر لغرض الاستغلال، ويشمل الاستغلال، كحد أدنى استغلال دعارة الغير أو سائر أشكال الاستغلال الجنسي، أو السخرة أو الخدمة قسراً، أو الاسترقاق أو الممارسات الشبيهة بالرق، أو الاستعباد أو نزع الأعضاء.'

² - أنظر: أميرة محمد بكر البحيري، الإتجار بالبشر وبخاصة الأطفال من وجهة النظر العلمية النفسية والاجتماعية والقانونية، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، 2011، ص 29.

³ - السخرة والعمل القسري: هي تشغيل العمال بدون أجر " بالقوة الجبرية" أو نظير أجر زهيد. - أميرة محمد بكر البحيري، المرجع نفسه، ص 41.

ثانياً: الأساس القانوني لمكافحة السخرة والعمل القسري في البحر

يشمل الإتجار بالبشر في البحر وفقاً لهذه الصور، البحارة والصيديين الذين يقومون بأنشطة مرتبطة بالتجارة والصيد في البحر، حيث يتعرض هؤلاء الأشخاص لظروف عمل قاسية وخطيرة كحجب جوازات سفر الرجال لمنعهم من دخول الموانئ، وتعريضهم للتهديد والترهيب من قبل القباضة وملاك السفن، والمراقبة والعقاب التعسفي، وعدم كفاية توفير العلاج الطبي وعدم دفع الراتب، كما يتعرضون لظروف معيشية صعبة للغاية بسبب عدم كفاية الطعام والماء وعدم وجود الكهرباء للضوء أو الدفء، ولمكافحة هذه الجريمة نتبع أنظمة قانونية مختلفة تتمثل في كل من:

أ: بروتوكول الأمم المتحدة لمنع وقمع ومعاقبة الإتجار بالبشر

وهو الصك الذي تضمن أحكاماً تتعلق بتدابير إثبات جرائم الإتجار، ووضع سياسة شاملة لمنع الإتجار ومكافحته، كما يشجع تنفيذ تدابير لتوفير المساعدة والحماية لضحايا الإتجار⁽¹⁾، وتم تدعيم هذا البروتوكول ببعض الاتفاقيات الإقليمية، كالاتفاقية الأوروبية المتعلقة بمكافحة الإتجار بالبشر، التي تحث على مساعدة ضحايا الإتجار وحماية حقوقهم، وذلك بحماية دول الأطراف الحياة الخاصة للضحايا وهويتهم، ومنع تصريح الإقامة في الحالات المناسبة، وتوفير لهم مساعدة قانونية مجانية وحق التعويض⁽²⁾.

فالإتجار هو انتهاك لحقوق الإنسان، فيجب تطبيق القانون الدولي لحقوق الإنسان على الاستغلال المتصل بالإتجار واستخدامه لمكافحة الإتجار أمراً لا مفر منه، وذلك لاحتواء المعاهدات الدولية لحقوق الإنسان على أحكام لحظر بعض الممارسات المرتبطة بالإتجار، مثل السخرة وعمالة الأطفال⁽³⁾.

¹ - راجع المواد 05 و06 و09 من بروتوكول الإتجار بالبشر.

² - راجع المواد 11 و13-15 من الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بمكافحة الإتجار بالبشر المؤرخة في 3 ماي 2005.

³ - ومن بين الاتفاقيات التي تناولت موضوع السخرة وعمالة الأطفال نذكر: - الاتفاقية المتعلقة بالعمل الجبر والإجباري لعام 1930 (اتفاقية العمل الدولية رقم 29).

- اتفاقية إلغاء العمل القسري لعام 1957 (اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 105).

- الاتفاقية المتعلقة بحظر أسوأ أشكال عمالة الأطفال واتخاذ إجراءات فورية للقضاء عليها لعام 199 (اتفاقية منظمة العمل الدولية 182).

ب: قانون الإمبريالية (قانون الدولي البحري)

وهو مجموعة من القوانين والاتفاقيات التي تحكم الأعمال التجارية الدولية الخاصة أو غيرها من المسائل المتعلقة بالسفن والشحن، وتكمن أهمية هذا القانون في مكافحة الإتجار بالبشر، كونها تأتي من الالتزامات الأساسية التي تضمنها قواعده، والتي تجعل السفن والحياة في البحر أكثر أماناً، حيث يمكن استخدام التزامات القانون البحري التي تسعى على توفير الحماية المباشرة للطواقم وضمان ظروف عمل عادلة وإنسانية في البحر، لحماية ومساعدة البحارة والصيادين الذين يتم الإتجار بهم⁽¹⁾. ومن بين الصكوك الدولية التي تساهم في قمع أعمال الإتجار نجد:

1- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (SOLAS)

تحتوي الاتفاقية SOLAS على بعض الآليات التي يمكن استخدامها بشكل غير مباشر لمنع الإتجار في قطاع الملاحة البحرية، كضرورة إخضاع السفن للتفتيش والمسح من قبل ضباط دولة العلم ودولة الميناء التي نص عليها الفصل الأول من الاتفاقية⁽²⁾، حيث أنه تنصب عمليات التفتيش لردع استغلال البحارة والإتجار بهم على السفينة ومعداتهما، إلا أنه يمكن تمديد التفتيش إلى أن يشمل طاقم السفينة.

2- اتفاقية العمل البحري لعام 2006 MLC⁽³⁾

وضعت هذه الاتفاقية معايير محددة وإرشادات مفصلة بشأن تنفيذ هذه المعايير على المستوى الوطني من خلال موادها ولوائحها ومدوناتهما، بسبب تركيزها على حقوق البحارة اعتبرت هذه الاتفاقية أقوى أداة للقانون البحري الدولي في مكافحة الإتجار في قطاع الملاحة البحرية، حيث ألزمت الاتفاقية دول الأطراف، بضرورة احترام الحقوق والمبادئ الأساسية

¹ مصطفى العطاوي، مكافحة الأفعال غير المشروعة....، مرجع سابق، ص 158.

² راجع الفصل الأول، اللائحة 06، من اتفاقية SOLAS.

³ اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام للمنظمة العمل الدولية في دورته 94 بجنيف بتاريخ 23 فيفري 2006، ودخلت حيز النفاذ 20 أوت 2013، صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015، ج، ر، العدد 5، 2016.

التي تضمنتها، كالحق في حرية تكوين الجمعيات والعمل النقابي، القضاء على جميع أشكال القسري، الإلغاء الفعلي لعمل الأطفال والقضاء على التمييز فيما يتعلق بالتوظيف، كما أكدت الاتفاقية على ضرورة توفير مكان عمل آمن ومأمون، وشروط العادلة، وظروف معيشية لائقة على متن السفينة، والحماية الصحية والرعاية الطبية، وفي سبيل ضمان احترام الأطراف لتلك الحقوق ألزمت الاتفاقية الدول الأعضاء بضرورة حيازة السفن التي ترفع علمها على شهادة العمل البحري وإعلان الامتثال لشروط العمل البحري، ومنحت للدول الأطراف غير دولة العلم سلطة تفتيش أي السفينة تنطبق عليها هذه الاتفاقية لدى وجد السفينة في موانئها للتحقق مما إذا كانت السفينة تلتزم بأحكام هذه الاتفاقية⁽¹⁾.

3- الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات ومراقبة البحارة لعام

STCW 1978⁽²⁾

نصت هذه الاتفاقية على الحد الأدنى من الترتيب وساعات الراحة للبحارة، والتي خضعت لتعديلات عام 2010، أين زادت من متطلبات ساعات الراحة، فيجب أن يكون لدى البحارة حالياً راحة لا تقل عن عشر ساعات في غضون 24 ساعة، كما قسمت ساعات العمل وفترات الراحة إلى عدد كبير من إلى عدد كبير من الموظفين، واشترطت تسجيل ساعات الراحة، حيث يمكن لضباط مراقبة دولة الميناء المصرح لهم بالتحقق من أن السفن تحتفظ بسجلات دقيقة تثبت أنه تم تزويد البحارة الأفراد بالحد الأدنى المطلوب من الراحة، ومن ثم توفر تدابير اتفاقية STCW الخاصة بالبحارة فرصاً لتحديد حالات الإتجار عند

¹ - راجع المواد 03 و04 و05 من اتفاقية العمل البحري MLC.

² - الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات ومراقبة البحارة، التي تم التوقيع عليها في 7 جويلية لعام 1978، ودخلت حيو النفاذ عام 1984، انضمت إليها الزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 88-88 المؤرخ في 26 أبريل 1988، ج، ر، العدد 17.

التحقق من امتثال السفن لتلك المتطلبات، وحماية البحارة مباشرة من خلال تحديد متطلبات التدريب والراحة للطاقم⁽¹⁾.

4- اتفاقية قانون البحار لعام 1982

تلعب اتفاقية قانون البحار لعام 1982 دور بالغ الأهمية من الناحية العملية، فهي التي تحدد الأطراف المسؤولة عن تحديد هوية الأشخاص المتجر بهم ومساعدتهم ومحاكمة الأشخاص المتاجرين، ذلك أن مسألة الاختصاص مهمة بشكل خاص في سياق الإتجار في البحر بالنظر تعدد للاختصاص عبر الحدود البحرية، حيث تتحرك السفن التجارية والصيد البحري بسهولة وكثيرا ما بين الولايات القضائية المختلفة، فتحديد المسؤولية القانونية والتنظيمية للتصدي للإتجار في البحر لا يعتمد فقط على جنسية الضحية والمتاجرة، ولكن أيضا على مكان السفينة، أي الموانئ والمياه التي قد تدخلها والبلد الذي يتم فيه تسجيل السفينة، هذا الأمر يتم الفصل فيه بموجب أحكام قانون البحار.

أسندت مهمة المراقبة في منطقة أعالي البحار لدولة العلم، حيث تلتزم باتخاذ أي خطوات ضرورية لضمان التقيد باللوائح والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما، بما في ذلك تلك التي تفرضها المعاهدات التي صادقت عليها الدولة فيما يتعلق بالإتجار في البحر، كبروتوكول الإتجار أو اتفاقيات إقليمية متعلقة به، أو معاهدات حقوق الانسان ذات الصلة أو أي من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ذات الصلة بمعالجة الإتجار بالبحارة أو الصيادين⁽²⁾.

¹- مصطفى العطافي، مكافحة الأعمال غير المشروعة....، مرجع سابق، ص 159.

²- راجع في هذا الصدد المادة 27 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

ثالثاً: مدى إمكانية أعمال بروتوكول قمع تهريب المهاجرين لمكافحة الإتجار بالبشر عبر

البحر

فمن خلال تعريف الذي تضمنته المادة 03 فقرة (أ) من بروتوكول مكافحة منع وقمع ومعاينة الإتجار بالأشخاص نجد هذه المادة أنها جعلت من فعل نقل كركن مادي لجريمة الإتجار وما دام البحر إحدى المجالات التي تتم عبره عمليات النقل، فلا بد من البحث عن الأساس القانوني المتوفر للتصدي لتلك الظاهرة.

بالموازاة مع تعريف الإتجار بالبشر، فقد تضمن نص المادة 03 فقرة (أ) من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين⁽¹⁾، التي تنص على ما يلي: " يقصد بتعبير "تهريب المهاجرين" تدبير الدخول غير المشروع لشخص ما إلى دولة طرف ليس ذلك الشخص من رعاياها أو المقيمين فيها، وذلك من أجل الحصول بصورة مباشرة أو غير مباشرة على منفعة مالية أو مادية أخرى".

يتبين لنا جلياً عند المقارنة بين التعريفين الفرق بين جريمة الإتجار بالبشر وتهريب المهاجرين من حيث عنصر الموافقة، فبالرغم من أن التعريف القانوني لتهريب المهاجرين لا يتضمن صراحة عنصراً من عناصر الموافقة، فيمكن اعتبار الموافقة كعنصر افتراضي ضمن التعريف، فالمهاجرون الهاربون هم في النهاية " مهاجرون دوليون" يقررون تغيير بلد إقامتهم المعناد بمحض إرادتهم، وفي هذا السياق ينص الدليل التشريعي لتنفيذ برنامج الأمم المتحدة الإنمائي حول اتفاقية الجريمة المنظمة عبر الوطنية والبروتوكولات الملحق بها على أن هذا العنصر يشكل أساس التمييز بين تهريب المهاجرين والإتجار بالأشخاص، ويوضح أن التنقل الطوعي للمهاجرين يميز المفهوم الأول، في حين أن المفهوم الثاني يقوم على حركة القسرية للأشخاص المتاجر بهم.

¹ - المادة 03 فقرة (أ) من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين.

كما يتم التمييز بين الإتجار والتهريب على أساس الاستغلال، فالعلاقة بين المهرب والمهاجر تقوم على تسهيل عبور حدود دولية بشكل غير قانوني بمقابل مادي. وتنتهي العلاقة بينهما بدخول المهاجر إلى دولة المستقبل، بينما تتجه نية ممارسي الإتجار بالأشخاص إلى استغلال الضحية في بلد الاستقبال لجني مكاسب. إذ أن العلاقة بين المتجر والضحية لا تنتهي عند عبور الحدود، كما يتطلب تهريب المهاجرين دائما عبور حدود دولية أما الإتجار بالأشخاص فيمكن أن يكون دوليا أو داخليا.

هذا التمييز له تداعيات عملية لمعاملة المهاجرين، فبسبب العنصرين الثاني والثالث في تعريف الإتجار، يرجح معاملة المهاجرين الذين يتم الإتجار بهم كضحايا لانتهاكات حقوق الإنسان. وفي هذه الصدد يمكن اعتبار حالات المهاجرين الذين يتم استغلالهم في صناعة صيد الأسماك التايلندية نموذجا للإتجار الذي يحدث في البحر. حيث يمكن إثبات أن المهاجرين يكرهون أو يخدعون في هذه العملية أو إذا ما عانوا من سوء المعاملة أو الاستغلال، وتتمثل إحدى نتائج هذا الاعتراف في أن القانون الدولي المتعلق بالإتجار بالبشر وغيره من فروع القانون الدولي، مثل قانون حقوق الإنسان، يضع التزامات واضحة على الدول لحماية هؤلاء الضحايا، ومع ذلك، إذا كان المهاجرون راغبون في المشاركة في هذه العملية أو يعرفون بصدق ما سيفعلونه لدى وصولهم، فإن الدول قد تعينهم كمهاجرين مهربين انتهكوا ببساطة قوانين ولوائح الهجرة الوطنية، وقد يشجع ذلك الدول على تنفيذ إجراءات الإنقاذ عن طريق الاعتقال والاحتجاز والترحيل. بدلا من حماية حقوقهم الإنسانية.

غير أنه لا ينبغي التمييز بشكل صارم بين هذه الأفعال. فقد يحتاج المهاجرون المهربون إلى الحماية نفسها المقررة للضحايا المتجر بهم في العديد من الحالات، فكلتا الحالتين تتمتعان على قدم المساواة بموجب القانون الدولي بمعاملة كريمة تتماشى مع معايير حقوق الإنسان، كما أن الخطوط الفاصلة بين التهريب والإتجار غير واضحة في كثير من الأحيان، فقد يتداخل كلا المفهومين في سلسلة متصلة فعلى سبيل المثال يمكن أن يكون

التهريب بداية عملية إجتار، بمعنى أن المهاجرين المعنيين قد يشتركون في رحلة غير منتظمة، ولكن يتم استغلالهم بعد ذلك دون موافقتهم بمرد وصولهم إلى وجهات عملهم، ويتعرض الأشخاص المهربون أيضا لأفعال تعذيب أو معاملة لا إنسانية أو مهينة، بما في ذلك العنف الجنسي والجسدي والإرهاق وسوء التغذية وحتى يفقدون حياتهم خلال رحلتهم⁽¹⁾.

كما أن عنصر الموافقة يثير الكثير من اللبس في تكييف تلك الأفعال، ففي بعض الحالات يكون هذا العنصر غير قادر على التمييز بين تهريب المهاجرين والإجتار بالأشخاص، والسبب في ذلك هو أن موافقة المهاجرين المهربين يمكن أن تتأثر في بعض الأحيان بالقسر المشار إليه في المادة 03 فقرة (أ) من بروتوكول الإجتار بالأشخاص⁽²⁾، كما في حالة موافقة الشخص على الهجرة غير الشرعية تحت ضغط الظروف الاقتصادية هروبا من الفقر والبطالة في بلده الأصلي، فهنا يمكن اعتبار هذا الضغط الاقتصادي كعنصر من عناصر الإكراه يضع الشخص في موضع الضعف التي أشارت إليه المادة 03 من بروتوكول الإجتار بالبشر، خصوصا أن هذا البروتوكول قد حدد على أن الإكراه لا يشمل فقط استخدام القوة ولكن أيضا إساءة استغلال موقف الضعف، ففي هذه الحالة يمكن أن يؤدي الفقر إلى ظهور موقف ضعف إذا لم يكن أمام المهاجر أي خيار سوى اللجوء إلى التهريب، وفي هذه الحالة يصبح الفعل من الإجتار وليس التهريب، كما أن سبل هروب المهاجرين البحريين تجعلهم أكثر ضعفا ووفقا لهذه الظروف ينبغي أن يكون التمييز بين الإجتار والتهريب، لاسيما من منظور حقوق الإنسان من دون جدوى، لأن الشاغل الرئيسي للدول هو حماية جميع الأشخاص الخاضعين لولايتها القضائية⁽³⁾.

¹ - مصطفى العطايفي، "مكافحة الإجتار بالبشر عبر البحر"، مجلة المظل القانوني، جامعة البويرة، المجلد 2، العدد 1، 2020، ص 104.

² - راجع المادة 03 فقرة (أ) من بروتوكول الإجتار بالأشخاص.

³ - مصطفى العطايفي، مكافحة الإجتار بالبشر....، مرجع سابق، ص 106.

كما أنه بالرجوع إلى التعريف الذي جاءت به المادة 03⁽¹⁾ من بروتوكول قمع تهريب المهاجرين، نجدها تنص على أن: " ... تدبير الدخول ما..."، فقد يكون ذلك الشخص مهاجرا غير شرعي أو لاجئا أو ضحية للإتجار بالبشر، وهذا ما ذهبت إلى تأكيده المنظمة الدولية للهجرة في تقريرها لعام 2000، بقولها أن عبور الحدود الدولية هو أحد أشكال الهجرة السرية وكذلك العمل بدون رخصة وكذلك ضحايا تجارة البشر وتهريب المهاجرين، وأكدت على أنه تعريف الهجرة غير الشرعية بحسب وجهة نظر الدولة المصدرة أو المستقلة⁽²⁾، هذا الأمر يدفعنا إلى القول أنه إذا كان بروتوكول قمع تهريب المهاجرين قد وضع أساسا لمكافحة الهجرة غير الشرعية، فيمكن إعمال هذا البروتوكول بالإضافة إلى اتفاقية قانون البحار، وبروتوكول مكافحة الإتجار بالأشخاص، كأساس قانوني لمكافحة الإتجار بالبشر عبر البحر.

وقد أكد مجلس الأمن هذا الأمر بموجب قراره رقم 2240 (2015) ، فبالرغم من تأكيده على أن كل من اتفاقية قانون البحار وبروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين، وأن بروتوكول منع الإتجار بالأشخاص هو الصك الدولي الرئيسي لمكافحة الإتجار بالأشخاص⁽³⁾، إلا أنه وحد بينهما بقوله في الفقرة 07 من منطوقه⁽⁴⁾ على أنه: " ... للدول الأعضاء المنخرطة في جهود مكافحة تهريب المهاجرين والإتجار بالبشر، وهي تتصرف بصفتها الوطنية أو عن طريق منظمات إقليمية، بأن تفتيش في أعالي البحار قبالة سواحل الساحل الليبي المراكب التي لديها أسباب معقولة للاشتباه في استخدامها لتهريب المهاجرين

¹ - راجع المادة 03 من بروتوكول قمع تهريب المهاجرين.

² - Etat de la migration dans Le monde, L'avenir des migrations : renforcer les capacités face aux changements, OIM, 2010, P. 29

³ - راجع الفقرة 03 والفقرة 04 من ديباجة قراره مجلس الأمن رقم 2240 (2015)، الذي صادر في 9 أكتوبر 2015، الوثيقة: S/RES/2240(2015) .

⁴ - راجع الفقرة 07 من قراره مجلس الأمن رقم 2240 (2015).

أو الإتجار بالبشر انطلاقاً من ليبيا، بشرط أن تسعى هذه الدولة وبحسن نية الحصول على موافقة الدولة التي يرفع المركب علمها قبل الشروع في ممارسة السلطة المحددة بهذه الفقرة. إذن يحق للدولة الساحلية التدخل في أعالي البحار لقمع جريمة الإتجار بالبشر، حيث أجازت لها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بحق الزيارة، حيث يجوز لسفنها الحربية زيارة السفن الأجنبية التجارية في أعالي البحار وتفقدتها إذ ما توافرت أسباب معقولة للاشتباه بارتكاب تلك السفينة لأعمال غير مشروعة، وهذا ما أورده المادة 110 فقرة 1 (ب)⁽¹⁾ فقد أكد حق الاعتراض السفن الضالعة في تهريب المهاجرين عن طريق البحر والتي لا تحمل أية جنسية، وأجاز السفن الحربية اعتلاء تلك السفن وتفتيشها، وإذا ما على دليل يثبت الشبهة، تمارس الدولة القائمة بالاعتراض بممارسة ولايتها القانونية على السفينة التي المحتجزة وفقاً لقانونها الداخلي والدولي، وهذا ما حدث عندما قامت البحرية الإسبانية بتاريخ 02 أبريل 2006 باعتراض قارب الكاياك الذي كان على متنه 36 مهاجر غير شرعي قبالة جزر الكناري، وقد أقرت المحكمة العليا الإسبانية بأحقيتها في الولاية القانونية كون القارب لم تكن له أية جنسية.

المطلب الثالث

تدخل الدولة الساحلية لمكافحة تهريب أسلحة الدمار الشامل في أعالي البحار

يعتبر الإتجار غير المشروع بالأسلحة من أبرز الأنشطة ارتباطاً بعدم الاستقرار إذ لا يمكن تصور العنف السياسي ومعظم أشكال الجريمة المنظمة من دون سلاح، حيث تشكل عمليات تهريب الأسلحة تهديد مباشراً لأمن الدولة وخاصة إذا كانت موجهة لتغذية الأعمال الإرهابية⁽²⁾. هناك نوعين من الأسلحة الصغيرة والخفية (SALW) وأسلحة الدمار الشامل،

¹ راجع المادة 110 فقرة 1 (ب) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² مريم درويش، "التهريب البحري للأسلحة والمخدرات وأثره على استقرار أمن الدول"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 07، 2017، ص 334.

تعد معالجة التهديدات المتعلقة بانتشار أسلحة الدمار الشامل، واحدة من أهم القضايا المتعلقة بالأمن والسياسة الخارجية في بداية القرن الحادي والعشرين، وخاصة بعد هجمات 11 سبتمبر 2011، حيث أخذت المخاوف المتعلقة بالبعد البحري للإرهاب الدولي تتبلور في الأذهان، للاعتقاد بشكل متزايد أن صناعة الشحن الدولي والموانئ البحرية الرئيسية قد تكون هدف رئيسي لعمل إرهابي، أو تستعمل بطريقة غير مشروعة لنقل والحصول على أسلحة الدمار الشامل، على الرغم من أن عبارة أسلحة الدمار الشامل تشير بشكل عام إلى الأسلحة أو الأجهزة القادرة على التسبب في الوفيات أو إصابات جسدية خطيرة لعدد كبير من الناس، من خلال المواد الكيميائية السامة أو سلاتفها أو كائناتها المرضية أو الإشعاعات أو النشاط الإشعاعي الذي تخلفه، غير أن هذا الأمر لا يشكل سوى جزء من المشكلة، ذلك أن المشكلة تكمن في تكييف عمليات تصدير المكونات والتقنيات ومواد الإنتاج ووسائل التسليم المرتبطة بأسلحة الدمار الشامل، فمعروف على هذه العناصر أنها ذات استخدام مزدوج -أي تستخدم لأغراض مدنية وعسكرية- ومن ثم فالتجارة في تلك المواد ليست على إطلاقها غير شرعية، الأمر الذي يخلق صعوبة كبيرة لعمليات اعتراض تلك الشحنات⁽¹⁾.

هناك خصيلتين رئيسيتين للتجارة البحرية يزيدان من صعوبة حظر النقل البحري لأسلحة الدمار الشامل، فالميزة الأولى تتمثل في اعتماد التجارة الدولية بشكل كبير على النقل بالحاويات في أعالي البحار، حيث تصعب عملية صعود وتفتيش السفينة إن لم يكن مستحيلا، كما أن تحويل السفينة على المرافئ لإجراء التفتيش يسبب التأخير ومن ثم يزيد من تكاليف الشحن، أما الميزة الثانية والتي تعقد من جهود منع نقل البحري لأسلحة الدمار الشامل، هي أنظمة التسجيل المفتوح وأعلام المجاملة باعتبارها الركيزة الأساسية لصناعة الشحن العالمية، حيث تسهل أنشطة الانتشار غير المشروع عن طريق البحر، بالإضافة إلى

¹ - مصطفى العطاوي، مكافحة الأعمال غير المشروعة، مرجع سابق، ص 122.

حقوق الملكية التي يصعب تتبعها، الأمر الذي يزيد من التحديات التي تواجه الحظر البحري لمواد أسلحة الدمار الشامل⁽¹⁾.

وللبحث عن الأساس القانوني لحظر النقل غير المشروع للأسلحة الدمار الشامل عبر أعالي البحار، فإننا سنعالجه وفقاً لمبادرة أمن الانتشار PSI لعام 2003 (الفرع الأول)، واتفاقية SUA (الفرع الثاني)، بالإضافة إلى دور قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة في منع انتشار الأسلحة في البحر (الفرع الثالث).

الفرع الأول

حظر نقل أسلحة الدمار الشامل وفقاً لمبادرة أمن الانتشار PSI لعام 2003

تعد مبادرة أمن الانتشار واحدة من بين المبادرات التي أطلقتها الولايات المتحدة الأمريكية المتعلقة بالأمن البحري ومكافحة الإرهاب الدولي بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، (أولاً)، ثم أن عمليات الاعتراض التي يتم إجراؤها وفقاً لهذه المبادرة تتم بالامتثال الصارم لمبادئ القانون الدولي (ثانياً).

أولاً- التعريف بالمبادرة وأهم مبادئها

تعد المبادرة الأمنية لمكافحة الانتشار PSI أهم مبادرة متعددة الجنسيات تهدف إلى تعزيز التعاون والقدرة على منع نقل شحنات أسلحة الدمار الشامل، وعلى الرغم من أنه غالباً ما يقترن تأسيسها بالنتائج غير المرضية التي ترتبت على حادثة السفينة **San So**، إلا أن هذه المبادرة قد تطورت بشكل سريع وأصبحت هيكل متعدد الأطراف يتمتع بدعم دولي كبير. تضمنت المبادرة مجموعة من المبادئ نذكر من بينها اعتراض أسلحة الدمار الشامل وأنظمة التوصيل والمواد ذات الصلة، تبادل المعلومات وزيادة التنسيق مع المشاركين الآخرين في الحظر؛ تعزيز السلطات القانونية الوطنية وكذلك القوانين والأطر الدولية لإنجاز

¹ - **Michael BECKER**, The shifting public order of the oceans : Freedom of navigation and the interdiction of chips at sea, harvard international Law journal, Vol 46 ; 2005, PP. 144-145.

عمليات الحظر؛ واتخاذ إجراءات محددة لدعم جهود الحظر خاصة فيما يتعلق بالنقل البحري غير المشروع لأسلحة، وتطبيق قانون دولة العلم على سفنها سواء في حدودها الإقليمية أو خارج حدودها المشتبه في ارتكابه تهريب أسلحة الدمار وإبداء تعاونها بشأن الإذن لدولة أخرى. (1).

إن **PSI** هي أداة تثري وتكمل الأدوات الموجودة في مكافحة انتشار أسلحة الدمار الشامل، وهي لا تسعى إلى استبدالها، بل إلى تعزيز التنسيق الدولي من أجل ضمان تنفيذها بشكل ملموس. وهي بذلك تكمل الجهود الوطنية والدولية الأخرى لمكافحة انتشار أسلحة الدمار الشامل، في إطار معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية **NPT**، منظمة حظر الأسلحة الكيميائية **OIAC** والوكالة الدولية للطاقة الذرية **AIEA**، وأنظمة الرقابة على الصادرات المتعددة الأطراف **MTCR** وهي لا تحل محل أي من آليات عدم الانتشار هذه، ولكنها تبني عليها من خلال توفير آلية تعاون دولية عملية عندما تحاول دول معينة أو جماعات إرهابية أو غير حكومية التحايل على هذه المعاهدات.

يستند نشاط **PSI** أيضا إلى الاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى تجريم النقل البحري أو الجوي لأسلحة الدمار الشامل، مثل اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المالحة البحرية **SUA** أو اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة المتعلقة بالطيران المدني الدولي (2).

ثانيا - مدى توافق **PSI** مع القانون الدولي للبحار

تتم عمليات الاعتراض التي يتم إجراؤها في إطار **PSI** بالامتثال الصارم لمبادئ القانون الدولي، ولا سيما أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982، ففيما يتعلق بمنطقة أعالي

¹ - أنظر: مصطفى العطافي، مكافحة الأعمال غير المشروعة...، مرجع سابق، ص ص 124-127.

² - أنظر: عبد الحفيظ بتغة، "حظر النقل غير المشروع لأسلحة عبر البحر في ظل القانون الدولي"، دفاتر السياسة والقانون، المجلد 13، العدد 02، 2021، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، ص ص 290-291.

البحار ونظامها القانوني ذي الصلة، فالدول تمارس اختصاصها التشريعي والتنفيذي على كل السفن التي ترفع علمها في هذه المنطقة، أين يكون لدولة العلم أن تباشر الاجراءات التي تضمنتها المبادرة PSI، بما في ذلك الصعود إلى السفينة وتفتيشها وضبط بضائعها، كما يمكن للدول أيضا أن تستند إلى مبرر انعدام جنسية السفن لإضفاء الشرعية على زيارات السفن التي لا ترفع علمها في أعالي البحار، مع أن حق الدولة في توقيف السفن ومصادرة لأشياء الموجودة على متنها تحت هذا الاستحقاق ضعيف للغاية. وبخلاف الحالات الأخيرة، تعتبر عمليات الحظر ضد السفن التي ترفع أعلاما أجنبية في أعالي البحار غير قانونية حالة عدم توافر الموافقة المسبقة عليها من قبل دولة العلم، فعندما تمنح موافقة الدولة يصبح من السهل افتراض شرعية اعتراض معين، لذلك يطلب من جميع الدول سواء المشاركين في مبادرة أمن الانتشار PSI أم لا إلى السعي في الحصول على موافقة دولة العلم قبل الصعود والتفتيش طالما أن الطلب له أساس.

ولإضفاء الشرعية على أنشطة الاعتراض من الناحية القانونية في أعالي البحار، يمكن العودة إلى أحكام الفقرة 01 من المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾، التي تجيز حق الاعتراض، والذي يمكن قراءتها بجانب بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، فقد نص هذا البروتوكول على تجريم النقل غير المشروع على متن السفن الأسلحة الدمار الشامل، وحظر نقلها في أعالي البحار، المادة 03 مكرر 01 (ب) SUA⁽²⁾، فكما سبق القول، على الرغم من محدودية إلزام أحكام هذا البروتوكول فهو لا يتعدى مجال نطاق الدول التي صادقت عليه، وافتقاده لوسيلة قانونية تسمح بالصعود في أعالي البحار دون موافقة دولة العلم، إلا أنه يعد خطوة مهمة في وضع

¹ - راجع المادة 110 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - المادة 03 مكرر 01 ب من اتفاقية SUA.

معيار للتجريم يتماشى، مع دعوات PSI إلى المجتمع الدولي لتعزيز النظام الدولي لمكافحة الانتشار.

الفرع الثاني

حظر نقل أسلحة الدمار الشامل عبر أعالي البحار وفقاً لاتفاقية SUA

تقدم اتفاقية SUA تعريفاً لأسلحة البيولوجية والأسلحة الكيميائية والأسلحة النووية (BCN) وهي أسلحة الدمار الشامل، في المادة 01⁽¹⁾. للإشارة فإن كل من معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية، (NPT)⁽²⁾ واتفاقية الأسلحة البيولوجية (BWC)⁽³⁾، واتفاقية الأسلحة الكيميائية (CWC)⁽⁴⁾ تشكل مع الاستجابات القانونية الدولية الرئيسية لمعالجة استخدام وتطوير وحيازة ونقل أسلحة الدمار الشامل، وعلى الرغم من الالتزامات التي تضمنتها تلك المعاهدات، إلا أن التساؤل يبقى مطروحاً حول إمكانية اعتراض السفن التجارية التي ترفع أعلاماً بشكل قانوني لإيقافها وتفتيشها في أعالي البحار لاشتباهاً بحملها أسلحة دمار شامل ومصادرة مثل هذه الشحنات، في ظل غياب أحكام خاصة تنظم هذه المسألة في اتفاقية قانون البحار لعام 1982. وهي المسألة التي أثّرت بعد اعتراض إسبانيا عام 2002 للسفينة (San So)، التي كانت تنقل صواريخ سكود بين كوريا الشمالية واليمن، فقد لفتت الحادث

¹ - أنظر: الملحق (د) لاستخراج اتفاقية SUA لعام 2005.

² - معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية (NPT) تم التوقيع عليها من طرف لندن وموسكو وواشنطن في 1 جويلية 1968، دخلت حيز النفاذ في 5 مارس 1970، وانضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 94-287، المؤرخ في 1994/09/21، ج، ر، العدد 69، الصادرة بتاريخ 1994/10/2.

³ - اتفاقية الأسلحة البيولوجية (BWC)، تم التوقيع عليها من طرف لندن وموسكو وواشنطن في 10 أبريل 1972، دخلت حيز التنفيذ في 26 مارس عام 1975.

⁶ - اتفاقية الأسلحة الكيميائية (CWC)، تم التوقيع عليها بتاريخ 13 جانفي 1993، دخلت حيز التنفيذ في 29 أبريل عام 1997، صادقت عليها الجزائر بتاريخ 3 جوان 1995.

انتباه العالم إلى الإمكانيات التي يقدمها النقل البحري في حركة مرور أسلحة الدمار الشامل⁽¹⁾.

وعليه سوف نتطرق في البداية إلى تجريم نقل أسلحة الدمار الشامل عبر أعالي البحار (أولاً)، ثم نبحث عن قواعد تفتيش السفن وصعود على متنها (ثانياً).

أولاً: تجريم نقل أسلحة الدمار الشامل عبر البحر في اتفاقية SUA

من خلال اعتماد اتفاقية SUA، يتم تجريم نقل أسلحة الدمار الشامل والمواد ذات الصلة بموجب المادة 03 مكرر (ب)⁽²⁾، على الرغم من وجود شرط أن يرتكب الشخص الجريمة "بشكل غير قانوني ومتعمد" بموجب هذه المادة. علاوة على ذلك، بموجب المادة 08 مكرر، تمنح الدول أساساً قانونياً قوياً لوقف وتفتيش ومصادرة أسلحة الدمار الشامل والمواد ذات الصلة على متن سفينة ترفع علماً أجنبياً في أعالي البحار إذا سمحت لهم دولة العلم بذلك. طالما كان هناك تفويض من دولة العلم، فقد تكون الدولة قد اتخذت التدابير المناسبة على متن سفينة تحمل أسلحة الدمار الشامل والمواد ذات الصلة حتى قبل اعتماد اتفاقية SUA، ومع ذلك، هناك تشريع واضح في اتفاقية دولية توفر مجموعة شاملة من المؤكد أن الإجراءات والحماية المتعلقة بالصعود إلى السفن تعزز الاتجاه العالمي لمكافحة الإرهاب وأنشطة PSI⁽³⁾.

يؤكد قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة 1540 (2004) على أن انتشار أسلحة الدمار الشامل يشكل تهديداً للسلام والأمن الدوليين ويدعو جميع الدول إلى اتخاذ تدابير إضافية فعالة لمنع انتشار أسلحة الدمار الشامل. تم اقتراح قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة من قبل الولايات المتحدة لتجريم انتشار أسلحة الدمار الشامل، بالرغم من أن عبارة

¹ - أنظر: عبد الحفيظ بتغة، حظر النقل غير المشروع لأسلحة عبر البحر، مرجع سابق، ص ص 287-288.

² - راجع المادة 03 مكرر (ب) من اتفاقية SUA.

³ - أنظر: عبد الحفيظ بتغة، حظر النقل غير المشروع لأسلحة، مرجع سابق، ص ص 288-289.

"تجريم انتشار أسلحة" لم يتم تضمينها عند اعتمادها. علاوة على ذلك، تضمنت مسودة القرار المصطلح الصريح "المنع"، ومع ذلك، تم تغيير هذا أيضاً إلى عبارة "اتخاذ إجراء تعاوني لمنع الإتجار غير المشروع" بعد اعتراضات الصين. ومن ثم يبدو أن الولايات المتحدة والدول ذات التفكير المماثل نجحت أخيراً في محاولتها "تجريم" نقل أسلحة الدمار الشامل في اتفاقية SUA.

إن حظر نقل أسلحة الدمار الشامل في اتفاقية SUA يدعم بشكل كبير أنشطة PSI ويمنح PSI العمود الفقري القانوني لها. يمكن للدول ممارسة "حق الزيارة" للسفينة في أعالي البحار، بموجب المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، إذا كانت هناك أسباب معقولة لاشتباه في أن السفينة متورطة في القرصنة، أو تجارة الرقيق، أو البث غير المصرح به، أو بدون جنسية؛ على الرغم من أنه إذا كانت السفينة ترفع علم دولة أجنبية أو ترفض رفع علمها، فإنها في الواقع من نفس جنسية السفينة الحربية⁽¹⁾. ومع ذلك، فإن الشروط المنصوص عليها في المادة 110 لا تشمل نقل أسلحة الدمار الشامل أو المواد ذات الصلة في أعالي البحار. وبالتالي، كما هو الحال في قضية *San So*، قد تزور الدول سفينة تحمل علماً أجنبياً في أعالي البحار وفقاً لشرط المادة 110. ومع ذلك، لا يمكن للدول إدانة نقل أسلحة الدمار الشامل وليس هناك أي أساس قانوني لمصادرة الشحنة أسلحة الدمار الشامل

¹ - تنص المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على ما يلي: "1- 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 وفق المادتين 95 و96، ما يبرر تفقد هذه السفينة ما لم تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في: أ- أن السفينة تعمل في القرصنة،

ب- أو أن السفينة تعمل في تجارة الرقيق،

ج- أو أن السفينة تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به، على أن تكون لدولة علم السفينة الحربية ولاية بموجب المادة 109،

د- أو أن السفينة بدون جنسية،

هـ- أو أن السفينة، على الرغم من رفعها لعلم أجنبي أو رفضها إظهار علمها، هي في الواقع سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية،...".

والمواد ذات الصلة. يمكن الآن، لدول، إدانة نقل أسلحة الدمار الشامل والمواد ذات الصلة كجريمة وفقا لاتفاقية SUA إذا لم تكن الدولة الناقلة طرفاً في معاهدة عدم الانتشار⁽¹⁾.

ثانياً: قواعد تفتيش السفن وصعود على متنها وفقاً لبروتوكول 2005 المكمل لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.

كان أهم إضافة جاء بها بروتوكول 2005 هو إنشاء قواعد إجرائية تسمح بالتدخل والحظر تجاه السفن المشتبه فيها. تسمح المادة 08 مكرر⁽²⁾ من هذه البروتوكول للدول الأعضاء التي تتدخل في الصعود إلى سفن الدول الأخرى في أعالي البحار، بشرط أن يكون لدى سلطات إنفاذ القانون أو السلطات الأخرى للدول الأعضاء أدلة كافية للشك عن السفينة أو أحد أعضائها حسب اتفاقية SUA والجرائم المنصوص عليها. يجب طلب تأكيد جنسية السفن من دولة العلم ومن ثم اتخاذ التدابير اللازمة للسماح بدخول السفينة وتحديد هذه المسألة سواء كانت هذه السفينة إجرامية أم لا. هناك آليات تفحص الدول الأعضاء بناء على إذن بدخول الأعضاء الآخرين إلى السفن التي تحمل أعلامهم وهي كالتالي:

- يمكن للدول الأعضاء طلب التدخل في السفينة من دولة علم السفينة؛ - موافقة ضمنية بإخطار الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية التي تقود التدخل مقدماً. إذا لم يتم تلقي إجابة بعد أربع ساعات من الدولة التي تحمل السفينة علمها في هذه الحالة من المفترض استلام الموافقة المذكورة؛ - موافقة ضمنية بإخطار الأمين العام، للمنظمة البحرية الدولية التي أمرت بإذن مسبق (بدون حد زمني) هذه الإخطارات الضمنية التي يقودها الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، يمكن سحبها في أي وقت. في حالة طلب خاص بالصعود إلى السفينة وصعودها، يمكن لدولة العلم:

¹- راجع المادة 08 مكرر 01 من اتفاقية SUA.

²- راجع المادة 08 مكرر من بروتوكول 2005.

أ- إصدار إذن التدخل المنصوص عليه، ب- هل قامت قاعدة التدخل على لوائحها؟
ج- القيام بالتدخل فيما يتعلق بطلب الدولة المتقدمة، د- لا يسمح للدولة بالصعود والتدخل.
اعتقدت بعض الدول والمؤسسات أن الأحكام الجديدة بشأن التدخل (الصعود إلى السفينة) لا يجب أن تتداخل مع المصلحة الاقتصادية لدولة العلم وكذلك مالك السفينة والقانون البحري.
وبالتالي، تتضمن الأحكام الجديدة للتدخل في السفينة ضمانات كاملة مدرجة في الاتفاقية حتى الآن. تمثل هذه القواعد الجديدة بالتأكيد تقدماً كبيراً في مكافحة الإرهاب، ولكن استمرار بعض أوجه القصور يقودنا إلى وضع مساهمة بروتوكول عام 2005 في الاعتبار: فهو لا يلزم سوى الدول الأطراف ويظل يحترم بشدة قانون مكافحة الإرهاب⁽¹⁾.

الفرع الثالث

دور قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة في منع انتشار أسلحة الدمار الشامل في أعالي البحار

يشير بيان مبادئ المنع SIP بشكل مباشر إلى مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة عندما ينص على أن أنشطة PSI متوافقة مع السلطات القانونية الوطنية والقانون الدولي والأطر ذات الصلة، بما في ذلك مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة. على الرغم من أن SIP يسبق معظم قرارات مجلس الأمن الدولي المتعلقة بالانتشار والتي لا تزال سارية، إلا أنها تضع نفسها ضمن الحدود القانونية التي تحددها القرارات المستقبلية. لقد أثبت عدد من القرارات التي أعقبت إنشاء مبادرة الأمن دورها الفعال في عملها، وأهمها القرار 1540 في عام 2004 وسلسلة من القرارات المتعلقة بالانتشار والتي تستهدف فرض عقوبات على دول معينة. يلزم القرار 1540 جميع الدول بوضع ضوابط محلية لمنع انتشار الأسلحة الدمار الشامل ووسائل إيصالها، بما في ذلك عن طريق وضع ضوابط مناسبة على المواد ذات

¹- أنظر: عبد الحفيظ بتغة، حظر النقل غير المشروع لأسلحة عبر البحر...، مرجع سابق، ص ص 289-290.

الصلة⁽¹⁾، ويحدد أنه ينبغي للدول أن تنشئ وتطور وتراجع وتحافظ على ضوابط التصدير والشحن العابر على هذه المواد، بما في ذلك القوانين واللوائح المناسبة لمراقبة التصدير والعبور وإعادة الشحن وإعادة التصدير والضوابط على توفير الأموال والخدمات المتعلقة بهذا التصدير والشحن العابر مثل التمويل والنقل، فضلا عن وضع ضوابط للمستخدم النهائي⁽²⁾. كما تبنى مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة منذ عام 2006 أربعة قرارات، تدعو إيران إلى تعليق أنشطة التخصيب والحل السلمي للمخاوف العالقة بشأن طبيعة برنامجها النووي. ردًا على مخاطر الانتشار التي يمثلها البرنامج النووي الإيراني وإخفاق إيران المستمر في تلبية متطلبات مجلس محافظي الوكالة الدولية للطاقة الذرية والامتثال لأحكام القرار مجلس الأمن 1696⁽³⁾، تم تمديد العقوبات بموجب القرار 1747 في عام 2007 والقرار 1803 في عام 2008 والقرار 1929 في عام 2010⁽⁴⁾.

لقد وسع مجلس الأمن نطاق الولاية المسندة إلى اللجنة بموجب قرارات مجلس الأمن 1673 و1810 (2008) و1977 (2011)، وفي عام 2016 اضطلعت اللجنة باستعراض شامل لتنفيذ الدول القرار 1540 وفي عام 2016 أيضا اعتمد مجلس بالإجماع القرار 2325 (2016) الذي أكد فيه مجددا متطلبات 1540 (2004)، فأهاب قراره بجميع الدول أن تعزز أنظمتها الوطنية الخاصة بعدم لانتشار، وأن تقدم تقارير في الوقت المناسب عن جهودها هذا الصدد. ودعا أيضا إلى زيادة في المساعدات من أجل بناء قدرة الدول في هذا المجال، بما في ذلك تقديم مساهمات طوعية، وتحسن التعاون فيما بين أصحاب المصلحة المعنيين وكذلك المجتمع المدني والأوساط الأكاديمية. وبصفة حاسمة، لاحظ مجلس الأمن الحاجة إلى مزيد من الانتباه بشأن تدابير الانفاذ، والتدابير ذات الصلة

¹- قرار مجلس الأمن 1540 ح 58 فقرة 03 2004.

²- قرار مجلس الأمن 1540 ف 03 د.

³- القرار مجلس الأمن 1996 عام 2006.

⁴- قرارات مجلس الأمن 1747 في عام 2007 والقرار 1803 في عام 2008 والقرار 1929 في عام 2010.

بالأسلحة البيولوجية والكيميائية والنووية، وتدابير التمويل الخاصة بالانتشار، وتدابير الجرد المحاسبية للمواد ذات الصلة وتأمينها، وتدابير المراقبة الوطنية للصادرات وإعادة شحنه⁽¹⁾. وفي غياب نصوص صريحة حول مسألة تدخل الدولة ضد السفن التي يشتبه تورطها في الإتجار غير المشروع بالأسلحة، يلجأ المجتمع الدولي إلى آلية أثبتت فعاليتها وهو مجلس الأمن لتدارك هذا القصور، ومثاله قرار حظر تهريب الأسلحة في أعالي البحار، فقد تضمن القرار رقم 1970 (2011) المتعلق بحظر توريد الأسلحة إلى ليبيا، أحكاماً خاصة بمكافحة تهريب الأسلحة في أعالي البحار قبالة الساحل الليبي، إذ قرر، وبغية التصدي للتهديد الذي تشكله الأسلحة والذخائر غير المؤمنة في ليبيا وانتشارها، أن يأذن، في هذه الظروف الاستثنائية والمحددة، لفترة مدتها 29 شهراً اعتباراً من تاريخ اتخاذ هذا القرار، للدول الأعضاء، وهي تتصرف بصفقتها الوطنية أو عن طريق منظمات إقليمية مع إجراء المشاورات اللازمة مع حكومة الوفاق الوطني، من أجل ضمان التنفيذ الصارم لحظر توريد الأسلحة المفروض على ليبيا والقيام دون تأخير المبرر له في أعالي البحار قبالة الساحل الليبي، بتفتيش السفن المتجهة إلى ليبيا أو القادمة منها والتي تكون لديها أسباب معقولة لاعتقاد بأنها تحمل أسلحة أو ما يتصل بها من أعتدة إلى ليبيا أو منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة⁽²⁾.

وقد جدد هذا الحظر بالقرار 2095 (2013) وفي يونيو 2016 تبني المجلس القرار 2292 الذي يأذن بتفتيش السفن في أعالي البحار لتنفيذ حظر الأسلحة. وقد تم تمديد التفويضات عدة مرات، وفي يونيو 2020 (شينخوا) تبني مجلس الأمن الدولي القرار 2526⁽³⁾ الذي يقضي بتمديد الإجراءات الرامية إلى تطبيق حظر الأسلحة المفروض على

¹ - مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة 2017.

² - قرار مجلس الأمن رقم 1970 عام 2011.

- قرار مجلس الأمن 2095 عام 2013 وقرار 2292 عام 2016.

³ - قرار مجلس الأمن رقم 2526 عام 2020.

ليبيا لمدة 12 شهرا أخرى من تاريخ تبني هذا القرار تعد قرارات مجلس الأمن وسيلة فعالة للتصدي للتهديدات التي يتعرض لها الأمن البحري، والتي لا يتم تنظيمها بشكل شامل بموجب المعاهدات، وبالتالي، تساعد على تحسين الأمن البحري من خلال تدابير استباقية⁽¹⁾.

¹ - أنظر: عبد الحفيظ بتغة، "حظر النقل غير المشروع لأسلحة عبر البحر...."، مرجع سابق، ص294.

الفصل الثاني

الإجراءات القانونية المقررة من طرف الدولة الساحلية للتصدي للجرائم

المرتكبة في أعالي البحار والالتزامات الواردة على ذلك

تعتبر الجريمة البحرية في أعالي البحار تهديدا مباشرا للأمن والاستقرار على الصعيدين الوطني والدولي، فهي تعد بمثابة هجوم على أهم المصالح الاقتصادية للدول في مقدمتها حركة التجارة الدولية، التي تعتمد بشكل كبير على النقل البحري، وتم اتفق على خطورة الجريمة البحرية، واعتبروا أن مسألة مكافحة الجريمة البحرية في أعالي البحار ذات شأن دولي يعتمد على أساس التعاون بين الدول، فمن هذا المنطلق تتدخل الدولة الساحلية لمكافحة الجريمة البحرية في أعالي البحار على أساس التعاون كحق متبادل بين الدول، وذلك باعتمادها على تدابير وقائية وذلك بتفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية والقواعد والمعايير الدولية للسلامة البحرية، وإجراءات ردعية وذلك بقيام بمختلف التقنيات كحق الاقتراب والتحقق من علم السفينة، وحق زيارة السفينة وتفتيشها وتحويل السفينة وكذا حق المطاردة الحثيثة (المبحث الأول).

ومقابل ذلك تم فرض مجموعة من الالتزامات أو الشروط التي يتعين على الدولة الساحلية احترامها أثناء ممارسة حق التدخل في أعالي البحار لقمع الجرائم البحرية الدولية لصالح الجماعة الدولية، حيث تلتزم الدولة الساحلية بتقديم ضمانات مرتبطة بالسفينة محل التدخل، وذلك بحرصها على مراعاة اختصاص القضاء وحرية الملاحة والسلامة في البحار أثناء تدخلها في أعالي البحار، كما على الدولة الساحلية بتقديم الضمانات القانونية المتعلقة المحتجزين، إذ يتعين عليها باحترام حقوق الإنسان أثناء تدخلها في أعالي البحار لمكافحة الجرائم البحرية ومراعاة الحقوق الأشخاص المحتجزين، في حين تتحمل الدولة الساحلية

مسؤولية الأضرار المترتبة على التدخل لمكافحة الجرائم البحرية في أعالي البحار إذا ثبت أنه غير الشرعي (المبحث الثاني).

المبحث الأول

التدابير المتخذة من طرف الدولة الساحلية ضد الجرائم المرتكبة في أعالي البحار تعتبر الجرائم البحرية الدولية التي ترتكب في أعالي البحار، من المسائل التي تستدعي ضرورة تعاون الدولة الساحلية مع الدول الأخرى إلى أقصى حد ممكن لمكافحة كالتقرصنة البحرية وجريمة التهريب، وذلك وفقا لقانون الدولي للبحار، حيث تم وضع عدة تدابير قانونية التي من شأنها وضع حد لارتكاب تلك الجرائم في أعالي البحار بواسطة السفن، ذلك أنها تعد من ضمن المجالات المحددة كشكل من أشكال التعاون بمقتضى اتفاقيات والبروتوكولات، والمتمثلة في المساعدة البحرية المتعلقة بالحالات البحرية.

فاهتمام المجتمع الدولي بهذه الجرائم والقيام بإصدار صكوك دولية بهذا الخصوص لأجل مكافحتها هو الذي يؤسس هذا التعاون وهذا ما يتضح من خلال اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والاتفاقيات ذات الصلة على أن اتخاذ التدابير فعالة لمنع ومكافحة الجرائم البحرية الدولية عن طريق البحر يتطلب نهجا دوليا شاملا.

غير أنه، صياغة النصوص القانونية التي تجرم تلك الأفعال، أو إصدار القرارات والتوصيات من قبل المنظمات الدولية للحد منها، لا يكفي، لمواجهة ومكافحة الجرائم البحرية، بل يطلب الأمر اتخاذ تدابير مختلفة من أجل قمع هذا الجرائم (المطلب الأول)، وإجراءات عملية ملموسة سواء لمنع تلك الجرائم أو قمعها (المطلب الثاني).

المطلب الأول

التدابير الوقائية المتخذة من طرف الدولة الساحلية ضد الجرائم المرتكبة في أعالي البحار تعمل الدولة الساحلية على مكافحة الجرائم البحرية الدولية المرتكبة ضد الأشخاص والأموال أو تلك الجرائم عبر الوطنية أو ضد الأمن والسلامة البحرية في أعالي البحار، وذلك وفقا للقانون الدولي للبحار وتطبيق أحكام الاتفاقيات بما تنطوي عليه من نصوص مختلفة، وذلك باتخاذ مجموعة من التدابير الوقائية للحد من هذه الجرائم، حيث تعتمد هذه التدابير على اتباع استراتيجية تقوم على معرفة مسبقة للظروف التي تسبق أو تصاحب ارتكاب الجرائم البحرية، من أجل توقع التهديدات وتنسيق الاستجابات بين الجهات الفاعلة في حفظ الأمن البحري لصد الأفعال، وهي الإجراءات التي تضمنتها المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق المينائية (الفرع الأول) كما تمتد هذه الوقاية لتكون على متن السفينة في ذاتها وذلك بتفعيل المعايير الدولية للسلامة البحرية (الفرع الثاني)، بعدها سنتطرق إلى التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية ضد السفينة أثناء ممارسة حق التدخل في أعالي البحار (الفرع الثالث).

الفرع الأول

تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (Code ISPS)

يعتبر أمن الموانئ والسفن أحد أهم المعطيات ذات الأولوية التي ينبغي أن تأخذ بعين الاعتبار لضمان السلامة في البحار، ويعتبر الميناء نقطة الانطلاق لجميع السفن، فإن ضمان أمن الموانئ يسمح بتعزيز السلامة على السفن والبحر، لذا ظهرت الحاجة إلى اعتماد تشريعات لتعزيز أجهزة أمن الموانئ والمرافق المينائية، وبعد تكرار العديد من الحوادث الأمنية البحرية تم ترتيب التزامات على الموانئ بمقتضى المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، التي تم اعتمادها من طرف المنظمة البحرية الدولية (أولا)، كما نجد المشرع الجزائري هو أيضا تبنى قواعد المدونة الدولية في تشريعاته (ثانيا).

أولاً: المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (Code ISPS)

أصبح موضوع الأمن البحري بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 التي هزت الولايات المتحدة الأمريكية، أمراً هاماً على المستوى العالمي يحظى بأولوية في كل ما يخص سلامة النقل البحري. الحادثة التي استعملت فيها الطائرات المدنية في الهجوم على مبنى وزارة التجارة العالمي بنيويورك، والاعتداء في نفس الوقت على مبنى وزارة الدفاع الأمريكية، وحاولت الهجوم على البيت الأبيض بواشنطن، ومن خلاله تبين للمجتمع الدولي بأسره أن بإمكان مجموعة صغيرة من الأشخاص تهريب دولة، وأنه لا يوجد في بلد في العالم في منأى عن الإرهاب سواء باستخدام وسائل جوية، أو أرضية أو بحرية، خاصة إذا استعملت السفن البترولية والغازية كقنابل لتحقيق أهداف إرهابية.

ومن هذا المنطلق ظهرت الحاجة إلى ضرورة وضع أسس ومتطلبات ومعايير دولية لأنظمة السفن والموانئ والمناطق الجمركية في إطار أمني رقابي معين متفق عليه دولياً، لضمان السلامة في أعالي البحار، فلا بد من ضرورة اتخاذ كل الوسائل للوقاية من الجرائم. يعتبر أمن الموانئ والسفن من أهم المعطيات ذات الأولوية التي ينبغي أخذها في الاعتبار لضمان -عموم- السلامة في البحار، وبالتالي في أعالي البحار⁽¹⁾.

فالميناء هو نقطة الانطلاق والممر الإلزامي لجميع السفن، حيث يتم التحميل والمغادرة، ومكان أي حركة على متن السفينة، ضمان أمن الموانئ تسمح بتعزيز السلامة في البحار وعلى السفن، فالميناء يعد منطقة نشاطات متعددة ومتنوعة في أي وقت، ومن قبل الأشخاص من كل مكان، وبذلك من الضروري اعتماد تشريعات لتعزيز أجهزة أمن الموانئ.

ويحكم هذه المسألة المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (Code ISPS)، التي قررت جمعية المنظمة البحرية (OMI) في دورتها الثانية والعشرين بالإجماع، التي

¹ - Djamel DERERDJA, une nouvelle approche de la prévention des actes illicites en mer, : Le code ISPS, Mémoire de Magister institut supérieur maritime, Tipaza, 2007, P.117.

أبرمت في 01 نوفمبر 2001 على ضرورة وضع تدابير جديدة لأمن السفن والمرافق المينائية، وقد اضطلعت لجنة السلامة البحرية (MSC) بهذه المهمة، وقد تم اعتماد المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (Code ISPS) من قبل مؤتمر الحكومات المتعاقدة في اتفاقية سلامة الأرواح البشرية في البحر لعام 1974 (SOLAS) وذلك بتاريخ 12 ديسمبر 2002، ودخل حيز النفاذ بتاريخ 1 جويلية 2004⁽¹⁾.

أ: مضمون المدونة

يعتبر الجزء الأول من المدونة إجباري التطبيق ويغطي المتطلبات المتضمنة في الفصل 11-2 من اتفاقية سولاس (SOLAS) ويتضمن هذا الجزء عموميات توضح أهداف المدونة وتطبيقاتها والتدابير الأمنية.

أوضحت المدونة على عدم الخلط بين الأمن البحري والسلامة البحرية، وذلك بإقدامها على إبراز الفرق الموجود بينها، حيث شرحت الأمن البحري، على أنه مجموعة من الإجراءات التي تهدف إلى حماية السفن من الممارسات الإجرامية التي قد تحدث، والسلامة البحرية التي تهدف إجراءاتها إلى الوقاية من المخاطر الطبيعية كالعواصف والأعاصير، أو الناجمة عن الشحن كالحرائق، غير أن هذا الفرق لا يمنع من تقارب المفهومين المشترك، الذي يتمثل في حماية الأرواح البشرية، والسفن، والبضائع، والبيئة البحرية بالإضافة إلى سلامة الموانئ.

ب- أهداف المدون

تهدف المدونة إلى إنشاء إطار دولي يستوجب التعاون بين الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية، والإدارات المحلية، وقطاعي النقل البحري والموانئ بغية تقييم التهديدات الأمنية المختلفة والمحتمل وقوعها، كحماية السفن والمنشآت المينائية، واتخاذ التدابير والإجراءات الأمنية الوقائية للتصدي لهذه التهديدات ولحماية السفن المستخدمة في

¹ - Code ISPS, adopté le 12 décembre 2002, OMI, London, Doc. SOLAS/ CONF. 5/34, Annexe I, p.2.

التجارة العالمية، مع التأكيد على بيان المهام والأدوار والمسؤوليات الأمنية التي تقع على عاتق الشركات مالكة السفن، وعلى السفن نفسها والمرافق المينائية والحكومات المتعاقدة، سعياً منها لحماية النقل البحري الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، وكذا ضمان جميع المعلومات المتعلقة بالأمن، وتبادلها في وقت مبكر وبصورة جيدة والاطمئنان إلى وجود التقييمات الأمنية تكفل إيجاد خطط الأمن لشركات الملاحة وسلطات الموانئ والسفن، هذا ما أشار له قانون المدونة في الفصل (أ) وأضاف إلى ذلك بعض التعليمات الوظيفية في الفقرة 1-3، بغرض تحقيق أهدافه المسطرة. ومن أهداف المدونة هي:

- وضع نماذج لقواعد تقييم التهديدات والأخطار المحتملة.
 - وضع خطط لأمن الشركات الملاحية وسلطات الموانئ والسفن.
 - إلزام الشركات وملاك السفن بتعيين ضباط أمن السفن وخاصة ناقلات البترول بحمولة 500 طن، سفن نقل الركاب والعبارات ناقلة المسافرين والبضائع
 - تحديد مستويات الأمن والإجراءات واجبة إتباع في كل منها.
 - تحديد واجبات ضباط الأمن والإجراءات واجبة الإتباع في كل منها⁽¹⁾.
- تطبق المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية على الأنواع التالية:
- سفن الركاب بما فيها مراكب عالية السرعة (HSC).
 - سفن البضائع بما فيها المراكب عالية السرعة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن فأكثر.

- وحدات الحفر البحرية المتنقلة.

- المرافق المينائية التي تخدم هذه السفن التي تقوم برحلات دولية.

¹ - محمد ياسين حسين، الآليات الأمنية الحديثة للتعامل مع غرق السفن، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2009، ص 125.

ولا تطبق هذه المدونة على السفن الحربية أو القطع البحرية المساعدة أو السفن الأخرى التي تملكها أو تشغيلها حكومة متعاقدة ولا تستخدم إلا في خدمة حكومية غير تجارية.

حرصت المدونة على ضرورة وضع استراتيجية أمنية محكمة، وذلك بوضع تقييم للمخاطر المحتمل وقوعها وفقا لمستويات الأمن الثلاث التي تتضمنها، وحددت **خطط أمنية** تلزم السفن والمرافق المينائية بإتباعها، وهي التدابير المبينة كالتالي:

- **مستوى السلامة الأول:** ويعني الاحتفاظ بالتدابير الأمنية المناسبة والملائمة، والتي تضمن الحد الأدنى للسلامة في جميع الأوقات.

- **مستوى السلامة الثاني:** ويعني اتخاذ تدابير أمنية إضافية، والاحتفاظ بها لفترة محددة بسبب زيارة خطر حوادث السلامة.

- **المستوى الثالث:** ويعني اتخاذ تدابير أمنية خاصة، والاحتفاظ بها لفترة زمنية محددة، ذلك أن حادث السلامة محتمل أو وشيك الوقوع، حتى وإن لم يكن من الممكن التعرف على تحديد الهدف المقصود⁽¹⁾.

ج- خطوات إنفاذ الجانب الوقائي لخطة أمن السفينة

وهناك عدة خطوات ضرورية يجب الالتزام بها إنفاذا للجانب الوقائي في خطة أمن السفينة وهي الإجراءات التالية:

- **التأكد من ملائمة خطة أمن السفينة:** ينبغي أن تكون خطة أمن السفينة ملائمة ومناسبة لأي متغيرات قد تحدث وتأخذ باعتبارها كل الاحتمالات أعمال غير المشروعة، وتراعي باستمرار قدرات أفراد الطاقم المتواجدين وتدريبهم، وتحدد المناطق المحمية على متن السفينة وتتابع جاهزية معدات المراقبة المطلوبة.

¹ - Code ISPS, (Partie A), Op-Cit, P. 6.

- **التأكد من سلامة أجهزة الاتصال واستمرار مراقبة الراديو:** قبل الدخول إلى المناطق الخطرة، وإذا كانت السفينة لا تملك أجهزة للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية الذي يقوم بالتحديث الأوتوماتيكي لبيانات موقع السفينة كجهاز مساعدة للملاحة الالكترونية، فإنه لا بد من إدراج موقع السفينة على فترات منتظمة في أجهزة الاتصالات الخاصة بمتابعة المواقع، ومن المناسب أن يقوم أطقم السفن بتشغيل برنامج إنذار ' GMDSS INMARSAT C' قبل دخول المناطق الخطرة لاستخدامه عند الضرورة.

- **التأكد من صلاحية مشاعل وجاهزية الاستغاثة وجاهزية الأسلحة النارية وخرائط المياه:** فأهم إجراء في خطة أمن السفينة أثناء الإبحار، التأكد من صلاحية مشاعل الاستغاثة وجاهزيتها للاستخدام عند الحاجة حتى لا يفاجأ طاقم السفينة بعدم جاهزيتها إضافة إلى التأكد من جاهزية وسلامة خراطيم ومضخات المياه التي يمكن أن يستخدمها الطاقم لصد الهجوم، وإذا كانت السفينة مجهزة بأسلحة نارية فيجب التأكد من سلامتها مع التأكيد على أن المنظمة البحرية الدولية لا تؤيد حمل الأسلحة النارية بكثرة على السفينة، وقد تستخدم سلباً إذا تمكنوا من الاستيلاء عليها⁽¹⁾.

- **التثبت من سلامة خط الإبحار وتجنب الأماكن الخطرة وملائمة وقت الرسو:** يجب على السفن أن تسعى على الابتعاد في طريقها عن الأماكن الخطرة وتقادي مواقع الاختناق، وإذا كانت تقترب من موانئ وقعت فيها هجمات على سفن راسية فإن من الواجب النظر في أمر تأخير الرسو عن طريق خفض سرعة الإبحار، أو الإطالة للبقاء بعيداً عن الشاطئ، معلى ضابط الشركة التأكد من وجود خطة طوارئ للمرور قبل الدخول المناطق الخطرة وأنه تم التدريب عليها ومناقشتها مع الريان وضابط أمن السفينة، وعلى أنه تم اصدار بيان بالمناطق عالية الخطر.

¹- أنظر: علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص ص 97، و100، و103.

- استمرار المراقبة على السفينة سواء العادية أو الراديوية: يجب أن يكون هناك اتصال بين الحراس الأمن في الميناء أو عند المرسى على متن السفن المختلفة ومع سلطات الميناء أثناء حراستهم، ويعتبر الحفاظ على اليقظة والتنبه أثناء الإبحار أمراً أساسياً، حيث يتيح الاكتشاف المسبق لهجوم محتمل فرصة إطلاق الإنذار وتنبه الأخرى، وإبلاغ السلطات الساحلية والشروع في إجراءات للتصدي. وعندما تكون السفن في المناطق الخطرة، أو عند اقترابها منها، فإنه من الواجب تعزيز خفارات برج الملاحة.

كما يتعين تطبيق الرادار باستمرار، مع ملاحظة أنه قد يكون من العسير اكتشاف مركب منخفض على شاشات رادار السفينة، لذلك توفير رادار منخفض في الخلف يوفر تغطية رادارية إضافية قادرة على كشف أي مركب صغير يقترب من الخلف حيناً تكون السفينة مبحرة، كما يجب وضع مراقبة رادارية وبصرية متواصلة للمركب الذي يشبه فيه وضرة التعامل مع المراكب الصغيرة بالشك والارتياح خصوصاً تلك التي سرعتها تماثل سرعة السفينة، وتبحر على مسار مواز لها، وعند ملاحظة مركب مشبوه فإن من المهم الحفاظ على المراقبة بدقة لجميع الجهات.

- التأكد من صلاحية الإضاءة وأجهزة الإنذار وإقفال المناطق الهامة: لتوفير ملاحه آمنة يجب على السفن استخدام الحد الأقصى من الإضاءة، وترك أنوار الخلف والجوانب مضاءة إذا كان ذلك لا يعرض الملاحه للخطر، وتلتزم السفن بعدم إبقاء أنوار السطح مضاءة عند الإبحار حيث أن ذلك يوهم السفن الأخرى أنها راسية، كما يمكن لأنوار الكاشفة ذات النطاق الواسع أن تضيء المنطقة الواقعة في مؤخرة السفينة وتساعد رصد كل من يقترب منها، ويمكن استخدام أضواء أجهزة إسقاط بانتظام للبحث عن المراكب المشبوهة بواسطة التوجيه الراديوي عن أمكن⁽¹⁾.

¹- voir : IMO, MSC/Circ. 623/Rev. 3, Anne , para. 19 –22 et para 35.

- ولمزيد من التفاصيل أنظر: مصطفى العطايفي، مكافحة الأعمال غير المشروعة ...، مرجع سابق، ص 225-

ثانيا: التجربة الجزائرية في تطبيق المدونة الدولية

عاشت الجزائر تجربة مأساوية بينت أن بإمكان الإرهاب استغلال الثغرات لارتكاب أفعاله الإجرامية، فقد تعرض مطار الجزائر العاصمة إلى هجوم ارهابي عام 1990، كما تم اختطاف طائرة Airbus للخطوط الجوية الفرنسية في ديسمبر 1994، أضف إلى ذلك عملية القتل التي تمت في ميناء جيجل وأدت إلى مقتل 07 بحارة إيطاليين للسفينة Lucina، لذلك لم تكن المعايير الأمنية الصارمة الخاصة بحركة السفن البحرية وأمن الموانئ، بالشيء الجديد على الجزائر.

اعتمدت الجزائر على مخطط أمني واضح للتصدي للهجمات الإرهابية منذ 1990 وذلك بمواجهتها بالوسائل والإمكانات المتاحة، فقد أنشأ مخططا أمنيا لحماية أملاكها وحماية الأشخاص، وتم تعميم هذا المخطط على نطاق واسع لحماية الأماكن العمومية، من بينها الموانئ والتي كانت هدفا مسطرا للإرهابيين. ونظر لكون الجزائر من الدول الرائدة والسباقة في مجال أمن السفن والمرافق المينائية ذلك أنها اتخذت إجراءات وقائية قبل دخول (Code ISPS) حيز التنفيذ، من خلال النصوص الوطنية، وهذا لاقتناعها بالضرورة العاجلة لمحاربة الأفعال غير المشروعة في البحر، وتتمثل هذه الإجراءات في:

أ: المرسوم التنفيذي رقم 95-192

يعتبر المرسوم التنفيذي رقم 95-192 المؤرخ بتاريخ 10/07/1995 من التشريعات السابقة على إصدار (Code ISPS)، الذي أصدرته الجزائر المتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، وقد تضمن أحكام هذا المرسوم إنشاء محافظة لأمن الميناء، تتبع للمديرية العامة للأمن الوطني⁽¹⁾، ومحافظة الميناء هي الجهاز القيادي الوحيد داخل المرفق

¹ - راجع المادتين 02 و 03 من المرسوم التنفيذي رقم 95-192 بتاريخ 10/04/1995 والمتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، ج.ر، العدد 38.

والتي تضمن على الدوام أمنه، وذلك مع احترام الصلاحيات المسندة إلى أجهزة وهيئات أخرى تابعة للدولة ومؤهلة لهذا الغرض. وتتولى محافظة الميناء ما يلي:

- ترأس وتنشط أعمال الجان المحلية لأمن الميناء.

- تعد مخطط أمن الميناء بالاتصال مع الأجهزة والسلطات الأخرى المسؤولة في المكان

وتسهر على تنفيذه.

- تقويم مدى التهديد وتقدر الوسائل الواجب استعمالها.

- تبدي رأيها في كل المخططات الرامية إلى إدخال التغيير على الميناء، أو تهيئة، أو

إنجازه.

- تحدد إجراءات تنفيذ ترتيبات الأمن في المكان الموضوع تحت مسؤوليتها.

- تتخذ أو تكلف من يتخذ كل التدابير الضرورية التي يكون غرضها أمن الأشخاص

والمحافظة على الأملاك.

- تتأكد على الخصوص بواسطة تفتيشات من فعالية الترتيبات المقامة والتدابير الأمنية

وتملي التصحيحات الضرورية في حالة ملاحظة التقصير⁽¹⁾.

ب: التزام المشرع الجزائري بأحكام (Code ISPS)

تعتبر الجزائر طرفا في اتفاقية (SLAS) المعدلة فقد نفذت تلقائيا في حقها التعديلات

المقتضية لمدونة (ISPS) من 01 جويلية 2004 عملا بالمادة 08 من الاتفاقية، وفي ما

يبدو كأنه صورة الاستعداد الداخلي لتطبيق التشريع الدولي، حيث أصدر المشرع المرسوم

التنفيذي رقم 418/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004⁽²⁾ والمتضمن تعيين السلطات

المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها. وقد تضمن

القسم الأول من الفصل الأول من المرسوم السالف الذكر، المخطط الوطني للأمن البحري

¹ - راجع المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 95-192.

² - المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية التابعة لها، ج. ر، العدد 82.

والمينائي، وتم اعتماده كإجراء موحد ومتكامل على المستوى الوطني، وذلك قصد ضمان امتثال المنشآت المينائية والسفن ذات الراية الوطنية لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية. وقد كلفت هذا المرسوم وزير النقل بتطبيق هذا المخطط والسهر على وضع مستويات الأمن الثلاثة، والموافقة على خطط أمن السفن والمرافق المينائية، بالإضافة إلى التقييم والمراقبة الدورية لاحترام أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق الأمنية، وتسليم الشهادة الدولية لأمن السفن، كما ألزم هذا المرسوم مؤسسات النقل البحري بتعيين، عون أمن الشركة، وعون أمن السفينة، وعون أمن المرافق المينائي⁽¹⁾.

واستنادا للمادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 418/04، أصدر وزير النقل قرار مؤرخ في 14 جانفي 2006 تضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي وسييرهما⁽²⁾. عملت الجزائر على توظيف جميع مواردها البشرية والمالية اللازمة لتطبيق المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية خاصة فيما يتعلق بالتكوين، وفي هذا الخصوص تم اتخاذ إجراءات تكوين وتدريب لعدد من ضباط أمن الشركات والسفن والموانئ في المدرسة العليا للبحرية، كما تم الإشهاد لما يقرب من 48 سفينة بالإبحار، ووضع الخطط الأمنية لنحو 11 ميناء وطني.

الفرع الثاني

تفعيل القواعد والمعايير الدولية للسلامة البحرية

إن حرية الملاحة البحرية لا يمكن أن تمارس إلا في ظروف أمنية لائقة، حتى تتمكن من حصول الحوادث البحرية التي يترتب عنها خسارة كبرى لدولة السفينة بسبب أهمية هذه

¹ - راجع المواد 02-04 من المرسوم التنفيذي رقم 04-418 السالف الذكر.

² - قرار وزير النقل المؤرخ في 14 جانفي 2006 والمتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي وسييرهما، ج، ر، العدد 23.

الوسيلة الاتصالية، الأمر الذي دفع بالدول إلى الاتفاق على مجموعة من القواعد الأدنى لسلامة الملاحة⁽¹⁾.

تتلخص القواعد الدولية لسلامة البحرية، في مجموعة من الضوابط المتعلقة بأساليب تشيد السفن وبمختلف التجهيزات التقنية المرافقة لها وبمناهج إدارتها، التي ينبغي مراعاتها سواء من طرف السفينة نفسها قبل خوضها غمار الملاحة البحرية أو من قبل دولة علمها من خلال الالتزامات الدولية الملقاة على عاتقها في هذه المسألة، كما يمكن حصر تلك المقاييس الهادفة إلى ضمان السلامة في البحار والمحافظة على الأرواح البشرية والوقاية من التصادم البحري، مع مراعاة ما يقتضيه ذلك كله من توافر المؤهلات والكفاءات الضرورية من جانب الربانة وطواقم السفن، ناهيك عن إخضاع هذه السفن للمعاينة من قبل المؤهلين من ذوي الخبرة في هذا الميدان⁽²⁾.

ولتوفير الوقاية الناجعة ضد الجرائم البحرية فإنه الأمر يقتضي خلق علاقة تكاملية بينها وبين القواعد الدولية لسلامة الملاحة البحرية، بالحرص على مراعاة السفينة للمعايير التقنية لسلامة البحرية (أولاً)، ومساهمة طاقم السفينة في تجسيد أهداف المجتمع الدولي بتحقيق سلامة الملاحة البحرية (ثالثاً)، وخضوع السفينة للقواعد الدولية الخاصة بالوقاية من التصادمات البحرية (ثالثاً)، بالإضافة إلى خصخصة الأمن البحري وتنسيق التعاون بين الدول (رابعاً).

¹ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر.....، مرجع سابق، ص 262-263.

² - أنظر كل من:

- لخضر زازة، مرجع سابق ص 124.

- تيفيلت فرحات كمال، الحماية الدولية للبيئة البحرية...، مرجع سابق، ص 53.

- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر...، مرجع سابق، ص 263-264.

- Daniel VIGNES, « Le navire et les utilisations pacifiques de la mer », in : Le navire en droit international, Colloque de Toulon, S.F.D.I, A. Pédone, Paris, 1992, P. 134.

أولاً: الحرص على مراعاة السفينة للمعايير التقنية للسلامة البحرية

تم إقرار عدد من الصكوك الدولية لتنظيم موضوع التقني للسلامة البحرية التي تمكن السفينة بقيام برحلات بحرية بصورة آمنة أهمها:

أ: الاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974

تم إبرام الاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار سولاس (SOLAS) بتاريخ 20 جانفي عام 1914، التي أعقبت باتفاقيات أخرى سنة 1929 و 1948 و 1960، سعياً منها معالجة الفراغات التي تشوب أحكام صك من تلك الصكوك، غير أن النسخة المبرمة بتاريخ 1 نوفمبر عام 1974⁽¹⁾، تعد بمثابة الركيزة الأساسية التي يقوم عليها النظام القانوني الدولي للسلامة البحرية، حيث نصت هذه الاتفاقية على مجموعة من القواعد الإلزامية، التي تمحورت أساساً حول ضوابط تشييد وتجهيز وإدارة السفن، زيادة عن المقاييس التقنية التي يتعين مراعاتها لضمان السلامة على متنها⁽²⁾، فضلاً عن التزام دولة العلم بمعاينة وتفتيش السفينة التابعة لها قبل وضعها حيز الخدمة وبإخضاع هذه المنشآت إلى معاينة دورية مرة واحدة كل سنة وكلما دعت الضرورة إلى ذلك⁽³⁾.

تجدر الإشارة إلى أن معاينة وتفتيش السفينة للتأكد من مدى توافرها على ضوابط السلامة البحرية، لا يقتصر فقط على دولة العلم وحدها، بل خولت هذه الاتفاقية بمقتضى أحكامها الحق في إخضاع السفن الأجنبية للرقابة أثناء تواجدها في ميناء دولة طرف فيها من قبل ضباط يتم تعيينهم من طرف دولة الميناء المعنية، إلى درجة أنها عمدت إلى منح مفتشي دولة الميناء صلاحية التنفيذ العملي لما تقتضيه هذه الرقابة، باتخاذ التدابير الضرورية التي تكفل عدم إبحار السفينة في حالة تهديدها المحقق بسلامة الأشخاص أو الممتلكات أو البيئية، عقب التحقق من عدم إمكانية تدارك هذه العيوب وتصحيحها، مع

¹ - أنظر: - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر...، مرجع سابق، ص 265.

² - كمال تيغليت فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية...، مرجع سابق، ص 54.

³ - Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, Op-Cit, P. 216.

إحاطة ذلك بسلسلة من التدابير والإجراءات القانونية، مثل إخطار ريان السفينة أو قنصل دولة علمها أو أقرب ممثل دبلوماسي للسلطة البحرية للدولة التي تحمل السفينة علمها⁽¹⁾.
تتمثل أهم القواعد التي تضمنتها الاتفاقية، في تلك التي أشارت إلى أجهزة والمخططات الهادفة إلى الوقاية من الحرائق، ووسائل الإنذار، وخدمات الإرساد الجوية، ومعدات الاتصال داخل السفينة، والأنظمة الرامية إلى الحفاظ على ثبات السفينة عقب تعرضها للحوادث البحرية⁽²⁾.

كما يجب أن تكون السفينة مجهزة بنظام (AIS) نظام التعريف الآلي، فقد أدركت المنظمة البحرية الدولية OMI أهمية هذه النظم (AIS) للسلامة البحرية، لذا نصت في عام 2002 في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (SOLAS) على وجوب تجهيز السفن التي تزيد حمولتها عن 300 طن، وتقوم برحلات دولية، بنظام التعريف الآلي من الدرجة (أ) (Class A) والذي صدرت مواصفاته في عام 1998.

وفي عام 2006 صدرت مواصفات الدرجة (ب) (Class B)، وبكمن هذا النظام في أعالي البحار بنظام LRIT، الذي يوفر للإبلاغ عن موقع السفينة أربع مرات في اليوم إلى دولة العلم، ففي دورتها 81 اعتمدت لجنة السلامة البحرية (MSC) التابعة للمنظمة البحرية الدولية، وأدخلت على اتفاقية سلامة الأرواح في البحر 1974 التي تم تعديلها (SALAS)، قاعدة تخص إقرار نظام تتبع السفن عن بعد، تستجيب هذه الوسيلة للهاجس الرئيسي المتمثل في زيادة سلامة الملاحة البحرية وأمن السفن.

يهم هذا النظام سفن نقل المسافرين وسفن الشحن والمركبات ذات السرعة العالية التي تتعدى سعتها الخام 300، باستثناء السفن المجهزة بنظام التعريف الآلي (AIS) التي توجد في المنطقة A1 من النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر.

¹ - لخضر زازة، مرجع سابق، ص ص 126-127.

² - Guillaume CHANTELAUVE, Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : « Cas du secteur maritime- Tendances et application », Thèse de Doctorat, Université de Lyon, 2006, P. 37.

بموجب هذه القاعدة، يجب أن تكون السفينة مجهزة بمعدات لبث رسالتها LRIT، وتضم هذه الرسالة تعريف السفينة ووضعيتها وكذلك تاريخ وساعة إرسالها، وللقيام بذلك، يتعين على كل دولة إنشاء مركز وطني لمعطيات LRIT لجمع وتحليل رسائل السفن التي ترفع علمها وكذلك الرسائل التي تأتي من السفن الأجنبية التي تتواجد في المياه الخاضعة لولايتها أو سلطتها⁽¹⁾.

تجدر الإشارة في هذا المقام إلى التطور الهائل الذي مس الاتصالات عبر الأقمار الاصطناعية، فقد تمت الاستفادة من التطور التكنولوجي في الميادين المتصلة بسلامة الملاحة البحرية، حيث نتج عن أشغال المؤتمر الدولي المنعقد تحت إشراف المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات بهدف دراسة إمكانية إدخال أنظمة جديدة في ميدان الاتصالات البحرية⁽²⁾، على إبرام الاتفاقية الدولية المتعلقة بنظام الاتصال البحري عبر الأقمار الاصطناعية (INMARSAT) المعتمدة بتاريخ 3 سبتمبر عام 1976 المعدلة عام 1985 21989⁽³⁾، وهو نظام جد متطور في ميدان الاتصالات البحرية، تم إقراره من طرف المنظمة البحرية الدولية بتاريخ 11 نوفمبر عام 1988، ثم ألحق بالباب الرابع من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، إذ أدخلت بموجب هذا النظام تحسينات بالغة في الأهمية على كل من نظام الاتصالات اللاسلكية في الميدان البحري وإجراءات الاستغاثة والسلامة البحرية، سعياً وراء جعل التقنيات المستخدمة مواكبة للتطور الذي طرأ في مجال الاتصالات بالأقمار الاصطناعية والاتصالات الأرضية، بصورة غير معقدة تتيح للأفراد تشغيل أغلبية وسائل الاتصالات الخاصة بهذا النظام مع السرعة الفائقة في تحذير

¹ - سلامة الملاحة البحرية، نظام تحديد وتتبع السفن عن بعد: <http://www.mtpnet.gov.ma>

² - OMI : « Etat récapitulatif des convention de l'Organisation.... », PP. 32-33.

³ - أنظر: - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر.....، مرجع سابق، ص 264.

المحطات المختصة المتواجدة في البر والسفن الأمر الذي سيحقق سرعة تحريك عمليات الإنقاذ⁽¹⁾.

ب: الاتفاقية الدولية المتعلقة بقياس حمولة السفن لعام 1969

تم إبرام الاتفاقية الدولية المتعلقة بقياس حمولة السفن في 23 جوان عام 1969 تحت إشراف المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات⁽²⁾، ويعود الفضل لهذه الاتفاقية في إرساء لأول مرة نظام عالمي موحد لقياس حمولة السفن⁽³⁾، فقد أوردت الاتفاقية الحالية عدة أحكام فيما يتعلق بمعاينة وتفتيش السفن، خاصة المادة 12 منها، التي نصت على وجوب إخضاع السفن التي تحمل أعلام الدول المتعاقدة، التي تفتيش من طرف ضباط مؤهلين يتم تفويضهم من قبل حكومات تلك الدول، حيث يهدف عمل هؤلاء الضباط إلى التحقق من مدى مطابقة أسلوب تشييد السفينة وخصائصها وتصميمها للبيانات المسجلة في شهادة الطنية الدولية، علاوة على أن هذه الشهادة ذاتها التي تحملها السفينة سارية المفعول⁽⁴⁾.

ج: الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن لعام 1966

تعتبر الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن لعام (International Convention on Load Lines) المعتمدة في لندن بتاريخ 5 أبريل عام 1966 التي دخلت حيز التنفيذ في 21 جويلية عام 1968، من أبر الاتفاقيات التي فرضت على السفن مراعاة مجموعة من القواعد والمعايير التقنية لكفالة صلاحيتها لمباشرة الملاحة

¹ - أنظر: - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 209.

² - أنظر كل من:

- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر.....، مرجع سابق، ص 264.

- René RODIER, Emmanuel DU PONTAVICE, Op-Cit, PP.47-47.

³ - OMI : « Etat récapitulatif des conventions de l'Organisation ... », P. 70.

⁴ - أنظر كل من:

- سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، 2015، ص 109.

- كمال تيغليت فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية...، مرجع سابق، ص 58.

البحري، فقد عكفت هذه الاتفاقية على تحديد معايير الاستغلال في السفن التجارية، وهي ضوابط تتعلق في الأساس بحدود الغطس المسموح به، حسب الجهات التي تبحر فيها والمواسم وعائم السفينة (Le franc-bord) المتمثل في تلك المسافة الموجودة بين مستوى المياه خارج السفينة والجزء الأعلى من سطح وتجسده أسطوانة مسجلة على متن السفينة مقسمة بخط في الوسط⁽¹⁾.

كما أوردت هذه الاتفاقية أحكاماً ألزمت بمقتضاها إخضاع السفن للمعاينة والتفتيش من طرف ضباط مؤهلين حتى عند تواجدها في موانئ الدول الأخرى المتعاقدة، بهدف التثبت من أن السفينة غير محملة بما يتجاوز الحد المسموح به في شهادتها، زيادة على أن وضعية خط الشحن الخاص بها مطابق للبيانات المحددة بموجب تلك الشهادة. كما تضمنت الاتفاقية ملاحق الأسس الفنية التي بموجبها يتم تحديد خط الشحن بالنسبة للسفينة، بالنظر إلى نوعها وطرزها وحجمها والحمولة المحددة لها، ووجه تخصيصها في نقل الركاب أو نقل البضائع، بيد أنه إذا كانت خطوط الشحن تسري على السفينة الخاضعة للاتفاقية الحالية، والتي يتم تشييدها بعد دخولها حيز التنفيذ على المستوى الدولي، إلا أنها تضمنت بعض الأحكام الخاصة التي يتعين على الدول المتعاقدة مراعاتها بالنسبة للسفن القائمة وقت نفاذ الاتفاقية⁽²⁾.

ثانياً: دور طاقم السفينة في تحقيق سلامة الملاحة البحرية

يقصد بصفة عامة بطاقم السفينة، العنصر البشري الذي يسير شؤونها⁽³⁾، فملاحة السفن تتطلب تواجد عدد معين من الأفراد على متنها من أجل إدارتها وصيانتها والمحافظة على

¹ - لمزيد من التفاصيل راجع كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 202.

- OMI : « Etat récapitulatif des conventions de l'Organisation ... », Op-Cit, PP. 26-28.

² - هاني دويدر، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 52.

- أنظر كذلك: كمال تيغيلت فراحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية....، مرجع سابق، ص ص 57-58.

³- Voir : René RODIER, Emmanuel DU PONTAVICE, Op-Cit, P. 175.

سلامتها وسلامة الأرواح البشرية التي عليها وما عليها من بضائع⁽¹⁾، كما يعرف طاقم السفينة على أنه مجموع الأشخاص العاملين على ظهرها، أي كانت طبيعة العمل الذي يكون كل واحد منهم مؤهلاً للاضطلاع به، وهذا يعني أن هذه العبارة تشمل الربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين وغيرهم، ونظراً لكون للعمل الذي يقومون به هؤلاء فنياً خطيراً الشأن، فأى تصرف خاطئ يصدر عن أي واحد منهم في قيادة السفينة وإدارتها، يؤدي حتماً إلى خسارة محققة في الأرواح والبضائع⁽²⁾.

إلى جانب الصكوك الدولية التي تطرقنا إليها مسبقاً، التي تتعلق بمعايير تصميم السفن وتجهيزها بالمعدات اللازمة لخوض غمارة الملاحة البحرية بصورة آمنة، هناك قواعد دولية أخرى تتمحور أساساً حول سلامة السفينة من زاوية الطاقم الذي يعمل على متنها⁽³⁾ ويتعلق الأمر بتلك الشروط والمعايير الدولية الخاصة بالكفاءة المهنية ومراعاة قواعد الشغل بالنسبة للعنصر البشري المكلف بقيادة السفينة أو العمل على متنها، فمن أجل تجسيد أهداف المجتمع الدولي المتعلقة بتحقيق سلامة الملاحة البحرية والوقاية من الجرائم البحرية، على الدول إيلاء الاهتمام اللازم لتكوين وتأهيل طواقم السفن التابعة لها والعناية الضرورية للشؤون الاجتماعية والمهنية لطواقم السفن التابعة لها، كما تبرز في هذه الوضعية أهمية التطبيق الصارم لاتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 147 بشأن المعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية⁽⁴⁾.

أ: مساهمة الدول في التكوين الممتاز لطاقم السفينة

¹- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2^{ème} Ed, Vuibert, Paris, 2015, PP. 90-100.

²- أنظر كل من:

- إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطي الملاحي في القانون الدولي، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان 2012، ص 49.

- كمال تيغليت فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية...، مرجع سابق، ص 60.

³- سامية مخلوف، مرجع سابق، ص 65.

⁴- كمال تيغليت فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية...، مرجع سابق، ص 61.

تعتبر مسألة التكون الممتاز لطاقم السفينة عاملا رئيسيا في ميدان الوقاية من الجرائم البحرية، التي أغلبها تقع بسبب الخطأ البشري، والحقيقة أن موضوع كفاءة وتأهيل رجال البحر، قد حظي بالاهتمام المتزايد منذ إنشاء المنظمة الأممية عموما وانعقاد المؤتمر الدولي بشأن سلامة الرواح في البحار لعام 1948 بصفة خاصة، حيث تنبه هذا الأخير إلى أهمية مسألة مؤهلات الربابنة والطواقم وتزويد السفن بالعدد الكافي من العاملين على ظهرها من ذوي الكفاءة والخبرة، فعمد إلى إصدار توصية بالغة في الأهمية مدلولها أن: " سلامة الأرواح لا تعتمد فقط على بناء السفن وتجهيزها بالمعدات الضرورية، بل ينبغي أن يقترن ذلك بتزويدها بطواقم تمتلك المؤهلات والكفاءات اللازمة التي تمكنها من التحكم في الجوانب الإدارية والملاحية لهذه السفن."، كما حث المؤتمر على ضرورة التنسيق بين المنظمة البحرية الاستشارية وبين منظمة العمل الدولية (O.I.T)، بهدف تحديد الاختصاصات المخولة لكل منهما في موضوع رجال البحر⁽¹⁾.

تم تنويع جهود المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات ومنظمة العمل الدولية، في شأن وضع الشروط والمعايير الخاصة بالكفاءة المهنية لرجال البحر وتوفير الظروف الضرورية لعملهم ومعيشتهم على متن السفينة، بإبرام الاتفاقية الدولية لمعايير تكوين رجال البحر، وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة (Convention STCW)⁽²⁾ في 7 جويلية عام 1978 والتي خضعت لعمامة مراجعة واسعة النطاق في 7 جويلية 1995 لتتوافق أحكامها مع التطورات التقنية الهائلة التي حصلت في ميدان الملاحة البحرية، ومن أهم نتائج الاستعراض الذي أجري على الاتفاقية الراهنة لعام 1995 هي إعداد المدونة الدولية الخاصة بمعايير التكوين وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة لرجال البحر، التي تتضمن لوائح تقنية مختلفة

¹ - نقلا عن: - كمال تيغليت فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية...، مرجع سابق، ص ص 61-62.

² - « International Convention , Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers » -

- دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 28 أبريل عام 1984، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 88-88، المؤرخ

في 26 أبريل عام 1988، ج، ر، ج، ج، العدد 22، الصادرة عام 1988.

- دخلت المرجعة التي تمت على هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 1 فيفري عام 1997.

كانت مدرجة في وقت سابق ضمن المرفق التقني للاتفاقية، بالإضافة إلى مجموعة من المعايير الدنيا لكفاءة البحارة مصحوبة بالإرشادات لغاية تنفيذ الاتفاقية الحالية⁽¹⁾، لمهنة البحارة وكفاءتهم دور كبير في الحفاظ على سلامة الأشخاص في البحر، إذا على هذا الأساس حددت الاتفاقية الراهنة المتطلبات الأساسية بشأن تكوين وتسليم شهادات رابنة السفن ورئيس الميكانيكيين وضباط الآلات، كما تجيز هذه الاتفاقية لصالح دولة العلم إقرار أساليب تكوين تختلف عن الأساليب التي تضمنتها الاتفاقية ذاتها، مشترطة في نفس الوقت معادلتها لقواعد هذه الأخيرة مع إعلام المنظمة البحرية الدولية بكافة التدابير المتخذة في هذا الشأن⁽²⁾، وبمقتضى المادة 10 من هذه الاتفاقية تم فرض إخضاع كل سفينة أثناء تواجدها في ميناء دولة طرف في الاتفاقية للرقابة من قبل ضباط يتم تفويضهم من طرف حكومة تلك الدولة. من أجل التحقق من أن الشهادات الصادرة بموجب أحكامها صحيحة وسارية المفعول على الصعيد الدولي⁽³⁾.

تتمثل الشروط الفنية الواجب توفرها في افراد طاقم السفينة التي وضعها المؤتمر الدولي لمعايير تكوين رجال البحر وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة لعام 1978 في:

- يجب أن يكون الشخص سليماً من الناحية الصحية.
- يجب أن يكون مؤهلاً أكاديمياً.
- يجب أن تكون لديه خبزة كافية.
- يجب أن ينجح في مسابقة تقييمها الدولة.
- يجب أن يحصل على شهادة من جهة حكومية تؤهل الشخص للقيام بالوظيفة⁽⁴⁾.

¹ - لمزيد من التفاصيل راجع: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ((UNCTAD)، استعراض النقل البحري لعام 2011، منشورات الأمم المتحدة، جنيف، نوفمبر 2011، ص 154.

- أنظر كذلك: كمال تيغليت فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية....، مرجع سابق، ص 62.

² - أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 203-204.

³ - أنظر: زازة لخضر، مرجع سابق، ص 133.

⁴ - أنظر: إيناس خالدي، مرجع سابق، ص 50.

تمت عدة تعديلات على كل من الاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تكوين رجال البحر، وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة لرجال البحر لعام 1978، والمدونة الخاصة بمعايير تكوين وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة لرجال البحر لعام 1995، حيث تم الإقرار على أنه ستصبح هذه التعديلات موضع التنفيذ في 1 جانفي عام 2012، بموجب إجراء قبول الضمني وستتيح معايير معززة لتدريب البحارة، وتم تعديل الاتفاقية الحالية مع المدونة في عدة مناسبات أخرى، غير أن التعديلات المعتمدة عام 2010، تمثل ثاني مراجعة رئيسية لهذه الاتفاقية⁽¹⁾، ومن بين هذه للتغيرات نجد:

- أ) تحسين تدابير منع ممارسات تزوير شهادات الكفاءة وتعزيز عملية التقييم.
- ب) مراجعة المتطلبات فيما يتعلق بساعات العمل والراحة ومتطلبات جديدة لمنع استخدام المخدرات والكحول، فضلا عن معايير محدثة لمعايير اللياقة الطبية للبحارة.
- ج) متطلبات إجازة جديدة للبحارة الماهرة.
- د) متطلبات جديدة للتدريب على التقنيات الجديدة مثل النظام الإلكتروني لعرض الخرائط والمعلومات.
- هـ) متطلبات جديدة بشأن التدريب على القيادة الجماعية.
- و) متطلبات جديدة لتدريب العاملين الكهربائيين التقنيين وإجازتهم.
- ز) تحديث متطلبات كفاءة العاملين.
- ح) معايير جديدة للتدريب الأمني، وأحكام تكفل حسن تدريب البحارة على التصرف حين تعرض سفينتهم لهجوم القراصنة.
- ط) إدخال منهجية حديثة للتدريب، بما في ذلك التعليم عن بعد والتعلم المستند إلى شبكة الإنترنت.

¹ - كمال تيغليت فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية...، مرجع سابق، ص 63.

(ي) إرشادات جديدة للتدريب موجهة للعاملين على متن السفن العاملة في المياه القطبية.

(ك) إرشادات جديدة للتدريب موجهة للعاملين الذين يشغلون النظم الدينامكية لتحديد الموقع⁽¹⁾.

ب: العناية الضرورية للشؤون الاجتماعية والمهنية لطواقم السفن التابعة لها

لابد على الدول إيلاء العناية الضرورية للشؤون الاجتماعية التي يعيشها الطاقم على متن السفينة، إذا هي تؤثر سلبا على نوعية العمل الذي يقوم به الفراد، إذ أنه في العديد من الحالات كانت تلك الظروف السبب المباشر في وقوع البحارة في أخطاء فادحة تمخضت عنها نتائج وخيمة على سلامة الأرواح البشرية، فهذه الاعتبارات قد عمدت منظمة العمل الدولية إلى إبرام العديد من الاتفاقيات بهدف تنظيم الشؤون الاجتماعية والمهنية لرجال البحر⁽²⁾.

ومن بين الاتفاقيات المبرمة في هذا المجال نجد:

- الاتفاقية رقم 7 لعام 1920 تتعلق بالسن الأدنى لالتحاق بالعمل البحري.
- الاتفاقية رقم 53 لعام 1936 تتعلق بتكوين رجال البحر.
- الاتفاقية رقم 73 لعام 1946 تتعلق بالفحص الطبي لرجال البحر.
- الاتفاقية رقم 92 لعام 1949 تتعلق بإسكان الطواقم على متن السفن.
- الاتفاقية رقم 68 لعام 1946 تتعلق بخدمات الإطعام لرجال البحر.
- الاتفاقيتين رقم 55 ورقم 56 لعام 1936 تتعلقان بالتزامات الواقعة على عاتق مجهز السفينة في حالة مرض رجل البحر أو تعرضه لحادث.
- الاتفاقية رقم 130 لعام 1969 تتعلق بالإسعافات الطبية وتعويضات المرض لرجال البحر.

¹ - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، استعراض النقل البحري لعام 2011، مرجع سابق، ص 154.

² - لخضر زازة، مرجع سابق، ص 132.

- الاتفاقية رقم 91 لعام 1949 تتعلق بالعتل المدفوعة الأجر بالنسبة لرجال البحر.
- الاتفاقية رقم 22 لعام 1936 تتعلق بعقد الالتزام الخاص ببجارة السفن التجارية.
- الاتفاقية رقم 180 لعام 1996 تتعلق بالفترة الزمنية لعمل رجال البحر⁽¹⁾.
كما تم خلال الاجتماع الحادي عشر للدول الأطراف في الاتفاقية العامة لقانون البحار لعام 1982، إبراز المشاكل التي يواجهها البحارة، ولاسيما الخطر المتزايد الناشئ عن هجمات القراصنة، بالإضافة إلى التخلي عن هؤلاء البحارة وتدهور حقوقهم التقليدية، وفي هذا الصدد أقر فريق الخبراء المشترك بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، والمعني بالمطالبات في حالات وفاة البحارة والأضرار الشخصية التي تلحق بهم والتخلي عنهم، خلال اجتماعه المنعقد في الفترة الزمنية الممتدة من 30 أبريل إلى غاية 4 ماي عام 2001، مشروع قرار ومبادئ توجيهية بشأن مسؤوليات مالكي السفن فيما يتعلق بالمطالبات التعاقدية للتعويض عن الأضرار الشخصية التي تلحق بالبحارة أو عن وفاتهم، حيث تم تقديم هذه النصوص القانونية إلى اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية بقصد الموافقة عليها وتقديمها إلى جمعية المنظمة لاعتمادها⁽²⁾.

تم إبرام اتفاقية جديدة في هذا المجال والتي تتمثل في الاتفاقية الدولية للعمل البحري (convention du travail maritime)، المعتمدة في مدينة جنيف السويسرية في 23 2006، صادق عليها الاتحاد الروسي والفلبين في 20 أوت عام 2012، دخلت حيز التنفيذ

¹ - أنظر كل من:

- محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر...، مرجع سابق، ص ص 262-268.

- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 132.

- كمال تيغيلت فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية...، مرجع سابق، ص 64.

- Patrick CHAUMEETTE, « Le contrôle des navires par les Etats riverains », In : Les Cahiers Scientifique du Transport, N° 35, France, 1999, P60

² - تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات وقانون البحار، الدورة السادسة والخمسون للجمعية العامة (A/56/58/Add.1)، البند رقم 30 (أ) من جدول أعمال الجمعية العامة، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 5 أكتوبر عام 2001، ص ص 12-13.

في 20 أوت عام 2013⁽¹⁾، تم من خلال هذه الاتفاقية المبرمة برعاية مشتركة من منظمة العمل الدولية والمنظمة البحرية الدولية إرساء أكثر من 68 معيارا من معايير العمل الدولية ذات الصلة بالبحارة وتحديد المسؤوليات الواقعة على عاتقهم وحقوقهم في مسائل العمل والمسائل الاجتماعية في القطاع البحري، حيث تعتبر هذا الاتفاقية الركيزة الأساسية الرابعة، إذ أنها تستكمل اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية الثلاث الرئيسية، المتمثلة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، والاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تكوين رجال البحر، وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة لعام 1978، والاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن عام 1973. تستهدف هذه الاتفاقية تهيئة ظروف عمل كريمة لبحارة العالم الذين يفوق عددهم 1,2 مليون بحارة وإتاحة ظروف المنافسة النزيهة لمالكي السفن، إذ بعد نفاذها ستغطس الاتفاقية الجديدة البحارة العاملين في حوالي 70% من سفن النقل البحري في العالم، وتحدد الاتفاقية المتطلبات الدنيا في عمل البحارة من جميع وجوهها تقريبا، وهي تمثل آلية دولية ناجعة فيما يتعلق بالامتثال للمعايير وإعمالها، عبر التفتيش الذي تجريه دولة العلم لظروف عمل البحارة وعيشتهم وإجازتها.

تتضمن الاتفاقية ثلاثة أجزاء مختلفة ولكنها مترابطة فيما بينها وهي: المواد واللوائح التنظيمية والمدونة، حيث تحدد المواد واللوائح التنظيمية الحقوق والمبادئ والالتزامات الأساسية للدول الأطراف التي تصادق على الاتفاقية، في الوقت ذاته تتضمن المدونة معلومات بخصوص تنفيذ اللوائح التنظيمية، وهي بدورها تتألف من الجزء (أ) (المعايير الإلزامية) والجزء (ب) (المبادئ التوجيهية غير الإلزامية)، وتنظيم اللوائح التنظيمية والمدونة الواردة في الاتفاقية في خمسة مجالات عامة تدرج تحت خمسة عناوين، تشمل مجموعات من الأحكام ذات الصلة بحق أم بمبدأ بعينه، بما في ذلك (أ) الشروط الدنيا الواجب أن

¹ - BIT: « Rapport du Directeur général sur l'évolution du secteur maritime », Conférence internationale du Travail, 94^{ème} session (maritime), Organisation internationale du Travail, Genève, 2006, PP. 1-54.

تستوفيها البحارة للعمل على متن السفينة، (ب) شروط العمل، (ج) السكن ومرافقة الترفيه والغذاء والخدمات المتعلقة بالإطعام، (د) الوقاية الصحية والرعاية الطبية والرفاء والحماية الخاصة بالضمان الاجتماعي، (هـ) الامتثال والإعمال.

تفرض الاتفاقية الخاصة بالعمل البحري على الدول الأطراف بعض الوثائق الإلزامية، حيث يتطلب من كل دولة طرف من السفن التي تتجاوز حمولتها 500 طن إجمال وتقوم برحلات دولية أن تحمل على متنها شهادة العمل البحري وإعلانا بالامتثال للعمل البحري وفق نموذج تنص عليه المدونة وتتاير على تحديثهما، وورد بيان لشروط عمل البحارة وطروف معيشتهم التي ينبغي أن تتحقق منها دولة العلم وتوافق عليها قبل إجازة السفينة: العمر الأدنى، شهادة طبية، مؤهلات البحارة، الاتفاقيات الخاصة بعمالة البحارة، استخدام أي خدمة توظيف أو تعيين خاصة مرخصة أو مجازة، ساعات العمل أو الراحة، مستويات تطعيم السفينة، السكن، مرافق الترقية، الغذاء والخدمات المتعلقة بالإطعام، الصحة والسلامة والوقاية من الحوادث، الرعاية الطبية على متن السفينة، إجراءات الشكاوى على متن السفينة، دفع الأجور للبحارة⁽¹⁾.

ج: اتفاقية منظمة العمل الدولية 147 بشأن المعايير الدنيا الواجب مراعاتها على

متن السفن التجارية لعام 1979

أبرمت اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 47 بشأن المعايير الدنيا التي يقتضي الأمر على متن السفن التجارية في 29 أكتوبر عام 1976، حيث ألزمت الاتفاقية الدول الأطراف في سبيل محاربة ظاهرة السفن غير المنضبطة، لاسيما سفن أعلام المجاملة بسن قوانين ترسي بموجبها معايير للسلامة في السفن المسجلة على أراضيها، بما في ذلك معايير الكفاءة المهنية وساعات العمل وتزويد السفن بالطواقم الكافية، تأميننا لسلامة الحياة البشرية

¹ - مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، استعراض النقل البحري لعام 2013، مرجع سابق، ص 122.
- Voir : **Catherine CHABAUD**, « Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans? », Rapport du Conseil « économique, social et environnemental, Les édition des journaux officiel de la république française , France, juillet 2013, PP. 196-197. www.lecese.fr

على متنها⁽¹⁾، كما تلزم الاتفاقية باتخاذ التدابير الملائمة للضمان الاجتماعي وتوفير ظروف العمل على متن السفن، فضلا عن إقرار هذه الاتفاقية وبرتوكول عام 1996 الملحق بها، بأحقية دولة الميناء في مراقبة السفن المتوقفة في موانئها أثناء مسار نشاطها العادي أو لسبب يتعلق بتشغيلها للتحقق من مراعاة تلك السفن للضوابط الواردة في هذه الاتفاقية، بل ويحق لها اتخاذ التدابير الضرورية لتصحيح أي وضع يحدث ظهر السفينة من شأنه الإخلال بالسلامة والصحة⁽²⁾.

ثالثا: خضوع السفينة للقواعد الدولية الخاصة بالوقاية من التصادمات المترتبة عن الحوادث الملاحية

توصل المجتمع الدولي عبر المنظمة البحرية الدولية الاستشارية للحكومات على إبرام اتفاقية دولية متعلقة بالنظام الدولي للوقاية من التصادمات البحرية في البحر (Convention COLREG) المعتمدة في لندن في 20 أكتوبر عام 1972 التي دخلت حيز النفاذ في 15 جويلية عام 1977. حيث تم إرساء من خلالها مجموعة من القواعد الدولية الهادفة إلى منع وقوع التصادمات بين السفن أثناء ملاحظتها، التي تتمحور فيما يلي: قواعد الإبحار والمناورة التي تحكم قيادة السفن تحت أية ظروف للرؤية، قواعد قيادة السفن أثناء الرؤية المحدودة، قواعد الأنوار والعلامات، ناهيك عن قواعد الإشارات الصوتية والضوئية، ويشار إلى أنه ركزت الاتفاقية الراهنة بصفة خاصة على نظام تقسيم المرور في البحر (La séparation du trafic en mer)⁽³⁾.

¹ - Patrick CHAUMETTE, Op-Cit, PP. 58-61.

² - أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 204-205.

- كمال تيغليت فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية...، مرجع سابق، ص 64.

- Patrick CHAUMETTE, Op-Cit, PP.61-62

³ - أنظر:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص ص 205-206.

فهذه القواعد الخاصة بتقسيم حركة المرور البحري تلعب وظيفة محورية في الوقاية من الجرائم البحرية مع كثافة توظيف عددا من الطرق البحرية، قد فرض تنميط هذه القواعد بأنظمة تقسيم المرور، إذ أنه منذ فترة زمنية عمدت مجموعة من الدول إلى فرض على السفن الرافعة لعلمها ممارسة الملاحة البحرية في طرق محددة، على الأقل في المناطق التي تعرف كثافة في الحركة الملاحية، فهذه الطرق التي ينبغي أن تسلكها السفن في أحد الاتجاهين صعودا أو هبوطا، والتي تم الفصل بينها بمنطقة عازلة يحظر المرور فيها، مثلما هو معمول به في مجال الطرق السيارة (Les autoroutes)، تعرف في الممارسة البحرية بنظام تقسيم المرور، ويعد هذا النظام أسلوبا في تنظيم حركة المرور البحري، حيث أخذت به تشريعات وطنية في البداية ليتم فيما بعد تعميمه إقليميا، من خلال معاهدتين إقليميتين أبرمتا عام 1929 و1948 بشأن منطقة الشمال الأطلسي، ثم أقدم المجتمع الدولي في فترة موالية على إضفاء الطابع العالمي عليه، بمقتضى القرارات التي أصدرتها المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات في هذه المسألة، بالإضافة إلى القواعد الواردة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار في 1960 و1974، ناهيك عن إدراجه ضمن أحكام الاتفاقية المتعلقة بالنظام الدولي للوقاية من التصادمات في البحر لعام 1972، ليصبح بالتالي نظام تقسيم المرور، نظاما إلزاميا تجبر السفن على مراعاتها وأن الإخلال بمتطلباته تترتب عنه مسؤولية ريان السفينة المعنية أو تجهزها⁽¹⁾.

- **Tullio TREVES**, « Le navire et la comptabilité entre les utilisations de la mer », In : Le navire en droit international, Colloque de Toulon, S.F.D.I, A. Pédone, Paris, 1992, PP. 155-156.

¹ - أنظر كل من:

- محمد البراز، مرجع سابق، ص ص 206-208.

- كما ل تيغيلت فرحات، الحماية الدولية للبيئة البحرية....، مرجع سابق، ص 59.

الفرع الثالث

التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية ضد السفينة أثناء ممارسة حق التدخل في أعالي

البحار

هناك نوعان من تدابير التي تتخذها الدولة الساحلية في أعالي البحار أثناء ممارسة حق التدخل في أعالي البحار وهي التدابير القانونية (أولاً)، والتدابير المكافحة وذلك وفقاً للقانون الدولي للبحار والاتفاقيات ذات الصلة (ثانياً).

أولاً: التدابير القانونية

من التدابير التي تعتمد عليها الدولة الساحلية أثناء تدخلها في أعالي البحار هي تلك المنظمة من خلال اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أو تلك الأحكام التي استقرت عليها الاتفاقيات على ترتيبها: المادة 07 من اتفاقية تهريب المهاجرين، والمادة 17 من اتفاقية مكافحة المخدرات، والمادة 08 من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة والبروتوكولات الملحقة لعام 2005، والمواد 100، 108، 109، 110، 111 من اتفاقية قانون البحار، والمبدأ المشترك في هذه المواد هو مبدأ التعاون لقمع الجرائم في البحر، من أجل السيطرة على الجريمة في أعالي البحار، الذي يظهر من خلال الترتيبات بين الدول على المستوى الثنائي أو الجماعي.

أ- تتعاون الدولة الساحلية مع الدول الأخرى لمكافحة الجرائم الدولية المرتكبة ضد الأشخاص والأموال أو تلك الجرائم عبر الوطنية أو ضد الأمن والسلامة البحرية في أعالي البحار، وذلك وفقاً للقانون الدولي للبحار وتطبيق أحكام الاتفاقيات بما تنطوي عليه من نصوص المتمثلة في المادة 100 و108 فقرة 01 و109 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والمادة 17 فقرة 01 من اتفاقية مكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات، والمادة 08 مرر 01 من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية، التي تطبق خارج المساحات المائية الخارجة عن سيادة الدولة الساحلية، حيث جاء

في الأحكام السابقة الذكر بالحث على اتخاذ التدابير ضد السفن الضالعة أو المشتبه في ضلوعها في ارتكاب جريمة من الجرائم وفق ضمانات وشروط معينة.

ب- تقتضي ضرورة التعاون بين الدول الأطراف إلى أقصى حد ممكن لمكافحة الجرائم البحرية كالقرصنة وجريمة التهريب، وذلك وفقا لقانون البحار الدولي (المواد 100، 108 فقرة 01، 109 فقرة 01)⁽¹⁾، حيث تم وضع عدة تدابير قانونية التي من شأنها وضع حد لارتكاب تلك الجرائم في أعالي البحار بواسطة السفن، ذلك أنها تعد من ضمن المجالات المحددة كشكل من أشكال التعاون بمقتضى اتفاقيات والبروتوكولات، والمتمثلة في المساعدة البحرية المتعلقة بالحالات البحرية، فاهتمام المجتمع الدولي بهذه الجرائم والقيام بإصدار صكوك دولية بهذا الخصوص لأجل مكافحتها هو الذي يؤسس هذا التعاون وهذا ما يتضح من خلال اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والاتفاقيات ذات الصلة على أن اتخاذ التدابير فعالة لمنع ومكافحة الجرائم البحرية الدولية عن طريق البحر يتطلب نهجا دوليا شاملا، وهو ما تفرضه طبيعة الجرائم المرتكبة بواسطة السفن، التي تعبر في أعالي البحار الذي لا يخضع لسيادة أي دولة، وبذلك تكون نطاق تطبيق التعاون الدولي لمكافحة جرائم البحر في أعالي البحار، فالدولة الساحلية لها حق فرض اختصاصها القضائي وممارسة الولاية الجنائية على السفن لضبط العديد من الجرائم حال تواجد تلك السفن في بحرها الإقليمي.

يتم التعاون من أجل مكافحة الجرائم البحرية الدولية عن طريق البحر في سياق قراءة أحكام الصكوك الدولية⁽²⁾ مع قانون الدولي للبحار خاصة اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والتي تتضمن المبدأ العام في القانون الدولي، والذي مفاده بأن السفينة لها جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، وتخضع الولاية القضائية فيما يتعلق بالجرائم التي ترتكب على ظهر

¹ راجع المواد 100، 108 فقرة 01، 109 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² رجع المواد المادة 08 والمادة 09 من بروتوكول تهريب المعاجرين، والمادة 17 من اتفاقية مكافحة الاتجار، المادة 8 مكرر من الاتفاقية الشاملة لقمع الأعمال غير المشروعة.

سفينة تتواجد بعرض البحر لدولة العلم إلا في حالات استثنائية، وتمارس سيطرتها على السفن التي ترفع علمها في المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية⁽¹⁾

ثانياً: تدابير مكافحة

تتمثل تدابير مكافحة فيما يلي:

أ: تعيين سلطة وطنية مختصة وموظفين مفوضين

تم النص على عدة تدابير تعاون دولية فيما يخص سفن الملاحة البحرية، والتي يشتبه في ضلوعها في ارتكاب الجرائم التي أشرنا إليها سابقاً، وهذه التدابير تتعلق بتعيين سلطة وطنية مختصة وموظفين مفوضين. فلتسهيل التعاون بين الدول حسب المادة 08 مكرر فقرة 05 فقرة فرعية (د) من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة⁽²⁾ يستوجب الأمر تعيين سلطة وطنية مركزية مختصة لمعالجة الحالات البحرية، ويتم إخطار الدول الأطراف بتعيين تلك السلطة المختصة، خلال فترة تمتد من شهر إلى شهرين عن ذلك التعيين عن طريق الأمين العام للأمم المتحدة⁽³⁾، وذلك لكي يتسنى نقل المعلومات إلى جميع الدول، وتزويد مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة ببياناتها التفصيلية، حتى يتسنى إدراج تلك المعلومات ضمن الدليل الإلكتروني المباشر للسلطات الوطنية المختصة الذي يتولاه المكتب، وتضطلع هذه السلطة المختصة⁽⁴⁾ بالمهام التالية:

- تلقي طلبات المساعدة من الدول الأطراف والاستجابة لها.

- إرسال طلبات المساعدة إلى تلك الدول.

- تلقي طلبات تأكيد التسجيل أو حق سفينة في رفع علم الدولة والاستجابة لها.

- إرسال طلبات التفويض إلى دول الأطراف لاتخاذ التدابير المناسبة.

¹ - راجع المادة 97-1 فقرة 01، والمادة 92 فقرة 01، والمادة 94 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع المادة 08 مكرر فقرة 05 فقرة فرعية (د) من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة 2005.

³ - راجع المادة 08 مكرر فقرة 15 من نفس الاتفاقية.

⁴ - القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين، مرجع سابق، ص 86.

-تستجيب السلطة أو السلطات الوطنية المختصة دون إبطاء لأي طلب يرد لها.
كما يتم تعيين موظفين مفوضين حسب المادة 107 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والمادة 08 مكرر فقرة 10 فقرة فرعية (د) من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام 2005، والمادة 17 فقرة 10 من اتفاقية قمع الإتجار غير المشروع لعام 1988، وذلك لأجل حصر سلطة ممارسة الصلاحيات المفوضة بموجب الصكوك ذات الصلة في جهة مختصة من مسؤولي إنفاذ القوانين أو مخولين آخرين، أو الضباط من السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو من سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة تبين أنها تابعة للحكومة ومخولة لهذا الغرض، الذين يتمتعون بالتدريب اللازم والكفاءة والمعدات اللازمة، ومن الملائم أن يتم تعيين ضابطا من رجال الشرطة أو الجمارك أو حرس الحدود على الفضل ليكون مفوضا بمهام للأغراض التي تتعلق بممارسة صلاحيات التنسيق والتعاون الدولي، وقد تفرض اتخاذ هذه الإجراءات أنشطة التعاون في مجال إنفاذ القانون في البحار، التي تثير العديد من المسائل المعقدة، بما في ذلك تحديات ضمان سلامة الحياة في البحار، ومقتضيات العدالة الجنائية والحاجة لضمان مراعاة مقتضيات الحماية، وبذلك فإن مسألة الصلاحيات الممنوحة إلى الموظفين المفوضين الذين سيعملون في بعض الأحيان خارج الإقليم الوطني تشمل على ضوء الاعتبارات الواقعية ما يلي:

-صلاحيات إيقاف السفن واعتلاءها واحتجازها.

-صلاحيات التفتيش والضبط.

-صلاحيات استجواب الأشخاص الموجودين على متن السفينة.

-القدرة على الاستعانة بمساعدة من قبيل المترجمين وغيرهم من الذين تلزم مساعدتهم

من الناحية العملية مثل مهندسي السفن والفنيين الميكانيكيين.

-القدرة على إحالة الأشخاص الموجودين على متن السفينة إلى السلطات المعنية، بما

فيها سلطات إنفاذ القانون والأجهزة المسؤولة عن تقييم طلبات الحماية المدنية، ويمكن

للموظفين المفوضين اتخاذ الإجراء المناسب، إذا تعلق الأمر بسفينة توجد أسباب وجيهة للاشتباه في كونها ضالعة في ارتكاب جريمة عن طريق البحر وينطبق ذلك في الحالات التالية:

-عندما يتعلق الأمر بسفينة علم الدولة.

- عندما يتعلق الأمر بسفينة لها جنسية أو جعلت شبيهة بسفينة ليس جنسية.

-عندما يتعلق الأمر بسفينة ترفع علم دولة أخرى طرف ففي الحالة الأولى والثانية

يمارس الموظفون المفوضين صلاحيات إنفاذ القانون، أما في الحالة الأخيرة يجوز أن تتخذ الصلاحيات بناء على ما يقتضيه القانون الدولي للبحار، من حق الدولة الساحلية أو حقها في ممارسة المراقبة في المنطقة المتاخمة أو المطاردة الحثيثة، بينما إذا تعلق الأمر بسفينة ترفع علم دولة طرف أخرى وتوجد خارج البحر الإقليمي ينبغي الحصول على تفويض بممارسة صلاحيات الإنفاذ من السلطة الوطنية المختصة، والذي يجوز منحه إذا طلبت تلك الدولة الطرف مساعدتها أو فوضتها باتخاذ فيما يتعلق بالسفينة⁽¹⁾.

كما يتعين على الدول القيام بمبادرة إلى تقديم المساعدة بالقدر الإمكان وفي حدود إمكانياتها عندما يطلب منها ذلك من دولة طرف من أجل قمع استعمال السفينة في ارتكاب الجرائم، والتي تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه بأن هناك سفينة ضالعة في تهريب المهاجرين، سواء كانت هذه السفينة ترفع علمها أو تدعي أنها مسجلة لديها أو لا جنسية لها أو تحمل في الواقع جنسية الدولة طرف المعنية مع أنها ترفع علما أجنبيا أو ترفض إظهار علمها.

¹- أنظر القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين، مرجع سابق، ص ص 88 و90-91.

المطلب الثاني

التدابير الردعية التي تتخذها الدولة الساحلية أثناء التدخل لقمع الجرائم البحرية في أعالي

البحار

أوردت قواعد القانون الدولي والنصوص الاتفاقية ذات الصلة مجموعة من التقنيات المختلفة التي تمارسها الدولة الساحلية أو الدول الأخرى أثناء ممارسة حق التدخل نتيجة توافر الأسباب الاعتقادية في أن السفينة المشتبه فيها قد تورطت في ارتكاب إحدى الجرائم البحرية في أعالي البحار، والتي من الممكن استخدامها أو عدم استخدامها تبعاً للحالة، وقبل أن نتطرق إليها لابد من الإشارة أولاً إلى الشروط الواجب توافرها لصحة عملية الضبط (الفرع الأول)، في حين نتطرق إلى الإجراءات التي تتبعها الدولة الساحلية لضبط هؤلاء المجرمين، والتي تتلخص في كل من ممارسة حق الاقتراب والتحقق من العلم وحق الزيارة والتفتيش وحق المطاردة الحثيثة (الفرع الأول)، بالإضافة إلى محاكمة ومعاينة مرتكبي الجرائم (الفرع الثاني).

الفرع الأول

صفة القائم بعملية الضبط

يعتبر شرط توافر صفة القائم بعملية الضبط من الإجراءات الجنائية الجوهرية لمحاكمة مرتكبي الجرائم البحرية (أولاً)، وذلك باتباع التدابير الواجب مراعاتها عند القيام بعمليات الضبط في أعالي البحار (ثانياً).

أولاً: توافر شرط صفة القائم بعملية ضبط المجرمين

تأكد الحق لقادة السفن الحربية والحكومية في ممارسة سلطة الضبط ضد السفن المتورطة في ارتكاب الجرائم البحرية في أعالي البحار من قبل العديد من الصكوك القانونية، فكانت

البداية بنص المادة 107 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽¹⁾ التي تنص على ما يلي: " لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن والطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك. "

وهو نفس الإجراء الذي أقرته اتفاقية فيينا لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1982 في المادة 17 منها⁽²⁾ التي تنص على ما يلي: " لا يجوز أن تقوم بأي عمل طبقاً للفقرة 04 من هذه المادة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة ويسهل تبين أدائها لمهام رسمية ولها الصلاحية للقيام بذلك العمل. "

كما تم تأكيد هذا الإجراء من خلال المادة 08 مكرر الفقرة 10 (د، هـ) من بروتوكول اتفاقية SUA ، حيث نص على وجوب تنفيذ تدابير ضبط السفن المتورطة في الأعمال غير المشروعة من قبل مسؤولي إنفاذ القوانين أو مسؤولين مخولين آخرين من السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو من السفن أو طائرات حكومية، كما ذهب إلى أبعد من ذلك بتطرقه لتحديد عبارة مسؤولو القوانين أو مسؤولون مخولون آخرون⁽³⁾.

وتجدر الإشارة أن أمر تحديد الأشخاص الحاملين لصفة الضبطية على متن السفن يرجع للقوانين الداخلية للدولة المتدخلة أو الساحلية، وذلك بالرغم التأكيد عليه من الصكوك الدولية السابقة الذكر.

¹ - راجع المادة 107 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع المادة 17 فقرة 10 من اتفاقية فيينا لعام 1988.

³ - راجع المادة 08 مكرر الفقرة 10 (د، هـ) من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

- يقصد بمسؤولو إنفاذ القوانين أو مسؤولون مخولون آخرون، الأفراد الذين يرتدون ملابس رسمية أو يضعون شارات أخرى تعرف عنهم بوضوح على أنهم يعملون في إنفاذ القوانين أو في أي هيئات حكومية أخرى ومصرح لهم حسب الصول من قبل حكومتهم.

ففي فرنسا نصت المادة 04 من الباب الأول من قانون 589-94 المؤرخ في 15 جويلية 1994، المتعلق بنماذج تطبيقات الدولة لسلطات الشرطة القضائية في البحر، والمعدل بالمادة الأولى من القانون 13-2011، على أن ضباط الشرطة القضائية المعيّنين وفق الشروط التي حددها مرسوم مجلس الدولة، وهم قادة المبانى الحكومية وضباط البحرية الوطنية الموجودين على متن هذه السفن وقادة طائرات الدولة، يكلفون بالمراقبة في البحر، والبحث والقبض على المتورطين في ارتكاب الجرائم المشار إليها في الفقرة 02 من المادة 01، كما يقومون بمصادرة الأشياء والوثائق المتعلقة بارتكاب تلك الجرائم، بناء على إذن مسبق من النائب العام، إلا في حالة الضرورة القصوى⁽¹⁾.

ثانيا: التدابير الواجب اتباعها

فبالنسبة للتدابير المتخذة ضد الأشخاص على متن السفن، فقد تضمن القسم 3 من الفصل الأول المتعلق بممارسة الدولة لسلطات الضبط في البحر بموجب المادة 1521 من قانون الدفاع الفرنسي وقد أوردتها المادة 6 من القانون 13-2011. وحسب المادة 11/1521 من قانون الدفاع يمكن لقادة السفن المذكورين بالمادة 4/1521 تدابير قسرية بالحرمان من الحرية بشرط أن تكون هذه التدابير لازمة وضرورية للحفاظ على السفينة وحمولتها وسلامة الشخاص، ولاتخاذ قرار بشأن حسب نص المادة 12/1521 يجب على قادة السفن الذين قاموا بتقييد حرية الأشخاص بالرجوع إلى المحافظ البحري، أو مندوب الحكومة لاتخاذ إجراءات الدولة في البحر، مع ضرورة إخطار النائب العام صاحب الاختصاص الإقليمي في أقرب وقت ممكن، ولتمديد هذه التدابير القسرية خارج 48 ساعة الأولى، يجب على النائب بناء على طلب من القادة العسكريين، أن يطلب من قاضي الحريات والاعتقال، تمديد مدة الاعتقال لتصل إلى 120 ساعة، وتبقى هذه الإجراءات قابلة

¹ - Voir : L'art 1. Para. 4 de la loi N° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative a la lutte contre la piraterie et a l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, journal officiel de la république Française N° 4 du 6 janvier 2011, P. 374.

للتجديد بنفس الشروط الموضوعية والشكلية إلى حين تقديم هؤلاء الأشخاص على السلطة المختصة⁽¹⁾.

ويقوم قاضي الحريات الاعتقال في حالة اتخاذ إجراءات المتابعة القضائية. بإصدار أمر مسبب قابل للاستئناف، وتحال نسخة منه في أقرب وقت ممكن من قبل النائب العام إلى المحافظ البحري أو مندوب الحكومة لاتخاذ إجراءات الدولة في البحر، كما يبلغ للشخص موضوع الاعتقال باللغة التي يفهمها، ويستفيد الشخص بإجراء فحص طبي ثاني خلال مدة الاحتجاز، بعد إجراء الفحص الأولي خلال 24 ساعة الأولى من الاعتقال، ويحال الشخص المعتقل على السلطة القضائية المختصة لحظة وصوله إلى الأراضي الفرنسية⁽²⁾.

الفرع الثاني

الإجراءات الردعية التي تتخذها الدولة الساحلية لضبط مرتكبي جرائم أعالي البحار توجد تقنيات مختلفة تمارس على متن السفينة، وهذه التقنيات نفس التقنيات التي تمارس في المناطق الخاضعة للسيادة الوطنية، غير أن نظامها مختلف، وتتلخص هذه التقنيات في كل من حق الاقتراب والتحقق من العلم (أولاً)، وحق الزيارة والتفتيش (ثانياً)، بالإضافة إلى أمر تحويل السفينة (ثالثاً)، وحق المطاردة الحثيئة (رابعاً).

أولاً: حق الاقتراب والتحقق من علم السفينة

يعطي العرف الدولي للسفن الحربية في أعالي البحار الحق في أن تقترب من السفن الخاصة، وتطلب إليها أن ترفع علمها للتحقق من جنسيتها، وذلك في أحوال استثنائية⁽³⁾، فالاقتراب ما هو إلا دعوة للسفينة لإظهار علمها لمعرفة انتماءها القانوني⁽⁴⁾، وليس أكثر من

¹ - Voir L'article 6 de la Loi N0 2011-13 du 5 janvier 2011.

² - نقلا عن: مصطفى العطاوي، مكافحة الأعمال غير المشروعة...، مرجع سابق، ص ص 308-309.

³ - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي...، مرجع سابق، ص 223

⁴ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر...، مرجع سابق، ص 258.

ذلك، وللسفينة الخاصة الامتناع عن أي تحقيق تحاول السفينة الحربية إجراءه، كما أنها ليست ملزمة أن تنتظر حتى تقترب منها السفينة الحربية، ولا يزال حق الاقتراب يمارس حتى الوقت الحاضر⁽¹⁾، وذلك بالرغم من أنه لم يعد يحظى في الوقت الحاضر بتلك الأهمية التي كان يتمتع بها قبل ذلك، نتيجة لتزويد معظم السفن بالأجهزة اللاسلكية التي تجعلها في اتصال دائم ومستمر مع غيرها من السفن، وكذلك مع الموانئ البحرية⁽²⁾، وقد كانت الحكمة من إقرار حق الاقتراب هو أن أعالي البحار تعتبر طريقاً عالمياً للمواصلات البحرية والتجارية الدولية، لذا يجب تنظيمه والمحافظة على الأمن فيه، ويكون الاقتراب تحت مسؤولية المقترب، السفينة التي تمارس هذا الحق، الذي أقره القانون القضاء المتمثل في القضاء الأمريكي في قضية التصادم بين السفينة الحربية الأمريكية أليغاتور والسفينة التجارية البرتغالية ماريافلورا، وفي حالة الخطأ يجب التعويض⁽³⁾.

فالقاعدة المعمول بها على السفن الخاصة عند ملاقاتها السفن الحربية أن تبادل برفع علمها في الحال، ويعتبر رفع السفينة الحربية لعلمها بمثابة إنذار للسفن الخاصة بوجوب رفع علمها، فقد حصل أن اقتربت سفينة حربية أمريكية (اليكاتور) من السفينة الخاصة (ماريانا فلور) باعتقادها بأن الأخيرة بحاجة إلى مساعدة، ولكن السفينة البرتغالية فتحت النيران على السفينة الأمريكية وتبادلاً إطلاق النار، تم اقتديت السفينة البرتغالية إلى بوسطن حيث قررت أمام القضاء بأنها حسبت أن السفينة الأمريكية سفينة قرصنة، فقررت المحكمة الإفراج عنها⁽⁴⁾.

ثانياً: حق زيارة السفينة وتفتيشها

أما حق الزيارة وتفتيش السفن، هو إجراء عملي يبدأ عندما تجد السفينة الحربية أسباباً جدية للاشتباه بالسفينة الخاصة أنها ترفع علم غير علم دولتها، وهذا الحق يخول للسفن

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 470.

² - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي...، مرجع سابق، ص 224.

³ - محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر...، مرجع سابق، ص 259.

⁴ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 179.

الحربية، تفقد سفينة خاصة تابعة لدولة أجنبية في أعالي البحار وذلك من أجل فحص الأوراق الثبوتية للسفينة، إذا توافرت لديها الشبهة أن السفينة متورطة في ارتكاب الجرائم البحرية⁽¹⁾.

يتم حق الزيارة بقيام سفينة أو طائرة حربية بإرسال زورق تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه بها، لتدقيق وثائقها والصعود إلى ظهرها، أو طائرة ارتكبت إحدى المخالفات الخاصة بالقرصنة والإتجار بالرقيق واللبث الإذاعي من السفينة والطائرات عديمة الجنسية، والسفينة أو الطائرة التي يحق لها الزيارة يجب أن تكون سفينة حربية، أو خاصة بالزيارة تعود لدولة التي ترفع علمها⁽²⁾ ما أكدته اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958⁽³⁾، وكذا لجنة القانون الدولي في المادة 1/46 من تقريرها لعام 1956⁽⁴⁾.

كما تؤكد اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على حق الزيارة إضافة للأسباب المذكورة سابقا، السفينة بدون جنسية، أو قيام السفينة بفعالية لإخفاء علمها الوطني أو رفعها لعلم دولة أخرى أو رفضها إظهار هويتها لإخفاء جنسيتها عن السفينة الحربية التي تقوم بالزيارة والتفتيش، أو السفينة التي تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به، أو الإتجار بالمخدرات⁽⁵⁾.

أما إذا بقي الشبهة قائمة يتوجب طلب الإذن لتفتيشها إذا كانت لها دولة تتبع لها وتحمل جنسيتها وعلمها، أما إذا كانت بدون هوية أو تعذر أخذ الإذن، فيجوز الشروع في تفتيش السفينة⁽⁶⁾، مع مراعاة الإجراءات التالية:

1- أخذ الإذن بالتفتيش من دولة السفينة إذا أمكن ذلك، وإبلاغ الربان بطلب التفتيش، ففي حالة التثبيت من جنسية السفينة وأنها تتبع لدولة ما وجب أخذ الإذن من الدولة لتفتيش السفينة، والشروع بالتدابير الضبط الأخرى من استجواب الأشخاص وغيره، وعلى الدولة التي

¹ - راجع المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي العام...، مرجع سابق، ص 255.

³ - راجع المادة 22 و23 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

⁴ - محمد حافظ غانم، مرجع سابق، ص 301.

⁵ - راجع المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁶ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 187.

يطلب منها الإذن أن تكلف من يتولى أمر ذلك مع الطرف الطالب أو منفردا، ويجوز للدول الأطراف في الاتفاقية أن تخطر الأمين العام للمنظمة البحرية بإعطاء الإذن لاتخاذ تدابير الضبط خلال وقت معين تعطي الإذن بعده تلقائيا، إذنا من الوصول للسفينة⁽¹⁾.

2- يجب أن تكون لدى الدولة الساحلية دلائل تبرر عملية الفحص والتفتيش، فلا يجوز أن تمارس السفن والطائرات الحربية إجراءات الضبط ضد جميع السفن المارة في أعالي البحار، وإلا سوف يؤدي ذلك إلى القضاء على مبدأ حرية أعالي البحار، لذلك يجب على السفن والطائرات الحربية ألا تمارس سلطات الضبط إلا في مواجهة السفن التي توجد أدلة كافية، على أنها تورطت في أعمال إجرامية، فإذا لم يسفر التفتيش عن أن السفينة ارتكبت عملا من أعمال غير المشروعة، فإن دولة السفينة الحربية القائمة بالتفتيش، تسأل عن هذا التصرف، وبناء على ذلك يحق للسفينة محل الضبط أن تطالب التعويض عن الأضرار التي لحقتها نتيجة أعمال الضبط غير المبررة⁽²⁾.

لقد ورد نظام يقيد من حق زيارة وتفتيش السفن، يسمى بمصطلح " التسليم المراقب"، وهو من أهم أساليب التحري الخاصة التي تقوم على السماح للشحنات غير المشروعة بمواصلة طريقها وعدم ضبطها، سواء في نطاق وطني أو دولي بهدف البحث والتحري عن الجرائم الخطيرة وجمع الأدلة عنها والكشف عن مرتكبيها، ووفقا لهذا الأسلوب، إذا تم اكتشاف بضائع تحتوي على مخدرات على متن السفينة بعد إبحارها، تقوم الدولة الساحلية بإبلاغ دولة العبور أو دولة الوصول أو دولة العلم للاشتراك في وضع الخطط اللازمة

¹ - راجع المادة 08 مكرر فقرة 05 فقرة من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005. والمادة 17 فقرة 04 من اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988.

² - عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 246.

لمعرفة شبكة تهريب المخدرات تنفيذا لتسليم المراقب، فهنا لا يمكن مباشرة إجراءات الضبط ضد السفن التي تخضع لإجراء التسليم المراقب إلا بعد وصولها لوجهتها النهائية⁽¹⁾.

ثالثا: تحويل السفينة

وجد هذا الإجراء في "الممارسة الحربية البحرية"، وهو أمر صادر عن السفينة الحربية المتحاربة لسفينة تجارية، للذهاب إلى نقطة معينة أو بعد مسار محدد. ومع ذلك فالتحويل، لا يجب أن يكون في سياق الحرب البحرية حتى يكون تطبيقها ممكنا، أو يرد الأمر من قبل سفينة أخرى للوصول إلى وجهة محددة، بمفهوم آخر أن عملية تحويل السفينة ما هو إلا إجراء يقصد منه تثبيت السفينة في ميناء معين لإجراءات التفتيش أكثر دقة وصرامة لضبط أدلة الجريمة، ومن تطبيقاتها ما قامت بها لقوات البحرية الفرنسية ضد السفينة المملوكة للشركة الإيطالية، التي انطلقت بتاريخ 1959/05/2 من ميناء "جنوى" باتجاه "سوسة" التونسية، وفي عرض البحر قامت القوات البحرية الفرنسية، بأمر من الحكومة الفرنسية- التي قامت بزيارة السفينة وتفتيشها، بحجة أنها تحمل على متنها أسلحة موجهة إلى المتمردين الجزائريين- على حسب رأي الكاتب- فقررت السلطات الفرنسية بتفتيش شحنة السفينة، فتم تحويل السفينة، واقتيادها إلى ميناء "بون" الألماني، وذلك بتاريخ 1959/05/03، أين أخضعت السفينة إلى عملية تفتيش دقيقة دامت 31 ساعة للسلع والبضائع التي تحملها، إلا أن العملية باءت بالفشل⁽²⁾.

رابعا: المطاردة الحثيئة

أشرنا سابقا أنه، تعتبر المطاردة الحثيئة استثناء على الولاية التابعة لدولة العلم، لأنها بمثابة استمرار ولاية الدولة الساحلية، أو استمرار "الفعل الولاية" كانت يمكن أن يبدأ لو لم

¹ - لقد أخذ بهذا النظام المشرع الجزائري بموجب المادة 40 من الأمر 05-06 المؤرخ في 32 أوت 2005، المتعلق بمكافحة التهريب، ج، ر، عدد 59، الصادرة بتاريخ 28 أوت 2005.

² - بتغة عبد الحفيظ، تدخل الدولة في أعالي البحار....، مرجع سابق، ص 133.

تترك السفينة تلك المنطقة، فالمطاردة الحثيثة تسمح بضمان فعالية ولاية الدولة الساحلية⁽¹⁾، فبعد أن تنطلق المطاردة الحثيثة من المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو ولايتها يعتبر هذا استمرار لتلك المطاردة في أعالي البحار إلى غاية اعتقال السفينة المطاردة، غير أن الأمر ليس في الغالب هكذا، إذ أنه هناك حالات التي تنجح فيها السفينة المطاردة في الدخول إلى البحر الإقليمي للدولة التابعة لها أي التي تحمل علمها، أو تدخل بحر الإقليمي لدولة ثالثة أو المياه الأربيلية بالنسبة للدولة الأربيلية، ففي هذه الحالة على السفينة المراقبة أن تنتهي مطاردها للسفينة، حيث لا يجوز ممارسة أية سلطة داخل بحر إقليمي لدولة ثالثة⁽²⁾.

والمسألة التي تثار في هذا الصدد كما أشرنا سابقا حول ما إذا ممكن الاستمرار في مطاردة سفينة أجنبية إذا تمكنت من دخول المنطقة المجاورة لدولتها أو لدولة ثالثة، وبالنظر إلى الهدف من إنشاء المنطقة المجاورة حسب ما ورد في المادة، والذي هو حماية بعض المصالح الخاصة للدولة الساحلية فيها، فإنه لا يمكن أن تشكل مؤسسة لحماية حقوق ليست لها علاقة بهذه الأهداف الخاصة، علاوة على أن المنطقة المجاورة هي أقرب من حيث نظامها القانوني إلى أعالي البحار منه إلى البحر الإقليمي فيما يتعلق بممارسة حرية الملاحة، وبالتالي فلا مانع من الاستمرار في مطاردة السفينة الأجنبية حتى وإن دخلت المنطقة المجاورة لدولتها، أو المنطقة المجاورة لدولة ثالثة، لأن الدولة الساحلية لا تمارس على المنطقة المذكورة سيادة بل تمارس فقط ولاية محدودة بحماية بعض المصالح الخاصة المتعددة على سبيل الحصر في الاتفاقية.

كما أشرنا سابقا على التساؤل بالنسبة إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة التي يمكن أن تنطلق منها المطاردة الحثيثة في حالة ما إذا حدث هناك خرق للقوانين والأنظمة السارية

¹ - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 474.

² - راجع المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

المفهوم، والمرتبطة بالحقوق المنصوص عليها بشكل محدد في المادة 56 من اتفاقية 1982، وبالتالي مادام إن الدولة الساحلية تمارس هناك ولاية محدودة فإن بإمكان السفينة المراقبة الاستمرار في مطاردة سفينة أجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة العلم أو لدولة ثالثة، كما لو كانت تلك المطاردة مستمرة في أعالي البحار⁽¹⁾، حيث لا يجيز المطالبة بالإفراج عن سفينة احتجزت داخل حدود ولاية دولة واصطحبت إلى ميناء تابع لتلك الدولة لغرض التحقيق معها أمام السلطات المختصة، بالاستناد فقط إلى أن السفينة قد مرت أثناء رحلتها وهي مصطحبة عبر جزء من المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار، إذا جعلت الظروف ذلك ضرورياً.

أما في استمرار المطاردة الحثيثة فوق الجرف القاري لدولة علم السفينة المطاردة، أو الجرف القاري لدولة ثالثة، فإن الأمر يخلف حسب ما إذا كنا بصدد وجود جزر من اصطناعية من عدمه، فالمياه التي تعلق الجرف القاري تعتبر بموجب المادة 78 جزء من أعالي البحار⁽²⁾، ويجب أن لا تمس ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الجرف القاري النظام القانوني لتلك المياه أو للحيز الجوي الذي يعلوها.

أما بالنسبة للمطاردة التي تتم لأسباب تتعلق بارتكاب أعمال الجريمة دولياً، فقد تم الاستقرار على أن ممارسة تجارة الرقيق والقرصنة وتجارة المخدرات واللبث الإذاعي المصرح به في أعالي البحار جرائم دولية، لما تمثله من خطر على جميع الدول بدون استثناء، وأوجب على كل دولة أن توقع العقاب على مرتكبيها أياً كانت جنستهم سواء ارتكبوها في المجالات الحرة الخاضعة لسيادتها أو ولايتها في أعالي البحار.

أما في حالة ما إذا رفضت السفينة التوقف والخضوع لعملية المراقبة في حالة الاشتباه في قيامها بأحد الجرائم التي ذكرناها أعلاه، فالواقع أن مثل هذه الأعمال تبرر المطاردة في

¹ - راجع المادة 111 فقرة 07 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع المادة 78 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

أعالي البحار، إلا أن ذلك لا يعني ممارسة لحق المطاردة الحثيثة، لأن ملاحقة سفينة في أعالي البحار من أجل الإتجار بالرقيق أو القرصنة مثلا لا يعتبر خرقا لحقوق دولة بعينها، بل هو خرق لحقوق المجموعة الدولية بكاملها، ثم إن الملاحقة تتم في منطقة لا تخضع لسيادة أية دولة، في حين أم المطاردة الحثيثة يجب أن تنطلق من مجالا بحرية خاضعة لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية المتضررة من سلوك السفينة المطاردة.

أما في حالة انقطاع المطاردة الحثيثة لا يؤدي إلى توقفها، حيث يمكن الاستمرار فيها إلى حين إخضاع السفينة المشتبه فيها للمراقبة، وهو أمر يختلف عن حق المطاردة الحثيثة الذي ينتهي حين تنقطع المطاردة، لأن الانقطاع ينفي عنها نعت الحثيثة. ولممارسة حق المطاردة الحثيثة لأسباب تتعلق بجرائم دولية يشترط مجموعة من الشروط الشكلية والموضوعية والتي سبق أن تطرقنا إليها أعلاه.

الفرع الثالث

قيام الدولة الساحلية بمتابعة ومحاكمة مرتكبي الجرائم البحرية في أعالي البحار قضائيا

باعتبار الجرائم البحرية جرائم تمس بالجماعة البشرية جمعا كجريمة القرصنة البحرية

أو جرائم عبر الوطنية أو الإرهاب البحري وأعمال التهريب البحري، فإنه على الدولة

الساحلية وغيرها من الدول باتخاذ الإجراءات الجنائية ضد مرتكبي الجرائم ومعاقتهم، فعليها

أن تتعاون في البحث عن الأشخاص الضالعين في ارتكاب تلك الجرائم والقبض عليهم

ومعاقتهم، وهذا وفقا للمبدأ المعترف به في القانون الدولي العام " إما المحاكمة أو التسليم"،

وذلك باحترام القواعد الدولية الخاصة بالتسليم (أولا)، ونبين مدى قدرة الدولة الساحلية تطبيق

القانون الوطني على الجرائم (ثانيا).

أولا: التسليم

عرفت المادة 01 من المعاهدة النموذجية لتسليم المجرمين الصادرة بقرار الجمعية

العامة رقم 45/116 تسليم المجرمين على أنه، " مجموعة الإجراءات القانونية التي تهدف

إلى قيام دولة بتسليم شخص متهم أو محكوم عليه إلى دولة أخرى، لكي يحاكم بها أو ينفذ فيها الحكم الصادر عليه من محاكمها"⁽¹⁾، يعتبر هذا النظام "التسليم" أو كما يسمى بالاسترداد كتضامن بين الدول في سبيل مكافحة الجرائم الدولية البحرية، حيث تمت الإشارة إليه صراحة في الاتفاقيات الدولية، والتي من بينها اتفاقية SUA التي اعتبرت الأفعال الإجرامية المحددة في المادة 03 منها كأعمال السطو أو الاحتجاز أو الاستيلاء ضد السفن، أو غيرها من الأفعال المهددة لسلامة الملاحة البحرية، أفعال تستوجب التسليم، وتعتبر هذه الاتفاقية الأساس القانوني للدولة المتلقية طلب تسليم في حالة ارتكاب الأفعال المشار إليها أعلاه، وعلى نفس الاتجاه سار البروتوكول المعدل لها لعام 2005⁽²⁾.

كما أقرت اتفاقية فيينا لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988 بنظام التسليم، حيث صرحت على أن كل جريمة من الجرائم التي تنطبق عليها الاتفاقية يجوز فيها تسليم المجرمين، واعتبرت نفسها الأساس القانوني للتسليم فيما يتعلق باي تسليم جرم تنطبق عليها، كجريمة الإتجار غير المشروع بالمخدرات⁽³⁾.

كما تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000، حكا يتعلق بتسليم المجرمين، فقد صرحت على أنه الجرائم التي تتورط في ارتكابها جماعة إجرامية منظمة، والمشار إليها في المادة 03 منها، تندرج ضمن الجرائم الخاضعة للتسليم في أية معاهدة لتسليم المجرمين سارية بين الدول الأطراف، واعتبرت نفسها الأساس القانوني للتسليم فيما يتعلق بأي تسليم جرم تنطبق عليها، كتهريب المهاجرين والإتجار بالبشر عبر البحر⁽⁴⁾.

¹ رقية عواشيرية، "نظام تسليم المجرمين ودوره في تحقيق التعاون الدولي لمكافحة الجريمة المنظمة"، محنة المفكر، العدد 4، 2009، ص 19.

² راجع المادة 11 من اتفاقية SUA.

– راجع كذلك المادة 10 من بروتوكول 2005.

³ راجع المادة 06 من اتفاقية فيينا لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية.

⁴ راجع المادة 16 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000.

لتطبيق نظام التسليم يتطلب بالإضافة إلى عنصر الاختصاص القضائي توافر شروط

معينة وهي:

1- شرط يتعلق بالشخص المطلوب تسليمه، فقد يكون من رعايا الدولة طالبة التسليم، وقد يكون رعية للدول المطلوب منها التسليم، وهو الأمر الذي خلق جدلا واسعا في نظام التسليم، كون العديد من الدول التي ترفض تسليم رعاياها لدول أخرى، وهو ما أخذت به الجرائر حيث صرحت على أنه إذا كان الشخص المطلوب تسليمه جزائري الجنسية⁽¹⁾، وقد تكون الرعية لدولة ثالثة.

2- الشروط المتعلقة بالجريمة سبب التسليم، يعني أن تكون الجريمة التي تبيح التسليم على قدر كبير من الخطورة والجسامة، ويعتمد في تحديد الجريمة محل التسليم معيار الوصف القانوني، وفي هذا الصدد أوضح المشرع الجزائري أنه لا يجوز قبول التسليم إذا كان الفعل لا يعاقب عليه طبقا للقانون الجزائري بعقوبة جنائية أو جنحة⁽²⁾، في حين نجد مختلف العقوبات التي أقرتها مختلف التشريعات الجنائية الداخلية للجرائم البحرية تدخلها في إطار الجرائم التي تجيز التسليم. ويضاف إلى ما سبق الا تكون الجريمة محل التسليم ذات صبغة سياسية⁽³⁾، أو أن يكون التسليم لغرض سياسي، كما هو الحال لبعض جرائم الاختطاف للسفن، أو نقل الأسلحة لحركات التحرر.

3- شرط التجريم المزدوج، وهو الشرط المفترض توافره في الجرائم البحرية بالنظر إلى العدد الكبير للدول الموقعة على الاتفاقيات المتعددة الأطراف والاتفاقيات الإقليمية والثنائية ذات الصلة بمكافحة تلك الأعمال، حيث يجب أن يشكل السلوك المطلوب تسليمه نموذجا

¹ راجع المادة 698 فقرة 01 من الأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

² راجع المادة 697 فقرة 02 والفقرة الفرعية 05 من نفس الأمر.

³ راجع المادة 698 فقرة 02 من نفس الأمر.

إجراميا في التشريعات الجنائية لكلا الدولتين التي تطلب والتي يطلب منها التسليم، وأخذ المشرع الجزائري بهذا الشرط بموجب المادة 695 من قانون إجراءات الجزائية⁽¹⁾.

كما تمت الإشارة إلى مسألة التسليم أثناء العبور في الوسط البحري، ففي هذه الحالة يجب على الدولة الطالبة أن تقدم طلب إلى دولة العبور مرفق بكافة الوثائق المبررة للتسليم بالطريق الدبلوماسي، وتقوم هذه الأخيرة بإصدار إذن العبور، ويسلم للدولة المطالبة التي تبت فيه وتوافق عليه بصفة مستعجلة إلا إذا يمس بمصالحها الأساسية⁽²⁾، وبعد الموافقة على هذا الطلب ينقل الشخص المطلوب عبر الإقليم البحري لدولة العبور حيث يصبح الشخص المطلوب خاضعا لأحكام قانونها، ويمكن احتجازه مؤقتا إن اقتضى الأمر⁽³⁾.

ثانيا: مدى قدرة الدولة الساحلية تطبيق القانون الوطني على الجرائم

تطبيقا لمبدأ الاختصاص العالمي الجنائي أو كما يصطلح عليه بمبدأ الصالحية العالمية أو الشاملة، أحد المبادئ المستجدة في القانون الدولي، ويقصد به انعقاد الولاية للمحاكم الجنائية الوطنية للمساءلة والمعاقبة عن الجرائم الدولية المحددة ضمن التشريع الوطني، دون ضرورة وجود رابطة بين الشخص مرتكب الجريمة والدولة صاحبة الاختصاص، ومن ثم فإن هذا الاختصاص يمارس بشأن تلك الجرائم التي ترتكب خارج حدود الإقليمية للدولة، كما هو الحال بالنسبة لمنطقة أعالي البحار، ومن غير الأشخاص

¹ - راجع المادة 695 من الأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

² - راجع المادة 18 من اتفاقية تسليم المجرمين بين الجزائر والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-464 المؤرخ في 11 ديسمبر 2006، ج، ر، العدد 81.

³ - راجع المادة 15 فقرة 03 من الاتفاقية النموذجية لتسليم المجرمين، التي تضمنها قرار الجمعية العامة رقم 116/45،

في الوثيقة: A/RES/45/116.P274.

- لمزيد من التفاصيل أنظر: مصطفى العطاوي، مكافحة الأعمال غير المشروعة...، مرجع سابق، ص ص 319-320.

الذين يحملون جنسيتها، مما يجعل البحث عن تحديد مكان وقوع الجريمة أو جنسية مرتكبها عديم الفعالية، ومن دون أثر في أعمال هذا المبدأ⁽¹⁾.

باعتبار هذه الجرائم ماسة بمصلحة الجماعة الدولية، فالاختصاص ينعقد لكل أعضاء هذه المجموعة الدولية، فالمعيار الموضوعي لإعمال هذا المبدأ يكمن في طبيعة الجريمة نفسها ومدى اعتبارها دولية أم لا، فبالعودة إلى الجرائم التي محل الدراسة نجدها تتدرج ضمن المعيار الموضوعي، فهي جرائم دولية حسب طبيعتها، أما المعيار الموضوعي فيتمثل في منع إفلات مرتكبي الجرائم الدولية الخطيرة من العقاب والمسؤولية، فهو يحتاج إلى أساس قانوني يدعمه.

وفي هذا الصدد سنحاول في هذه النقطة أن نبين مدى قدرة الدولة الساحلية تطبيق القانون الوطني على الجرائم، وذلك بعد القبض عليهم وممارستها كل الإجراءات والتدابير اللازمة الخاصة، فبعد إثبات التهمة على المجرم تتفرد محاكم الدولة الساحلية بمحاكمة وتطبيق العقوبات المقررة على الجريمة البحرية التي ارتكبها المجرم في أعالي البحار بحكم أن قواعد القانون الدولي أحالت هذا الاختصاص إليها.

فيما يتعلق بجريمة القرصنة البحرية، فهي تخضع لاختصاص المحاكم الوطنية، وتطبق عليها قوانين وعقوبات الداخلية المقررة لهذه الجريمة، ففي هذا الصدد تنص المادة 105 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾ على أنه " لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من عقوبات كما أن لها أن تحدد الإجراءات الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية".

ويعاقب القانون الجزائري على فعل القرصنة البحرية بحسب المادة 519 من القانون البحري الجزائري، بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة، مع مصادرة

¹ - أنظر: نجاه أحمد إبراهيم، المسؤولية الدولية عن انتهاك قواعد القانون الدولي الإنساني، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2009، ص 249.

² - راجع المادة 105 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

السفينة وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها، كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة أو شارك فيها⁽¹⁾.

كما نصت المادة 06 من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005⁽²⁾، على أنه: " تتخذ كل دولة طرف ما يلزم من إجراءات لإقرار ولايتها القانونية على الأفعال الجرمية التي تنص عليها الموا 3 و3 مكرر و3 مكرر ثانيا و3 مكررا ثالثا ...".

أما فيما يخص جرائم الإتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، فإن المادة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988⁽³⁾، تؤكد أيضا الاختصاص للمحاكم الوطنية بالنظر في هذه الجرائم، والتي جاءت تحت عنوان " الجرائم والجزاءات"، حيث تحث على ضرورة اتخاذ كل طرف ما يلزم من تدابير لتجريم أفعال الإتجار غير المشروع بالمخدرات في إطار قانونه الداخلي، وحثت الأطراف على ضمان ممارسة أية سلطات قانونية تقديرية، بموجب قوانينها الداخلية، فيما يتعلق بملاحقة مرتكبي الجرائم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، ونبهتهم إلى ضرورة وضع محاكمها أو سلطاتها المختصة الأخرى في اعتبار الطبيعة الخطيرة للجرائم المذكورة في الاتفاقية.

وبعاقب المشرع الجزائري على الإتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، بموجب المادة 17 من قانون 04-18⁽⁴⁾ التي تنص على ما يلي: " يعاقب بالحبس من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) وبغرامة 5.000.000 دج إلى 50.000.000 دج كل من قام بطريقة غير مشروعة بشحن المخدرات أو المؤثرات العقلية أو نقلها عن طريق

¹ راجع المادة 519 من الأمر 76-80 من ق. ب. ج.

² راجع المادة 06 من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005

³ راجع المادة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988.

⁴ راجع المادة 17 من القانون 04-18 المؤرخ في 25 ديسمبر 2004، المتعلق بالوقاية من المخدرات والمؤثرات العقلية وفتح الاستعمال والإتجار غير المشروعين بها، ج، ر، العدد 83.

العبور،....وتصبح العقوبة السجن المؤبد في حالة ارتكاب الفعل السابق من قبل مجموعة إجرامية منظمة"، كما يعاقب المشرع الجزائري بمقتضى المادة 19⁽¹⁾ على الاستيراد والتصدير باعتبارهما أهم عناصر جريمة الإتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، وذلك بنصها التالي: " يعاقب بالسجن المؤبد كل من قام بطريقة غير مشروعة بتصدير أو استيراد مخدرات أو مؤثرات عقلية".

وفيما يخص جريمة الإتجار غير المشروع بالأسلحة عبر البحر، فقد تم إقرار عقوبة السجن المؤبد لكل من يتورط في تهريب الأسلحة، عبر مختلف مناطق المراقبة البرية والبحرية⁽²⁾، كما تم إقرار عقوبة السجن المؤبد على استيراد أو المتاجرة بالأسلحة بدون رخصة⁽³⁾.

أما فيما يخص جريمة التهريب البحري، فيخول الحق للدولة الساحلية في الجرائم المتعلقة بالتهريب البحري باعتبارها ذات طابع عبر وطني وهذا وفقا لنص المادة 03 فقرة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية على أنه: "يكون الجرم نل طابع عبر وطني إذا:

(أ) ارتكبت من دولة واحدة،

(ب) ارتكبت في دولة واحدة ولكن جرى جانب كبير من الإعداد أو التخطيط له أو توجيهه أو الإشراف عليه في دولة أخرى،

(ج) ارتكبت في دولة واحدة، ولكن ضلعت في ارتكابه جماعة إجرامية منظمة تمارس أنشطة إجرامية في أكثر من دولة واحدة،

¹ - راجع المادة 19 من القانون 04-18 لعام 2004.

² - راجع المادة 14 من الأمر 05-06 المؤرخ في 23 أوت 2005، المتعلق بمكافحة التهريب، ج، ر، العدد 59.

³ - راجع المادة 26 من الأمر 97-06 المؤرخ في 21 جانفي 1997، المتعلق بالعتاد الحربي والأسلحة والذخيرة، ج، ر، العدد 6.

(د) ارتكبت في دولة واحدة، ولكن له آثارا شديدة في دولة أخرى.⁽¹⁾

كذلك الأمر بالنسبة لتهريب المهاجرين عبر البحر، فقد نصت المادة 06 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عبر البر والبحر والجو⁽²⁾، حكما يقضي بضرورة اعتماد الدول الأطراف ما يلزم من تدابير تشريعية وتدابير أخرى لتجريم تهريب المهاجرين، وهو نفس الحكم الذي أخذت به المادة 05 من بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الإتجار بالأشخاص وبخاصة النساء والأطفال⁽³⁾

يعاقب المشرع الجزائري على جريمة تهريب المهاجرين خاصة عبر البحر بعقوبات قاسية، نظرا لتعرض حياة المهاجرين لخطر الغرق أو ترجيح تعرضهم لذلك الخطر، حيث نصت المادة 303 مكرر 31 من قانون 09-01 على ما يلي: " يعاقب بالحبس من خمس (5) سنوات إلى عشر (10) سنوات وبغرامة من 500.000 دج على 1.000.000 دج، على تهريب المهاجرين.... في حالة تعريض حياة أو سلامة المهاجرين المهريين للخطر أو ترجيح تعرضهم له ... " ⁽⁴⁾. وشددت العقوبة بموجب المادة 303 مكرر 32⁽⁵⁾ وذلك بسنها لعقوبة السجن من عشر (10) إلى عشرين (20) سنة وبغرامة من 1.000.000 دج إلى 2.000.000 دج، في حالة ارتكاب الجريمة من طرف جماعة إجرامية منظمة.

كما نصت المادة 303 مكرر 5⁽⁶⁾ على أن يعاقب على الإتجار بالأشخاص بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة وبغرامة 1.000.000 دج إلى 2.000.000

¹ - المادة 03 فقرة 02 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000.

² - راجع المادة 06 من بروتوكول تهريب المهاجرين عبر البر والبحر والجو.

³ - راجع المادة 05 من بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الإتجار بالأشخاص، وبخاصة النساء والأطفال.

⁴ - راجع المادة 303 مكرر 31 من قانون 09-01 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المعدل والمتمم للأمر 66-156 المتضمن قانون العقوبات، ج، ر، العدد 15.

⁵ - راجع المادة 303 مكرر 32 من نفس القانون.

⁶ - راجع المادة 303 مكرر 5 من نفس القانون.

دج إذا ارتكبت الجريمة من طرف جماعة إجرامية منظمة أو كانت ذات طابع عابر للحدود الوطنية.

أما فيما يخص الهجرة غير الشرعية فقام المشرع الجزائري بتخفيض العقوبة، حيث عبر عنها بفعل مغادرة الإقليم الوطني بصفة غير شرعية، حيث نصت المادة 175 مكرر 1 على أنه: " يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من 20.000 على 60.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل جزائري أو أجنبي مقيم يغادر الإقليم الوطني بصفة غير شرعية، أثناء اجتيازه أحد مراكز الحدود البرية أو البحرية..."⁽¹⁾، فيتضح من هذه العقوبات أنها ليست مشددة فالمراد من هذا التجريم هو القضاء على هذه الأفة بمحاولة إخافة المقبلين على الهجرة عن طريق هذه العقوبات⁽²⁾.

كما تختص المحاكم الوطنية بمحاكمة مرتكبي جريمة الإرهاب البحري باعتبارها ذات بعد عبر الوطنية، وهذا بسبب عدم وجود محاكم دولية مختصة بالنظر في الأعمال الإرهابية⁽³⁾، وتجدر الإشارة أن هذا النوع من الجرائم يعرض الأجهزة القضائية لصعوبات جدية، ويقرر المشرع الجزائري عقوبات متفاوتة لجريمة الإرهاب بصفة عامة بموجب المادة 87 مكرر 1، تتراوح ما بين عقوبة السجن المؤقت 10 سنوات، وعقوبة الإعدام⁽⁴⁾.

رغم التفاوت في العقوبات المقررة من طرف المشرع الجزائري من أجل ردع الجرائم البحرية، إلا أنها نجحت إلى حد ما في وضع منظومة قانونية مكنت ضمان عدم إفلات

¹ - راجع المادة 175 مكرر 1 من قانون 09-01 المتضمن قانون العقوبات.

² - صايش عبد المالك، "مكافحة الهجرة غير الشرعية - نظرة على القانون 09-01 المتضمن تعديل قانون العقوبات"، *المجلة الأكاديمية للبحث القانوني*، المجلد 2، العدد 1، 2011، ص 14.

³ - مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، التعاون الدولي في المسائل الجنائية المتعلقة بمكافحة الإرهاب النمطية 3، نيويورك، 2012، ص 3.

⁴ - راجع المادة 87 مكرر 1 من قانون 06-23 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006، المعدل والمتمم للأمر رقم 66-156 المتضمن قانون العقوبات، ج، ر، العدد 84 الصادرة بتاريخ 24 ديسمبر 2006.

مرتكبي الجرائم البحرية من العقاب. وعلى غرار المشرع الجزائري قام المشرع الفرنسي بدوره كذلك بإقرار العقوبات الخاصة بهذه الأنواع من الجرائم البحرية من أجل القضاء عليها⁽¹⁾.

المبحث الثاني

الالتزامات الواردة على حق التدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لقمع الجرائم

البحرية

تم تنظيم عملية مكافحة الجرائم البحرية في البحار بشكل عام وفي أعالي البحار بشكل خاص من خلال اتفاقية قانون البحار لعام 1982، ويتجلى ذلك وفقا للقواعد التي وضعتها من خلال المواد من 99-109 من الاتفاقية نفسها، والمادة 17 من اتفاقية فيينا لعام 1988، والمادة 17 من اتفاقية تهريب المهاجرين، والمادة 08 مكرر من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة SUA التي دعت في الفقرات الأولى من هذه المواد إلى تعاون الأطراف إلى أقصى حد ممكن، وذلك بما يتفق مع القانون الدولي للبحار على مكافحة جرائم البحر⁽²⁾. بعد التمعن في هذه المواد من الاتفاقيات السالفة الذكر فيما يخص مكافحة تهريب الرقيق والقرصنة البحرية والإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، والبت الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار، فيمكننا القول أن هذه الاتفاقيات قد وضعت القواعد القانونية في هذا المجال، والتي من خلالها منح الحق للدولة الساحلية بالتدخل في أعالي البحار بالتعاون مع الدول الأخرى في سبيل قمع هذه الجرائم بواسطة السفن بما يخالف الاتفاقيات الدولية.

¹ - لمزيد من التفاصيل أنظر: مصطفى العطافي، مكافحة الأعمال غير المشروعة...، مرجع سابق، ص 327-329.

² - راجع المواد 99-109 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- راجع المادة 17 من اتفاقية فيينا لعام 1988.

- والمادة 17 من اتفاقية تهريب المهاجرين.

- والمادة 08 مكرر من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة SUA.

غير أنه مقابل حق الدولة الساحلية في ممارسة التدخل في أعالي البحار لمكافحة الجرائم البحرية التي ترتكب في أعالي البحار، فإن قواعد القانون الدولي والنصوص الاتفاقية ذات الصلة في نفس الوقت وضعت مجموعة من الشروط والالتزامات على الدولة الساحلية احترامها، وإلا يعتبر تدخلها غير مشروع، فهي ملزمة باحترام شروط وضوابط معينة، وذلك من أجل توفير السلامة في البحار، فعليها أن تقدم ضمانات مرتبطة بالسفينة محل التدخل في أعالي البحار (المطلب الأول)، كما يقع على عاتق الدولة الساحلية أيضاً التزام بتقديم ضمانات معينة مرتبطة بالأشخاص المحتجزين أثناء تدخلها في أعالي البحار (المطلب الثاني)

المطلب الأول

التزام الدولة الساحلية بتقديم ضمانات مرتبطة بالسفينة محل التدخل

من خلال أحكام المواد التي تم الإشارة عليها أعلاه، نجد أنه قد قررت بتطبيقها على السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقاً للقانون الدولي، وما جاء في المادة 87⁽¹⁾ والمادة 90⁽²⁾ عن حق الملاحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية في تسيير علمها في أعالي البحار، فيمكننا القول أن نطاق تطبيق أحكام المواد من الاتفاقيات المشار إليها أعلاه هو السفن الأجنبية التي تبحر في أعالي البحار.

فيمكن القول أن التكامل من خلال الاتفاقيات والصكوك ذات الصلة واتفاقية قانون البحار لعام 1982 يضع أماناً المبادئ الأساسية لمكافحة الجرائم المرتكبة في البحار. فمكافحة الجرائم التي تقع في أعالي البحار، يجب أن تنظمها المبادئ العامة التي تتمثل في كل من مبدأ حسن النية بين الدول ومبدأ عدم التعسف في استعمال الحق، ومن أهم المبادئ التي تنظم مكافحة الجرائم البحرية هي الاختصاص القضائي للدول فيجب على الدولة

¹ - راجع المادة 87 اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة SUA.

² - راجع المادة 90 من نفس الاتفاقية.

الساحلية أن تراعي أو تأخذ بعين الاعتبار قاعدة اختصاص دولة العلم على سفنها أثناء تدخلها (الفرع الأول) وحرية الملاحة وحصانات السفن الحكومية، وكذا تأمين السلامة في البحار⁽¹⁾ (الفرع الثاني).

الفرع الأول

حرص الدولة الساحلية على مراعاة اختصاص القضاء للدول

تعتبر الدولة الساحلية صاحبة الاختصاص في بحرها الإقليمي على السفن التي ترتكب الجرائم الدولية البحرية سواء كانت تلك السفن ترفع علمها أو ترفع أعلام دول أخرى أو لا ترفع أعلاما ولا تحمل علامات تسجيل أو في مجال تلويث البيئة البحرية عن طريق الإغراق وفق المادة 216 فقرة 01 فرعية (ب)، والمادة 217، والمادة 222 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾.

أما فيما يخص أعالي البحار فالقانون الدولي التقليدي قد قام على التسليم بالاختصاص المطلق لدولة العلم الذي ترفعه السفينة، إلا في أحوال معينة محددة تأتي القرصنة في مقدمتها، وبهذا فإن دولة العلم تتمتع باختصاص واسع في مواجهة سفنها في أعالي البحار طبقا للقواعد التقليدية⁽³⁾.

ونظرا لأن أعالي البحار غير خاضعة للسيادة الإقليمية لأية دولة، فإنه لا يجوز اعتراض أي سفينة بإجراءات تفتيش أو ضبط إلا من جانب السفن الحربية التي تحمل جنسيتها، وينظر إلى السفينة ككل عند تطبيق اختصاص دولة العلم، وبالتالي يكون كافة الأشخاص على متن السفينة، حتى الأجانب منهم خاضعين للتشريع الذي تخضع له السفينة.

¹ - راجع المادة 09 فقرة 03 من بروتوكول تهريب المهاجرين لعام 2000.

- راجع المادة 17 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

² - راجع المواد 216 فقرة 01 فرعية (ب)، و217، و222 من نفس الاتفاقية.

³ - Voir : René-Jean DUPUY, L'Océan partagé : analyse d'une négociation : troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer ; Ed Pedone, Paris, France, 1979, P. 210.

ولقد أقر القانون الدولي استثناءات على قاعدة الولاية المطلقة للدولة العلم، حفاظاً على صالح الجماعة الدولية⁽¹⁾ من ذلك ما قرره المادة 110 لحق الزيارة من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾، التي لم تتضمن حالات التدخل في شأن سفينة في أعالي البحار مسألة قمع الإتجار غير المشروع أو تهريب المهاجرين إلخ، إلا أنه نجد المشرع الدولي قد استدرك ذلك في نصوص الاتفاقيات المرتبطة بالجريمة المنظمة وبروتوكولاتها الملحقه به، والاتفاقيات الخاصة التي لها صلة بالأمن والسلامة البحرية.

وقد أولت مواد الاتفاقيات الاعتبار الواجب لاختصاص دولة العلم على السفن التي تحمل جنسيتها في أعالي البحار، فقررت في أن الدولة التي تشتبه في أن السفينة تمارس عملاً غير المشروع في أعالي البحار، وترفع علم دولة أخرى أو تحمل علامات تسجيل خاصة بدولة أخرى يتعين على الدولة المشتبه، أن تخطر دولة العلم بموقف السفينة ومحل الاشتباه فيها، وتطلب من دولة العلم إثباتاً للتسجيل، كما تطلب منها عند إثباته، إذنا لاتخاذ التدابير الملائمة إزاء السفينة، كالاعتراض والاعتلاء والتفتيش وضبط أدلة الجريمة⁽³⁾.

وقد انطوت أحكام الاتفاقية على اعتبار إذن أو ترخيص دولة العلم، لدولة أخرى باتخاذ إجراءات ضد السفينة من المسائل الجوازية والتي تخضع لتقدير دولة العلم. فوفقاً لأحكام هذه النصوص الواردة من خلال الاتفاقيات التي أشرنا إليها نجد أنها أولت الاعتبار الواجب لاختصاص دولة العلم على السفن التي ترفع أعلامه.

¹- Momtaz DJAMCHIDE, La Convention pour la répression d'acte illicites contre la navigation maritime, A.F.D.I, vol 34, 1988. P. 349.

²- راجع المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³- راجع المادة 17 فقرة 04 من اتفاقية الإتجار غير المشروع 1988.

- راجع المادة 08 مكرر 5 من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام 2005.

- راجع المادة 08 فقرة 02 من بروتوكول تهريب المهاجرين لعام 2000.

الفرع الثاني

التزام الدولة الساحلية بمراعاة حرية الملاحة والسلامة في البحار أثناء تدخلها في أعالي

البحار

من المبادئ المستقرة أن منطقة أعالي البحار منطقة يسودها مبدأ حرية الملاحة لجميع الدول ساحلية كانت أم غير ساحلية، وعدم خضوع هذه المنطقة لسيادة أية دولة معينة، وتعتبر حرية الملاحة من أهم وأساس الحريات التي تمارس في أعالي البحار⁽¹⁾، غير أن حرية الملاحة في أعالي البحار غير مطلقة، إذ ترد عليها قيود لضمان ممارسة الحرية في حدود الأهداف المسطرة لها، حتى لا تتحول منطقة أعالي البحار مسرحاً للجرائم البحرية. ومقابل ذلك تم فرض مجموعة من الالتزامات على الدولة الساحلية أثناء ممارستها حق التدخل في أعالي البحار، فعلى الدولة الساحلية مراعاة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار أثناء تدخلها لقمع الجرائم البحرية في أعالي البحار (أولاً)، وكذا تأمين السلامة في البحار (ثانياً).

أولاً: التزام الدولة الساحلية بمراعاة حرية الملاحة البحرية

تم في هذا الصدد الاعتماد على مجموعة من القواعد والإجراءات⁽²⁾ التي يتعين على الدولة الساحلية إتباعها، حتى تتجنب السفن عن التورط في الأعمال غير المشروعة التي تهدر حرية الملاحة في أعالي البحار لتلك السفن⁽³⁾، فإن حدث ضبط الجريمة وتم اتخاذ الإجراءات القانونية، فإنه يجب الوضع بعين الاعتبار أن الدولة التي تشتبه في أن السفينة التي تحمل علم دولة أخرى أو تحمل علامات تسجيل خاصة بدولة أخرى ترتكب جريمة من الجرائم التي تم النص عليها في إطار اتفاقية قانون البحار لعام 1982، وغيرها من

¹- Momtaz DJAMCHIDE, la haute mer, traité du nouveau droit de la mer, Economica, Paris, 1985, P. 349.

²- راجع المادة 16 من اتفاقية 1988.

³- راجع المادتين 15 و16 من نفس الاتفاقية.

النصوص القانونية المتصلة بها، فإنه يتعين على تلك الدولة أن تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه في ارتكاب السفينة لتلك الجرائم⁽¹⁾.

كما تلتزم على الدولة الساحلية أن تراعي قواعد القانون الدولي فيما يتعلق بالحصانات المقررة للسفن العامة، وتحرص أن لا تتخذ أي إجراء ضدها، وهو ما تم تأكيده في أحكام المواد (99، 110، 109، 108، 105) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والمادة 08 مكرر من اتفاقية الأعمال غير المشروعة، والمادة 08 من بروتوكول تهريب المهاجرين، والمادة 17 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع عن طريق البحر. وتجدر الإشارة إلى أن الحصانة التامة التي تتمتع بها السفن العامة في أعالي البحار لها مبرراتها، ذلك باعتبارها أنها تمارس سيادة الدولة وأنها مظهر من مظاهر السلطة العامة، حيث لا يجوز التدخل فيها إلا من قبل الدولة التي تحمل علمها.

فمبدأ الحصانة التامة التي تتمتع به السفن الحربية ليس مطلق، بل يرد عليه قيود أوردتها المواد (102، 100، 108، 109، 01 فقرة 01) من قانون البحار لعام 1982، حيث أثناء الاطلاع على هذه المواد نجد أنها أوردت في أحكامها التعاون بين الدول من أجل مكافحة القرصنة والإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، والبت الإذاعي غير المرخص به بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الاتفاقيات الدولية⁽²⁾.

ويعتبر الإتجار غير المشروع جريمة دولية حسب ديباجة اتفاقية 1988 التي تستلزم مكافحتها، فإذا ما توفرت لدى الدولة الساحلية أدلة كافية على أن السفينة العامة ارتكبت جريمة في أعالي البحار، وأمام عدم توفر نص قانوني، فإنه يمكن القول بأن تعامل بنفس المعاملة التي تعامل بها السفن الخاصة التي ترتكب نفس الجريمة، والمبرر على ذلك أنها

¹ - راجع المادتين 106 و110 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- راجع المادة 08 مكرر فقرة 10 فقرة فرعية (ب) من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة 2005.

- راجع المادة 09 فقرة 02 من بروتوكول تهريب المهاجرين لعام 2000.

² - راجع المواد 100، 102، 108 فقرة 01، 109 فقرة 01 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

أسقطت عن نفسها السيادة والسلطة العامة للدولة التي ترفع علمها مما يجوز اتخاذ الإجراءات الواجب إتباعها ضد السفن الخاصة.

تلتزم الدولة الساحلية عند اتخاذ التدابير التدخل لمكافحة الجرائم البحرية أن تكلف بذلك السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك⁽¹⁾، ويسهل التبيين من أنها كذلك مثل سفن الجمارك وخفر السواحل والشرطة، وتحديد هوية هذه السفن باعتبارها في سلك خدمة حكومية يمكن إظهاره عن طريق مجموعة من العلامات المادية ولون السفينة والأعلام الرسمية⁽²⁾.

وتطبيقا للمادة 300 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أنه يتعين على الدولة الساحلية أثناء تدخلها في أعالي البحار أن تراعي مبدأ حسن النية في العلاقات الدولية، ولا تتخذ من الجرائم غير المشروعة ذريعة لانتهاك حصانات السفن المقررة في قواعد القانون الدولي، وعدم التعسف في استعمال الحق⁽³⁾.

ثانيا: التزام الدولة الساحلية بتأمين السلامة في البحار

عند قيام الدولة الساحلية بعملية التفتيش السفن تنفيذا لأحكام القانونية الواردة في للاتفاقيات الدولية والنصوص ذات الصلة، فإن الدولة الساحلية المشتبهة قد تقوم بتنفيذ عملية التفتيش وقد تعهد بها لدولة أخرى وفقا لمبادئ التعاون الدولي، مما يمكن معه القول أن الدولة الساحلية وهي بصدد التعرض للسفينة المشتبه بها سواء كانت الدولة الطالبة اتخاذ الإجراءات أو الدولة التي كلفتها باتخاذها⁽⁴⁾، يتعين عليها مراعاة ما يجب التأمين السلامة

¹ - راجع المادتين 107 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- Voir : Momtez DJAMCHIDE, la haute mer, traité du....., Op-Cite, P. 340.

² - راجع المادة 107 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³ - راجع المادة 300 من نفس الاتفاقية.

⁴ - أنظر: محمد سهيل الفقي، مرجع سابق، ص 161.

في البحار، وعدم تعرض الأشخاص والسفن والبضائع للأخطار التي قد تصاحب عملية اقتحام السفينة في أعالي البحار⁽¹⁾، بما في ذلك قمع الإتجار غير المشروع والتهريب البحري والقرصنة البحرية...، فالدولة الساحلية تلتزم بتأمين السلامة في أعالي البحار أثناء قيامها بعملية التدخل وذلك باعتلائها السفينة وتفتيشها تنفيذا للمواد المشار إليها أعلاه.

كما يتعين على الدولة الساحلية لدى تنفيذها لأحكام نفس المادة المشار إليها أعلاه، أن تولي الاعتبار الواجب لضرورة عدم الإضرار بالمصالح التجارية والقانونية لدولة العلم أو لأي دولة أخرى معنية وذلك وفقا لما ورد بالفقرة 05 من المادة من نفس المادة⁽²⁾.

ونعود في هذا المقام إلى مبدأ العام المقرر في المادة 300 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽³⁾ وهو مبدأ حسن النية في العلاقات الدولية، وعدم التعسف في استعمال الحق، حيث يتعين على الدولة الساحلية أن تستهدف في الواقع من الأمر قمع الجرائم البحرية وعدم الإضرار بالمصالح التجارية للدول وذلك باتباع إجراءات المكافحة في خط ملاحى محدد، أو لسفن بعينها. كما يتعين على الدولة الساحلية مراعاة القواعد القانونية من ضرورة إخطار دولة العلم بشأن سفينتها التي ترتكب إحدى الجرائم البحرية والحصول على ترخيص منها باتخاذ إجراءات الضبط نحو تلك السفينة، وإخطار دولة العلم بنتائج أية أعمال تتخذها.

ومن المتصور حدوث مقاومة من طرف السفينة المشتبه فيها، وقد تمتد تلك المقاومة إلى استخدام الأسلحة الخطيرة أو حدوث إصابات بالأشخاص ففي هذه الحالة يتم العمل بالقاعدة العامة وأن تقدر الأمور بقدرها وأن تواجه المقاومة بالقدر الكافي وللأمر والمناسب أي مبدأ التناسب في مواجهة المقاومة لإتمام عملية القمع⁽⁴⁾.

¹- Momtaz DJAMCHIDE, la haute mer, traité du...., Op-Cit, P. 366.

²- راجع المادة 17 فقرة 05 من اتفاقية فيينا 1988.

³- راجع اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴- أنظر: محمد سهيل الفقي، مرجع سابق، ص ص 162-163.

المطلب الثاني

التزام الدولة الساحلية بتقديم الضمانات القانونية المتعلقة المحتجزين

تم النص على ضرورة مراعاة جملة من الحقوق التي يجب احترامها وفقا للقانون الدولي، وهذه ما نصت عليه المادة 02 فقرة 01 من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة⁽¹⁾ لا شيء يرد في هذه الاتفاقية يؤثر في الحقوق والواجبات والمسؤوليات الأخرى للدول، فالدولة الساحلية أثناء ممارستها حق التدخل لقمع الجرائم البحرية في أعالي البحار تلتزم باحترام حقوق الإنسان (الفرع الأول)، ومراعاة لحقوق المحتجزين (الفرع الثاني)، كما فرضت قواعد القانون الدولي على الدولة الساحلية أن تتحمل المسؤولية عن الأضرار المترتبة على التدخل غير الشرعي لمكافحة الجرائم البحرية في أعالي البحار (الفرع الثالث).

الفرع الأول

التزام الدولة الساحلية باحترام حقوق الإنسان أثناء تدخلها في أعالي البحار لمكافحة

الجرائم البحرية

بالرغم من انعدام اتفاقية قانونية خاصة بحقوق الانسان التي تلزم الدولة الساحلية باحترام قواعدها أثناء تدخلها في أعالي البحار لمكافحة الجرائم البحرية، إلا أنها تلتزم بذلك، وللتوضيح أكثر في البداية نبحت عن الأساس القانوني الذي يلزم الدولة الساحلية باحترام تلك الحقوق (أولا)، وتحديد الولاية القانونية للدول في هذا الخصوص (ثانيا).

أولا: الشرعية القانونية التي تلزم الدولة الساحلية باحترام حقوق الإنسان

سنعالج هذه النقطة بالتطرق إلى مختلف فروع القانون الدولي العام، بداية بالقانون الدولي المعني بمكافحة الجرائم البحرية، ويقصد به مجموعة الصكوك الدولية ذات الصلة بالمكافحة بما في ذلك قرارات مجلس الأمن.

¹ - راجع المادة 02 فقرة 02 من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة SUA.

أكد مجلس الأمن في قراراته المتمثلة في القرار رقم 1816 فقرة (11)، والقرار 1851 فقرة (14)، والقرار 1897 فقرة (11 و12)، والقرار 1950 فقرة (13)، والقرار 2020 فقرة (15) على واجب احترام قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان عند التصدي للجرائم البحرية، فقد نصت قراراته المتعلقة بالقرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية، على ضرورة اتساق الإجراءات التي تتخذها الدول المتعاونة مع الحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال، فيما يتعلق لاحتجاز القرصنة المشتبه بهم ونقلهم ومحاكمتهم، مع قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان⁽¹⁾.

كما حث قرار مجلس الأمن رقم 2240 (2015) المتعلق بالهجرة غير الشرعية قبالة السواحل الليبية، جميع الدول التي تكون لها ولاية قضائية، في أن تحقق مع الأشخاص المسؤولين عن أعمال تهريب المهاجرين والإتجار بالبشر عبر البحر وتقدمهم للمحاكمة، بما يتماشى والتزامات الدول بموجب القانون الدولي⁽²⁾.

كما أشارت اتفاقية SUA في هذا المجال إلى الزامية أن يكفل لأي شخص تباشر بحقه إجراءات المقاضاة فيما يتصل بالأفعال الجرمية المحددة في المادة 03 معاملة منصفة في كافة مراحل الدعوى، وفقا لقانون الدولة الموجود على أراضيها وهذا ما تضمنته المادة 10 فقرة 02 من نفس الاتفاقية⁽³⁾، وهي نفس الحقوق التي أعادت التأكيد عليها المادة 09 من بروتوكول 2005⁽⁴⁾، كما اعترفت المادة 08 مكرر 10 من نفس البروتوكول⁽⁵⁾ بضمان معاملة الأشخاص الموجودين على متن السفينة بطريقة تصون كرامتهم الأساسية كبشر، وطبقا للأحكام المطبقة من القانون الدولي بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الإنسان.

¹ - راجع قرار مجلس الأمن رقم 1816 فقرة (11)، والقرار 1851 فقرة (14)، والقرار 1897 فقرة (11 و12)، والقرار 1950 فقرة (13)، والقرار 2020 فقرة (15).

² - راجع قرار مجلس الأمن رقم 2240 (2015) فقرة 15، في الوثيقة: S/RES/2240 (2015)

³ - راجع المادة 10 فقرة 02 من اتفاقية SUA.

⁴ - راجع المادة 09 من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

⁵ - راجع المادة 08 مكرر 10 من نفس البروتوكول.

كما تلتزم الدولة الساحلية وفقا لنص المادة 06 من بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الإتجار بالأشخاص⁽¹⁾، بالحرص وفقا لقانونها الداخلي، على صون الحرمة الشخصية لضحايا الإتجار بالأشخاص وهويتهم، كما يلزمها بروتوكول تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000، على أن أي إجراء يتخذ ضد تهريب المهاجرين، ينبغي أن يأخذ بعين الاعتبار حقوق المهاجرين، بصرف النظر عن وضعهم القانوني أو جنسيتهم، واعتراف واجب الحفاظ على حقوق ضحايا التهريب وحمايتهم، ولاسيما الحق في الحياة والحق في عدم التعرض للتعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية، وعلى الأخذ باعتبار ما للنساء والأطفال من احتياجات خاصة⁽²⁾.

وبالنسبة للقانون الدولي للبحار أكد في المادة 98 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽³⁾، بالحق في الحياة لجميع الأشخاص المتواجدين في البحر، حيث ألزم الأطراف الفاعلة بالملاحة في البحار بواجب تقديم المساعدة للأشخاص الذين هم في حالة خطر، حيث تنص على ما يلي: "1- تطالب كل دولة ريان السفينة التي تحمل علمها، بأن يقوم قدر وسعه دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي بما يلي:

(أ) تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضا لخطر الضياع...".

كما تنص الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، الفصل 7 اللائحة 33⁽⁴⁾ على أنه: " يتحتم على ريان السفينة البهرة والتي تستطيع أن تمد يد المساعدة عند استقبال معلومات من أي مصدر بوجود اشخاص مكرويين، أن يتوجه بأقصى سرعة لمساعدتهم، مبلغا إياهم أو خدمة البحث والإنقاذ بذلك".

¹ - 06 من بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الإتجار بالأشخاص، وبخاصة النساء والأطفال.

² - راجع المادة 14 و16 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين.

³ - راجع المادة 98 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴ - لمزيد من التفاصيل راجع الفصل السابع اللائحة 33، من اتفاقية الدولية لسلامة في البحار لعام 1974.

كما نصت الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ البحريين لعام 1979⁽¹⁾ (SAR) في الفصل 2-1-10 على واجب تقديم المساعدة في البحار، حيث نصت على أنه: " تكفل الأطراف تقديم المساعدة إلى أي شخص في حالة استغاثة في البحر، ويقومون بذلك بغض النظر عن جنسية أو وضع هذا الشخص أو الظروف التي يوجد فيها."⁽²⁾

كما نصت الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام 1989 في المادة منها 10⁽³⁾ على أن: " 1- من واجب كل ريان، قدر ما يستطيع القيام بذلك دون تعريض سفينة ومن على متنا من أشخاص لخطر بالغ، أن يمد العون لأي شخص مهدد بالفقد في البحر.

2- تعتمد الدول الأطراف التدابير التي تكفل احترام الواجب المنصوص عليه في الفقرة 1.

3- لا يتحمل مالك السفينة أية مسؤولية بسبب إخلال الريان بالواجب المنصوص عليه في الفقرة 1."

كما أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة على غرار هذه النصوص قرارات تؤكد فيها أهمية الأشخاص المعرضين للخطر في عرض البحر للإنقاذ، وذلك بنصها على أن: " ليس إنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر في عرض البحر مجرد التزام يمليه القانون الدولي للبحار، بل هو ضرورة إنسانية أيضا، بغض النظر عن هوية هؤلاء الأشخاص أو الأسباب التي دفعتهم إلى الانتقال."⁽⁴⁾

أما بالنسبة للقانون الدولي لحقوق الإنسان، فمن خلاله تم الاعتراف بالحماية لجميع الأشخاص المتواجدين في البحر على غرار جميع الأشخاص الآخرين، من قبل عدد كبير

¹ - انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 82-340، المؤرخ في 21 نوفمبر 1982، ج، ر العدد 46 الصادرة بتاريخ 16 نوفمبر 1982.

² - راجع الفصل 2-1-10، من اتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ البحريين لعام 1979، التي اعتمدت في هامبورغ...

³ - المادة 10 من الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام 1989.

⁴ - راجع الفقرة 09 من تقرير مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، المؤرخ في 11 أبريل 2008، الوثيقة: A/AC.259/17.

من الصكوك الدولية والإقليمية لحقوق الإنسان، فتم الإقرار فبموجب المواد 03 و 05 و 13 و 14 و 01 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان⁽¹⁾ الحق في الحياة والسلامة الشخصية، وحظر التعذيب أو المعاملة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة، وأكد على حق كل شخص في مغادرة أي بلد، والعودة إليه، فضلا عن الحق في التماس اللجوء في بلدان أخرى هربا من الاضطهاد، كما تؤكد هذه الحقوق في بموجب المواد 06 و 07 و 12 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية لعام 1966⁽²⁾.

كما نصت المادتين 01 و 03 من اتفاقية مناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة لعام 1984⁽³⁾، بنص صريح يقضي بعدم الإعادة القسرية، وذلك بنصها على أنه: " لا يجوز لأية دولة طرف أن تطرد أي شخص أو تعيده "أن ترده" أو أن تسلمه إلى دولة أخرى، إذا توافرت لديها أسباب حقيقية تدعو إلى الاعتقاد بأنه سيكون في خطر التعرض للتعذيب." كما تضمنت المواد 06 و 37 و 01 من اتفاقية حقوق الطفل لعام 1989⁽⁴⁾ حق كل طفل في الحياة، وتحظر على تعريض الأطفال للتعذيب أو غيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة. كما أصدرت في هذا الصدد الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان لعام 1950 في المادتين 02 و 03

¹ - راجع المواد 03 و 05 و 13 و 14 و 01 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان.

² - راجع المواد 06 و 07 و 12 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية لعام 1966، الذي اعتمده الجمعية العامة بموجب القرار رقم 2200 في 16 ديسمبر 1966، وصادقت الجزائر عليه بموجب المرسوم الرئاسي رقم 67-89، المؤرخ في 16 ماي 1989، ج، ر، العدد 20 الصادرة بتاريخ 20 ماي 1989.

³ - راجع المادتين 01 و 03 من اتفاقية مناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة، التي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة بموجب القرار: (46-39)، المؤرخ في: 10 ديسمبر 1984، التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 66-89 المؤرخ في 16 ماي 1989، ج، ر، العدد 20 الصادرة بتاريخ 17 ماي 1989.

⁴ - راجع المواد 06 و 37 و 01 من اتفاقية حقوق الطفل لعام 1989، التي اعتمدت في 20 نوفمبر 1989، وانضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 92-461، المؤرخ في 19 ديسمبر 1992، ج، ر، العدد 91 الصادرة بتاريخ 23 ديسمبر 1992.

منها⁽¹⁾ على حق كل شخص في الحياة، وألا يجوز إخضاع أي إنسان للتعذيب ولا لعقوبات أو معاملات غير إنسانية أو مهينة، وهي نفس الحقوق التي تضمنها المادتين 04 و 05 من الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان والشعوب لعام 1981⁽²⁾.

أما بالنسبة للقانون الدولي للاجئين فقد تضمنت الاتفاقية الدولية الخاصة بوضع اللاجئين لعام 1951، مبدأ عدم الإعادة القسرية للاجئين، وذلك تطبيقاً لنص المادة 33 فقرة 01 من الاتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بوضع اللاجئين⁽³⁾ الآتي: " لا يجوز لأي دولة متعاقدة طرد أو رد اللاجئين أو ملتسمي اللجوء بأي شكل من الأشكال إلى حدود الأقاليم التي تكون حياته أو حريته مهددتين فيها بسبب عرقه أو دينه أو جنسيته أو انتمائه إلى فئة اجتماعية أو بسبب آرائه السياسية."

واستناداً لهذا النص إذا طالب الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر باللجوء، أو أشاروا بأي طريقة معينة عن خشيتهم من الاضطهاد أو سوء المعاملة إذا أنزلوا من السفينة في أي مكان معين، يجب التمسك بالمبادئ الأساسية المنصوص عليها في القانون الدولي للاجئين مع الإشارة إلى أن ربان السفينة ليس مسؤولاً عن تحديد وضع الأشخاص الذين يتم إنقاذهم، ما إذا كانوا لاجئين طبقاً لنص المادة 01 من الاتفاقية أم لا⁽⁴⁾.

ثانياً: الإيلاء القانوني للدولة الساحلية للمحتجزين

لم تكفي الصكوك الدولية السابقة بتعريف وحصر حقوق الإنسان، بل أكثر من ذلك، حيث أقرت مسؤولية الدول في ذلك، من خلال التطرق للولاية القانونية للدول على

¹ - راجع المادتين 02 و 03 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان لعام 1950، التي اعتمدت في 4 نوفمبر 1950،
² - راجع المادتين 04 و 05 من الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان والشعوب الذي اعتمد في 27 جوان 1981، صدقت الجزائر عليه بموجب المرسوم رقم 87-37 في 3 فيفري 1987، ج، ر، العدد 6 الصادرة بتاريخ 4 فيفري 1987.
³ - راجع المادة 33 فقرة 01 من الاتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بوضع اللاجئين لعام 1951، التي اعتمدت في 28 جويلية 1951، صادقت الجزائر بموجب المرسوم رقم 63-274، المؤرخ في 25 جويلية 1963.
⁴ - مصطفى العطافي، مكافحة الأعمال غير المشروعة...، مرجع سابق، ص 335.

الأشخاص المتواجدين في أقاليمها. فهناك العديد من الاتفاقيات الدولية التي تكفل الكثير من صوره الحماية لمرتكبي الجريمة المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والاتفاقيات الخاصة ذات الصلة، المحتجزين لدى السفن الحربية التابعة للدول المتعاونة مع الدول التي تتبعها السفن، تمهيدا لبدء إجراءات محاكمتهم، فتنص المادة 01 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان⁽¹⁾ على أنه " تضمن الأطراف السامية المتعاقدة لكل إنسان يخضع لولايتها القانونية الحقوق والحريات المحددة في القسم الأول من هذه الاتفاقية. "

كذلك تنص المادة 02 فقرة 01 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية على أن: " تتعهد كل دولة طرف في هذا العهد باحترام الحقوق المعترف بها فيه، وبكفالة هذه الحقوق لجميع الأفراد الموجودين في إقليمها، والداخلين في ولايتها..."⁽²⁾. كما أن المادة 02 فقرة 01 من اتفاقية مناهضة التعذيب نصت على أن: " تتخذ كل دولة طرف إجراءات تشريعية أو إدارية أو قضائية فعالة، أو أية إجراءات أخرى لمنع أعمال التعذيب في أي إقليم يخضع لولايتها القضائية"⁽³⁾.

لكن السؤال الذي يطرح في هذا الصدد هل يتمتع الأشخاص المتهمين بارتكاب جرائم بحرية والمحتجزين على متن السفن الحربية التابعة للدول الأطراف في هذه الاتفاقيات بالحقوق والحريات المقررة فيها؟

أجابت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان على هذا السؤال في العديد من أحكامها في، ففي قضية **Barkovic** وآخرون ضد بلجيكا، صرحت المحكمة بأن ولاية الدولة هي في الأساس ولاية إقليمية، ولكن القانون الدولي لا يستبعد ممارسة الدولة لولايتها خارج حدودها

¹ - راجع المادة 01 من الاتفاقية الدولية لحقوق الإنسان.

² - المادة 02 فقرة 01 من الاتفاقية الدولية 1966 بشأن الحقوق المدنية والسياسية، المفعله في 12 مارس 1976 " العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية U.N.Treaty Series, 1976, Vol. 999. No. 14668.

³ - المادة 02 فقرة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1984 الخاصة بمناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة 1984.

الإقليمية، ثم أضافت المحكمة أنها ترى المادة 01 من الاتفاقية يجب فهمها على أنها تظهر المعنى الإقليمي العادي والأساسي للولاية، وإن كانت هناك أسس أخرى استثنائية للولاية، ولكنها تتطلب مسوغات خاصة، تتوقف على الظروف الخاصة بكل حالة.

فكقاعدة فهذه الاتفاقيات في الحقيقة تنطبق في أقاليم الدول السامية المتعاقدة وتمتد إلى ما وراء حدودها الإقليمية في الحالات الاستثنائية. فولاية الدولة تشمل عامة الأشخاص المتواجدين على إقليمها، في حالة ما إذا كانت هذه الدولة تمارس سيطرة فعلية على المكان الذي يتواجد فيه هؤلاء الأشخاص، كما هو الحال في حالة الاحتلال العسكري، أو حالة رضاء أو دعوة أو قبول دولة الإقليم الذي يتواجد عليه هؤلاء الأشخاص لقيام الدولة الطرف بممارسة كل أو بعض مظاهر السلطة العامة على هذا الإقليم⁽¹⁾.

فيعتبر الشخص داخلا في إطار ولاية الدولة إذا كانت الدولة تمارس عليه سيطرة فعلية من قبل أحد أجهزتها، حتى لو كان ذلك خارج حدودها الإقليمية، وهذا ما أكدت عليه المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان، في قضية **Ocalan** ضد تركيا، حيث اعتبرت المحكمة أنه بمجرد قيام السلطات الكينية بتسليم المدعى إلى السلطات التركية، فإنه أصبح تحت سلطة تركيا الفعلية، وبالتالي أصبح خاضعا لولايتها حسب المادة 01 من الاتفاقية الأوروبية حتى لو كانت تركيا في هذه المرحلة تمارس سلطتها خارج حدودها الإقليمية⁽²⁾.

وللوضوح أكثر فإنه في قضاء المحكمة الأوروبية ما ذهبت إليه من أن الأشخاص المتواجدين تحت السيطرة الفعلية لإحدى السفن الحربية التابعة لإحدى الدول الأطراف في أعالي البحار، يكونوا خاضعين لولاية هذه الدولة، في مفهوم المادة 01 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان، وهذا ما أكدته في حكمها الصادر بتاريخ 10 جويلية 2008 في قضية **Medvedyev** ضد فرنسا والذي اعتبرت فيه أنه من غير المتنازع عليه أنه في الفترة الواقعة

¹ - Voir : **Barkovic et autres C/ Belgique et autres**, requête N° 52207/99, CEDH, Para. 61 et 71.

² - **Ocalan C/ Turquie**, Requête n° 46221/99, CEDH, jugement de grande chambre, 12 mai 2005, para. 91.

بين 13 جويلية 2002، هو تاريخ توقيف سفينة الشحن **Winner**، و 26 جويلية 2002 هو تاريخ وصولها إلى ميناء " برست"، كانت هذه السفينة وأفراد طاقمها تحت سيطرة القوات المسلحة الفرنسية، ومن ثم كانوا خاضعين لولاية فرنسا في إطار المادة 01 من الاتفاقية الأوروبية، على الرغم من أنهم كانوا خارج حدود الإقليم الفرنسي⁽¹⁾.

وتماشيا مع ما سبق ذكره، فقد اعترفت السلطات الفرنسية بولايتها على الأشخاص الذين احتجزتهم بمناسبة حادثة **Le Ponant**⁽²⁾، وكذلك الأمر بالنسبة اعتقال الأشخاص الستة في حادث السفينة **Le Carré d'As**⁽³⁾، كما أكدت المحكمة الأوروبية على مبدأ الولاية القانونية فيما يتعلق بالهجرة غير الشرعية، أثناء إصدارهم للحكم في قضية **Hirsi** ضد إيطاليا⁽⁴⁾.

فقضاء المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان يسير في اتجاه التأكيد على دخول الأشخاص المتواجدين خارج حدود إقليم الدولة الطرف في ولاية هذه الدولة، طالما أنها تمارس سيطرة فعلية على هؤلاء الأشخاص، أو على المكان الذي يتواجدون فيه، ومن ثم يجب عليها أن تضمن لهؤلاء الأشخاص التمتع بكل الحقوق والحريات التي تتضمنها هذه الاتفاقية⁽⁵⁾.

أشارت محكمة الأوروبية لحقوق الإنسان في نهاية بحثها إلى العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية ينطبق فيما يتعلق بالأعمال التي تقوم بها الدولة عند ممارستها لولايتها خارج إقليمها، وهو ما أكدته أيضا لجنة مناهضة التعذيب بخصوص الفقرة 01 من

¹ - **Medvedev et autres C/ France**, Requête n0 3394/03, CEDH, jugement de grande chambre, 19 juillet 2008, para. 6-14.

² - **Ali Samatar et autres C/ France**, Requête N^o 17110/10 et 17301/10, CEDH, Arrêt le 4 décembre, 2014, Para. 31.

³ - **Hassan et autres C/ France**, Requête N^o 46695/10 et 54588/10, C.E.D.H, Arrêt le 4 décembre 2014, Para. 39.

⁴ - **Hirsi JAMAA and Others V/ Italy**, application N^o 27765/09, ECHR. Grand chamber, Jugment 23 february 2012, Para. 81.

⁵ - **Douglas GUILFOYLE**, Countre – piracy law enforcement and human rights International and Comparative Law Quarterly, Vol. 59, 2010, P. 154.

المادة 02 من اتفاقية مناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو ألإنسانية أو المهيبة، حيث أشارت اللجنة في تعليقها العام رقم 02، أن الفقرة 01 من المادة 02 لا تتطلب أن تتخذ كل دولة طرف التدابير الفعالة لمنع أعمال التعذيب في الإقليم الخاضع لسيادتها فحسب، وإنما كذلك في إقليم يخضع لولايتها، واعتبرت اللجنة أن عبارة أي إقليم تشمل جميع المناطق التي تمارس فيها الدولة الطرف، طبقاً لأحكام القانون الدولي سيطرة فعالة مباشرة أو غير مباشرة كلية أم جزئية بحكم القانون أو بحكم الواقع.

كما لا تدل كذلك على الأفعال التي ترتكب على متن سفينة أو طائرة مسجلة في إحدى الدول الأطراف فحسب، وإنما تدل كذلك على الأعمال المرتكبة أثناء الاحتلال العسكري أو عمليات حفظ السلام وفي أماكن السفارات أو القواد العسكرية، أو أماكن الاجتياز أو غيرها من الأماكن التي تمارس الدولة فيها سيطرة فعلية⁽¹⁾. وعليه يكون المجرمون خاضعين لولاية هذه الدول بوصفها أكان لها سلطة قانونية سارية على الأرض أو الأشخاص، ومن ثم تلتزم هذه الدول بضمان تمتع هؤلاء الأشخاص بالحقوق والحريات، التي تكفلها الاتفاقيات الدولية الخاصة بحقوق الإنسان، والتي تكون هذه الدول أطرافاً فيها.

الفرع الثاني

مراعاة الدولة الساحلية لحقوق الأشخاص المحتجزين

يقع على عاتق الدولة الساحلية التزام مراعاة حقوق الأشخاص التي تحتجزها على متن السفن في عمليات قمع الجرائم المرتكبة في أعالي البحار، سواء كانوا مرتكبي الجرائم أم ضحايا الأشخاص المهاجرين أو اللاجئين أو المتاجر بهم يخضعون لولاية الدولة الساحلية التي قامت بعملية المحتجزة، فهي أمام التزام دولي يضمن حقوق وحريات المحتجزين وقد كفلتها قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان، حيث تكفل لهم الحق في الحماية، فتلتزم الدولة

¹ - **Comité contre la torture**, Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants, Application de l'article 02 par les Etats parties. Observation générale N0 2, N.U, Doc. CAT/C/GC/2, 24 janvier 2008, Para. 16.

الساحلية بمراعاة حق عدم إعادة أو تسليم المحتجزين المشتبه فيهم في ارتكاب الجرائم البحرية في أعالي البحار إلى دولتهم أو أي دول أخرى (أولاً)، وبالإحالة الأشخاص المحتجزين أمام الجهات القضائية (ثانياً)، كم تلتزم الدولة الساحلية بمحاكمة الأشخاص المحتجزين محاكمة عادلة ونزيهة (ثالثاً)، وعليها أن تحترم ما يسمى بالحق في الحياة (رابعاً).

أولاً: مراعاة الدولة الساحلية لحق عدم الإعادة أو التسليم المحتجزين المشتبه فيهم في ارتكاب الجرائم في أعالي البحار إلى دولتهم الأصلية أو أي دول أخرى

تلتزم الدولة الساحلية باحترام القواعد القانون الدولي التي منحت حقاً مطلقاً لأي شخص محتجز أو متواجد تحت ولاية دولة ما في عدم إعادته إلى الدولة الأصلية، أو تسليمه إلى دولة أخرى إذا كانت أسباب حقيقة تدعو للاعتقاد بأنه سيكون في خطر التعرض للتعذيب، وهذا ما أشارت إليه المادة 03 من اتفاقية مناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللإنسانية أو المهينة⁽¹⁾، وذلك بقولها: " لا يجوز لأية دولة أن تطرد أي شخص أو أن تعيده أو أن تسلمه إلى دولة أخرى لأية دولة، إذا توافرت لديها أسباب حقيقية تدعو إلى الاعتقاد بأنه سيكون في خطر التعذيب"، كما أن الدولة الساحلية ملتزمة بالالتزامات الدولية المتعلقة بحقوق الإنسان، ومبدأ عدم الإعادة القسرية الذي يعد من القوانين العرفية الملزمة لجميع الدول، فهي تعد من قبيل القواعد الدولية الآمرة، وهذا معناه أنه بصرف النظر عما إذا كانت الدولة الساحلية المعنية قد صدقت على اتفاقية اللاجئين أو لا، فهي ملزمة بعد إعادة المهاجرين وطالبي اللجوء إلى الأقاليم التي يتعرضون فيها لخطر المعاملة القاسية أو المهينة⁽²⁾.

¹ - المادة 03 من اتفاقية مناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللإنسانية أو المهينة.

² - Lisa-Marie KOMP, The duty to assist persons in distress : An alternative source of protection against the return of migrants and asylum seekers to the high seas, International refugee Law series, Vol. 7, 2016 P. 227.

والنتيجة الأساسية التي تعود لهذا المبدأ هي الحصول على إجراءات اللجوء قبل الطرد أو رفض الدخول، ويجب أن يقرأ على أنه ينطوي على التزام إيجابي بمنح اللاجئين إمكانية الوصول إلى أراضي الدولة على أساس مؤقت، من أجل تقديم طلب الحماية إلى سلطة مختصة للتحقق ما إذا كان من الممكن أن يترتب على إجراء الطرد تعرض الشخص لأي خطر يلحق به، وينبغي إبلاغ اللاجئين بأن وضعهم غير النظامي لن يؤثر على نتائج طلباتهم المتعلقة بالحماية⁽¹⁾.

فعمليات الاعتراض التي تقوم بها الدولة خارج إقليمها الأرضي وفي المياه الدولية لتجنب طلبات اللجوء التي يقدمها هؤلاء الأشخاص، لم تمكنها من التخلص من مسؤولياتها اتجاههم، فقد أوضحت المفوضية السامية لشؤون اللاجئين أن مبدأ عدم الإعادة القسرية ينطبق حيثما مارست الدولة سيادتها أو نفوذها بما في ذلك أعالي البحار، وأن هذا المبدأ ليس له أي مدلول يخص الحدود الجغرافية، فالالتزامات الناشئة عن هذا المبدأ تمتد لكل العملاء الحكوميين الذين يتصرفون من واقع تكليفهم الرسمي على أراضي الدولة أو خارجها، ونظرا لممارسة الدول لاعتراض الأفراد على مسافات بعيدة عن أراضي الدولة نفسها، فإن نظام حماية اللاجئين الدولي غير فعال إذا كان لعملاء الدولة بالخارج حرية التصرف دون التقيد بالالتزامات الدولية بموجب قانون اللاجئين الدولي والقانون الدولي لحقوق الإنسان⁽²⁾.

أكدت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان مبدأ عدم الإعادة القسرية في قضية **saadi** ضد إيطاليا، حيث اعتبرت أن إبعاد الشخص ما أو ترحيله من قبل دولة طرف في الاتفاقية يمكن أن يشكل خرقا للمادة الثالثة من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان، وبالتالي إثارة مسؤولية هذه الدولة، إذا كانت هناك أسباب حقيقية تدعو للاعتقاد بأن الشخص المعني إذا

¹– **Maraguilia GIUFFRÉ**, Access to asylum at sea, Non-refoulement and a comprehensive approach to extraterritorial human rights obligations international refugee law series, Vol 7, Brill/Nijhoff, Leiden, 2016, P. 256.

²- Voir ; **UNHCR, Interception of Asylum-Seekers and Refugees** : The International Framework and Recommendations for a Comprehensive Approach, UN.Doc EC/60/SC/CRP. 17, 9 June 2000, para. 23.

تم ترحيله سيكون في خطر حقيقي واعتبرت المحكمة كذلك الحماية المقررة في المادة 03 هي حماية مطلقة وتفرض على الدولة طرف التزاما بعدم إبعاد الشخص المعني أو تسليمه إلى دولته أو أي دولة أخرى، إذا كان هناك تخوف حقيقي بأن يتعرض هذا الشخص للتعذيب في الدولة التي سيرحل إليها⁽¹⁾.

كما أكدت المحكمة في قضايا لاحقة حدوث انتهاك لنصوص المواد 03 و 04 و 13 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان، في قضية **Sharifi** ضد إيطاليا واليونان، أكدت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان مخاوفها فيما يتعلق بالإعادة التلقائية من قبل سلطات الحدود الإيطالية للأشخاص الذين وصلوا بالقوارب على موانئ البحر الأدرياتيكي، حيث تم تسليمهم إلى قباطنة والعبارات لإخراجهم مباشرة إلى اليونان، ووفقا للمحكمة، فإن هذا النوع من الرد يرقى إلى مستوى الطرد الجماعي والعشوائي في انتهاك للمادة 04 من البروتوكول 04 من القانون الأوروبي، بسبب عدم القدرة على الوصول إلى إجراءات اللجوء أو أي علاج آخر في ميناء **Ancona**، علاوة على ذلك، وجدت المحكمة انتهاكا من قبل اليونان للمادة 13 من الاتفاقية مع المادة 03 أيضا بسبب عدم الوصول إلى إجراءات اللجوء في اليونان وخطر الترحيل إلى أفغانستان، حيث من المرجح أن يكون المدعين تعرضوا لسوء المعاملة⁽²⁾.

ولعل هذا الحق كان وراء إحجام العديد من الدول الأوروبية في نقل القراصنة الصوماليين ومحاكمتهم أمام قضاها، فقد أفيد بأن السفينة الحربية الدنماركية **Absalon** استولت في 17 سبتمبر 2008 على عشرة قراصنة مشتبه بهم قبالة الصومال، غير أنه وبعد 6 أيام من الاحتجاز ومصادرة الأسلحة، قررت الحكومة الدنماركية إطلاق سراحهم بإنزالهم على شاطئ صومالي واعترفت الدنمارك في وقت لاحق أن ذلك التصرف غير

¹- voir : **Saadi C/ Italie**, requête n0 372.1/06, CEDH, jugement de grande chambre, 28 février 2008, Para. 9 et 125.

²- **Maragulia GIUFFRÉ**, Op-CiT. P. 272.

مقبول، بالنظر إلى إمكانية تعرض القرصنة للتعذيب وعقوبة الإعدام، وفي المقابل من ذلك لم يكن من الممكن تقديمهم للمحاكمة في الدنمارك، حيث سيكون من الصعب ترحيلهم إلى الصومال بعد انتهاء مدة عقوبتهم⁽¹⁾.

ثانيا: التزام الدولة الساحلية بالإحالة الأشخاص المحتجزين أمام الجهات القضائية

بمقتضى قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان أن الشخص المحتجز لديه الحق في إحالته الفورية إلى الجهة القضائية المختصة، للفصل في مسألة مدى مشروعية احتجازه، حيث أكدت المادة 05 فقرة 03 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان⁽²⁾ لهذا الحق، وأشارت إلى أن أي شخص يلقي القبض عليه أو يحتجز وفقا لنص الفقرة 1 فقرة فرعية (ج) من المادة يجب أن يقدم فورا إلى القاضي أو إلى أي موظف آخر مخول قانونا بممارية سلطة قضائية، ويقدم للمحاكمة خلال الفترة المعقولة أو يفرج عنه مع الاستمرار في المحاكمة. وأن لا يتعرض للحجز التعسفي⁽³⁾ أو يحرم من حريته إلا وفقا للإجراءات المقررة قانونيا.

وهذا المبدأ أكدت عليه المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان، بمناسبة فصلها في القضايا مكافحة الإتجار بالمخدرات في أعالي البحار فيما يعرف بقضية **Rigoopulos** ضد اسبانيا⁽⁴⁾ وقضية **Medvedyev** ضد فرنسا، حيث قررت المحكمة أن المدة التي قضاها المدعي في كلتا الحالتين قبل الإحالة أم الجهات القضائية المختصة لا تتوافق مع حيث المبدأ على هذا الشرط، المنصوص عليها في المادة 05 فقرة 03 من الاتفاقية، وذكرت أن الظروف الاستثنائية هي التي يمكن أن تبرر هذا الاحتجاز الطويل، وكما جاء بحكم المحكمة في قضية **Medvedyev** أنه في كلتا الحالتين كان من المستحيل ماديا تقديم

¹- **Tulio TRAVES**, Human rights and law of the sea, Berkeley journal of international law, Vol 28 ; 2010, P. 1 3.

²- المادة 05 فقرة 01 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان في نطاق مجلس أوروبا روما في 4 نوفمبر 1950.

³- المادة 09 فقرة 01 من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية.

⁴- **Rigopoulos C/ l'Espagne** requête n0 37388/99, CEDH, Décision finale, 12 janvier 1999.

المدعي جسدياً إلى السلطة القضائية قبل تلك الفترة، ومن ثم لم يكن هناك انتهاك للمادة 05
فقرة 03 من الاتفاقية⁽¹⁾.

واعترفت المحكمة في كلتا القضيتين بأن الاعتقالات التي تستمر لمدة أسبوعين لا تتوافق مع قانون حقوق الإنسان الذي يشترط عرض المعتقلين فوراً أما القضاء، حيث اعتبرت أن الحاجة إلى الاعتقال في أعالي البحار في إطار التعاون في مكافحة الإتجار بالمخدرات، والتي تنطوي على مسافة كبيرة بين الاعتقال والأقاليم البرية، خلقت ظرف استثنائياً يبرر عدم التقيد بحكم قانون حقوق الإنسان⁽²⁾.

كما صرحت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان في حكمها في قضية **Ali Samatar** أن السلطات الفرنسية قد انتهكت أحكام المادة 05 فقرة 03، عند محاكمتها للقراصنة الصوماليين وكان هذا بمناسبة نظرها في قضيتي **samatra** ضد فرنسا⁽³⁾ وقضية " **Hassan** ضد فرنسا⁽⁴⁾، والسبب في ذلك بحسب المحكمة يرجع إلى أن النظام القانوني في فرنسا لم يوفر حماية كافية ضد التعسف في تقييد الحق والحرية. كما تؤكد هذا المبدأ بموجب قضاء المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان، عند فصله في قضية **Amuur** ضد فرنسا، حيث رأت أن قضية احتجاج طالبي اللجوء في مطار أورلي بباريس تنطبق عليها المادة 05 فقرة 01، وصرحت أن هذا الاحتجاز لا ينبغي أن يمدد بشكل مفرط، وإلا سيكون هناك خطر من تحول مجرد تقييد الحرية إلى حرمان من الحرية⁽⁵⁾.

إذن، من خلال ما سبق قوله على الدولة الساحلية أن تقوم بعرض الأشخاص المحتجزين لديها على القاضي المختص، للنظر في قضيتهم، وإلا تحملت المسؤولية المترتبة

¹- **Medvedyev et autre C/ France**, requête n0 3394/03, C.E.D.H, jugement de grande chambre, 29 mars 2010. P. 67.

²- **Tulio TREVES**, Human right and the law, Op-Cit, P. 8.

³- **Ali Samatar et autre C/ France**, requête n0 17110/10 et 17301/10, C.E.D.H, arrêt le 4 décembre 1014, para. 75.

⁴- **Hassan et autre C/ France**, requête N⁰ 46695/10 et 54588/10, C.E.D.H, arrêt le 4 décembre, 2014, para. 120.

⁵- **Case of Amuur V/ France**, application no. 19776/62, E.C.H.R, judgment 25 june 1996, para. 43.

عن الإخلال بالتزاماتها التي فرضتها عليها العديد من الوثائق الدولية المعنية بحماية حقوق الإنسان وحياته الأساسية.

ثالثاً: الحق في محاكمة عادلة ونزيهة

فمن خلال الاطلاع على ما تضمنته العديد من المواثيق الدولية المعنية بحقوق الإنسان، نجد أنه تضمنت العديد من الضمانات التي يجب أن تكفلها الدولة الساحلية للأشخاص المحتجزين لديها والخاضعين لولايتها القضائية والمتهمين بارتكاب الجرائم، تلك الضمانات التي من شأنها أن توفر حصول هؤلاء الأشخاص على محاكمة عادلة ونزيهة⁽¹⁾. لا يكفي منه القبض على الإنسان بصورة تعسفية لتحقيق العدالة وضمان احترام حرمة الشخص، فإذا تحقق احترام القانون عند القبض على شخص والتحقق معه، ووجدت سلطة التحقيق أن الأدلة تكفي لمحاكمته، فإنه يكون عندئذ أمام المرحلة الأهم والأكثر خطورة، فمن شأن المحاكمة أن تقضي إلى الحكم عليه بعقوبة سالبة للحرية، كما قد تؤدي إلى الحكم ببراءته أو الإفراج عنه.

وللحديث على الحق في محاكمة عادلة ونزيهة، يجب الحديث أولاً عن بعض الفئات المستثناة من المتابعات الجزائية، كضحايا الإتجار بالبشر، ففي الأصل تلتزم الدول تجاه تلك الفئة، بتحريرهم من الأسر أو الحرمان من الحرية من جانب المحتجزين، وقد اعترفت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان بواجب إزالة الأفراد من الحالة الفعلية أو مخاطر الإتجار بهم أو استغلالهم، وهذا تماشياً مع ما جاءت به المادة 99 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽²⁾، على أن أي عبدا يلجأ على ظهر أية السفينة، أيا كان علمها يصبح حراً بحكم الواقع.

¹- Comité des Droit de l'homme, observation générale n0 32, Article 14. Droit a l'égalité devant les tribunaux et les cours de justice et a un procès équitable, N.U. Doc. CCPR/C/GC/32, 23 aout 2007, para. 9.

²- راجع المادة 99 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

فالدولة الساحلية التي تقوم بضبط مرتكبي جرائم الإتجار بالبشر في البحر، ملزمة بضمان تمتع الضحية بحقوقه، وتمكينه من رفع شكاية ضد المتجرين ومعاقتهم، حيث نصت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود، والبروتوكول المتعلق بالإتجار، على تدابير هامة في مجال حماية ضحايا الإتجار منها:

- اعتبار الشخص ضحية لا مجرماً، وإعطاء ضحايا الإتجار بالبشر من المسؤولية الجزائية على اعتبار أنه صدر عنهم سلوك غير قانوني تحت الإكراه، فمحاكمة الضحية تعني اعتباره مجرماً، وبالتالي يصبح ضحية للمرة الثانية، فهو ضحية إتجار، وضحية لأنه عوقب على تصرف أكره عليه.

- حماية هوية الضحايا وحياتهم الخاصة، وإطلاعهم على الإجراءات القضائية والإدارية، وتقديم المساعدة القانونية اللازمة، ومنحهم الحق في جبر الضرر الذي تعرضوا إليه⁽¹⁾.

كما تجدر الإشارة أن المتابعة الجزائية لمرتكبي الجرائم البحرية وفقاً لمبدأ المحاكمة أو التسليم، يجب أن تتم تماشياً ومبدأ "عدم جواز محاكمة الشخص مرتين"، وهو المبدأ الذي تناولته المادة 17 فقرة 07 من العهد الدولي لحقوق المدنية والسياسية، حيث نصت على أنه: "لا يجوز تعريض أحد مجدد للمحاكمة أو العقاب على جريمة سبق أن أدين بها أو براء منها بحكم قضائي وفقاً للقانون والإجراءات الجنائية في كل بلد".

نرى أنه باستثناء الحالات السابقة الذكر، أن جميع الأشخاص المتورطين في الجرائم البحرية، يخضعون للمساءلة الجزائية وفقاً لضمانات تكفل لهم الحصول على محاكمة عادلة ونزيهة، والتي تضمنتها العديد من الوثائق الدولية المعنية بحقوق الإنسان.

نصت المادة 10 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان⁽¹⁾ على حق كل إنسان في المحاكمة العادلة على قدم المساواة التامة مع الآخرين، في أن تنتظر في قضيته أمام محكمة

¹- راجع المواد من 06-07 من بروتوكول مكافحة الإتجار بالأشخاص.

مستقلة نزيهة نظرا عادلا علنيا للفصل في حقوقه والتزاماته وأية تهمة جنائية توجه إليه، كما نصت المادة 09 فقرة 03 من العهد الدولي للحقوق المدنية والسياسية على حق المقبوض عليه أو الموقوف في أن يقدم إلى المحاكمة خلال زمن معقول، ونص في مادته 14⁽²⁾ على حق كل فرد، عند النظر في أية تهمة جنائية ضده أو في حقوقه والتزاماته، في محاكمة عادلة وعلنية بواسطة محكمة مختصة وحيادية قائمة استنادا إلى القانون.

وعند التمعن في النصوص القانونية نجد أن المادة 14 فقرة 03 والمادة 06 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان تضمنتا العديد من الضمانات من بينها:

- أن يتم إعلام القراصنة سريعا وبالتفصيل باللغة التي يفهمونها بطبيعة التهم الموجهة إليهم وأسبابهم. - أن يتم إعطاءهم من الوقت ومن التسهيلات ما يكفي لكي يتمكنوا من إعداد دفاعهم، والاتصال بمحاميين للدفاع عنهم. - أن تكون محاكمتهم حضورية، وأن يدافعوا عن أنفسهم بأنفسهم أو بواسطة أو بواسطة محامين من اختيارهم. - أن تعين لهم المحكمة محامين للدفاع عنهم دون تحميلهم أجر مقابل ذلك، إذا كانوا لا يملكون الوسائل الكافية لتحمل أجر هؤلاء المحامين. - الحق في مناقشة شهود الإثبات بأنفسهم أو من قبل غيرهم، وأن يكون لهم الحق في استدعاء شهود النفي بنفس الشروط المطبقة في حالة شهود الإثبات. - أن يتم تزويدهم مجانا بمتترجمين، إذا كانوا لا يفهمون أو لا يتكلمون اللغة المستعملة في المحكمة. - ألا يتم إكراههم على الشهادة ضد أنفسهم أو على الاعتراف بالتهم الموجهة إليهم. - إذا كانوا أحداثا، يجب مراعاة أن تكون الإجراءات مناسبة لسنهم، ومتماشية مع ضرورة العمل على إعادتهم تأهيلهم. - أن يكون لديهم الحق في حالة الإدانة،

¹- راجه المادة 10 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان.

²- راجع المادة 14 من العهد الدولي للحقوق المدنية والسياسية.

في اللجوء إلى محكمة أعلى لإعادة النظر في حكم الإدانة، وفي العقوبة المحكوم بها عليهم⁽¹⁾.

رابعاً: الحق في الحياة

يتضمن الحق في الحياة التزامات إيجابية من أجل منع وقوع خسائر في الأرواح⁽²⁾، فالحق في الحياة في نهاية المطاف، حق من حقوق الإنسان يجب أن تكفله الدول وليس الأشخاص العاديين، ونتيجة لذلك تتحمل الدول في هذا الإطار التزامين رئيسيين، فالالتزام الأول يتمثل في عدم التعسف في استخدام القوة عند تنفيذ القانون، أما الالتزام الثاني فينحصر في واجب مساعدة الأشخاص المنكوبين في البحر أو ما يصطلح به بالإنقاذ البحري.

أ: عدم التعسف في استخدام القوة

من خلال تعليق لجنة حقوق الإنسان على المادة 06 من العهد الدولي للحقوق السياسية والمدنية، ترى أن على الدول الأطراف أن تتخذ تدابير ليست لمنع حرمان أي إنسان من حياته عن طريق القيام بأعمال إجرامية فحسب، وإنما أيضاً لمنع أعمال القتل التعسفي التي ترتكبها قوات الأمن التابعة لتلك الدول ذاتها، ويعد حرمان أي إنسان من حياته من قبل سلطات الدولة أمراً بالغ الخطورة⁽³⁾.

فعند تصدي الدولة الساحلية لجرائم أعالي البحار أن تراعي هذا الحق، وذلك باستخدام القوة الضرورية لإنفاذ القانون فقط، فتعتبر قضية السفين Saiga أبرز مثال على ذلك حيث ذهبت المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) إلى القول أنه " يجب تجنب استخدام القوة

¹ - راجع المادة 14 فقرة 03 والمادة 06 الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان.

² - راجع الفقرة 05، التعليق العام رقم 6: لمادة 06 (الحق في الحياة) الذي أصدرته لجنة حقوق الإنسان بتاريخ 30 أبريل 1982، في الوثيقة: HRI/GEN/1/Rev. 1

³ - راجع الفقرة 03، التعليق العام رقم 6: المادة 06 (الحق في الحياة)، الذي أصدرته لجنة حقوق الإنسان بتاريخ 30 أبريل 1982، في الوثيقة: HRI/GEN/1/Rev. 1

إلى أقصى حد ممكن، وحيثما لا يمكن تجنب استخدامها، يجب ألا تتعدى الحد المعقول والضروري في هذه الظروف، حيث يجب أن تراعي الاعتبارات الإنسانية في قانون البحار، كما هي في مجالات القانون الولي الأخرى".

وقد أعادت المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) بمناسبة نظرها في حادثة السفينة **Enrica Lexie**، بموجب الأمر الذي أصدرته بتاريخ 24 أوت 2015، بالتأكيد على وجهة نظرها السابقة بأن الاعتبارات الإنسانية يجب أن تطبق في قانون البحار كما هو الحال في مجالات القانون الدولي الأخرى⁽¹⁾.

وبالرغم من حرص الدولة الساحلية على احترام الحق في الحياة، إلا أنه في بعض الحالات تتحول عملية الاعتراض على عنف وفقدان للأرواح، كما حدث أثناء اعتلاء السفينة **Winner** في قضية **Medvedyev**، حيث أصيب أحد المشتبه فيهم وتوفي لاحقاً، غير أن أسرة الضحية لم تقدم دعوى لانتهاك الحق في الحياة أمام المحكمة، كما أن هذه الأخيرة لم تتصدى لهذا الانتهاك بالمناقشة⁽²⁾.

ب: الإنقاذ البحري

يعتبر الإنقاذ البحري التزام تم فرضه لحماية الحق في الحياة، حيث تم اعتباره كنتيجة حتمية أفرزتها ظاهرة الهجرة غير الشرعية عبر البحر، نظراً لما خلفته من خسائر في الأرواح البشرية، فبالرغم من اختلاف المبدئين - الحق في الحياة وواجب مساعدة الأشخاص الذين يعانون من محنة في البحر - من حيث المصدر والطبيعة، إلا أنهما يهدفان لغاية واحدة وهي حماية حياة الإنسان، فإذا كان واجب تقديم المساعدة يتضمن التزاماً فرضته قواعد القانون الدولي للبحار على ربانة السفينة، يهدف إلى حماية حياة الإنسان، فإن هذه الغاية هي أساس الحق في الحياة الذي أقرته قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان.

¹ - **Brian WILSON**, Human rights and maritime Law enforcement, Stanford journal of International Law, Vol. 52, N^o 2, 2016, P. 315.

² - **Lisa-Marie KOMP**, Op-Cit, P. 236.

استنادا إلى الالتزامات الإيجابية الناشئة عن الحق في الحياة، تتحمل الدول واجب مساعدة الأشخاص المنكوبين في البحر، الذي يمنح في المقام الأول الدول من القيام بعمليات العودة إلى الوراء ضد القوارب التي تحمل المهاجرين وطالبي اللجوء إلى أعالي البحار، كما يفرض عليهم ذلك الالتزام، إجبار سادة القطاع الخاص بالإبحار تحت علمهم بالمساعدة لتحقيق البعد الإيجابي، الذي يتطلب من الدول أن تتخذ إجراءات إيجابية لكي تكون في وضع يمكنها من صنع الخسائر في الأرواح في البحر، وذلك بتوفير إطار وقائي عالي الفعالية في ميدان خدمات البحث والإنقاذ⁽¹⁾.

وقد اعترفت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان، بأن توفير خدمات الطوارئ يأتي في المقام الأول ضمن نطاق الحق في الحياة، ولاحظت المحكمة في قضية **Furdik** ضد سلوفاكيا، أن البعد الإيجابي للحق في الحياة يشمل توفير خدمات الطوارئ⁽²⁾.

وإذا كان الالتزام بتقديم المساعدة للمهاجرين غير الشرعيين بإنقاذهم من الغرق في البحر، وإنزالهم في مكان آمن، لا يثير أي مشكلة قانونية لسادة السفن الخاصة، فالأمر ليس كذلك بالنسبة للسفن الحربية، فهي من جهة ملزمة بتقديم المساعدة للسفن المهددة بخطر الضياع، ومن جهة أخرى لها حق اعتراض سفن الهجرة غير الشرعية التي تنتهك قوانين الهجرة في المناطق البحرية التابعة لها، أو توقيف وتفتيش السفن التي يشتبه ضلوعها في تهريب مهاجرين عن طريق البحر وفقا للمادة 08 فقرة 02 من البروتوكول باليرمو⁽³⁾. هذا الأمر يؤدي إلى الخلط في طبيعة العمليات التي تقوم بها تلك السفن، هل هي عمليات بحث وإنقاذ أم عمليات اعتراض؟⁽⁴⁾ وفي هذا الصدد أوصت الأمم المتحدة بتجنب تصنيف

¹ - Lisa-Marie KOMP, Op.Cit, PP. 222 et 237.

² - **Furdik V/ Slovakia**, app 42994/05, 2 décembre 2008, para 13.

³ - راجع المادة 08 فقرة 02 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو.

⁴ - **Kamel HADDOUM**, L'immigration clandestine par mer entre le devoir de secours et la répression, journée d'étude sur l'Immigration forcée et la crise des refugies dans les rives Méditerranéennes, organisé par la Faculté de Droit de Boudouaou, Université de Boumerdes, Boudouaou le 12 février 2018.

عمليات الاعتراض كعمليات للبحث والإنقاذ، لأن ذلك يؤدي إلى الالتباس فيما يتعلق بمسؤوليات الإنزال إلى اليابسة⁽¹⁾.

وتجب الإشارة إلى أن واجب الإنقاذ البحري طرح بشكل كبير بمناسبة التصدي لأعمال الهجرة غير الشرعية عبر البحر، نتيجة الخسائر الفادحة في الأرواح البشرية، وهو الالتزام الذي يقسم على جهتين، إجراءات يتخذها ربان السفن، وإجراءات تلتزم بها الدول بواسطة مراكز البحث والإنقاذ، غير أن هذا الالتزام لا يكتمل إلا بعد إنزال الأشخاص المكروبيين في مكان آمن⁽²⁾.

الفرع الثالث

التزام الدولة الساحلية بتحمل المسؤولية عن الأضرار المترتبة على التدخل غير الشرعي لمكافحة الجرائم البحرية في أعالي البحار

لكي يكون للقاعدة القانونية الدولية دور ملموس في حكم العلاقات الدولية، فإنه يتعين على أعضاء الجماعة الدولية، باحترام تطبيقها. وهذا التزام قانوني يرتبط بوجود القاعدة القانونية ذاته، وخروج عضو الجماعة الدولية على ذلك، أو عدم احترامه لهذا الالتزام، يثير مسؤوليته القانونية أمام الجماعة الدولية، بصفة خاصة أمام الدولة أو الشخص القانوني الدولي الذي أضر من جراء هذا الخروج (أولاً)، وتقضي القواعد العامة في القانون الدولي، بأن كل عمل غير مشروع أو امتناع عن عمل ينسب لشخص دولي، مخالفاً لالتزام قانوني، يتولد عنه التزام بالمسؤولية الدولية، وبمقتضى المسؤولية الدولية، قيام الشخص الدولي المنسوب إليه العمل غير المشروع، بالتعويض عما ترتب على عمله من نتائج⁽³⁾ (ثانياً).

¹ - راجع الفقرة 20، من تقرير مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، المؤرخ في 11 أبريل 2008، الوثيقة: A/AC.259/17.

² - **Kamel HADDOUM**, Le phénomène de l'immigration clandestine par voie maritime face l'obligation de sauvetage des personnes en détresse, Colloque international sur le phénomène de l'immigration clandestine et les moyen de lutte, organisé par le Centre Universitaire se Naama, Institut de Droit et des sciences politiques de Naama, le 16 et 17 Octobre 2018.

³ - أحمد أبو الوفاء، الوسيط في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص 692.

أولاً: الأحكام العامة للمسئولية الدولية

بموجب النصوص القانونية المشار إليها أعلاه قد قررت أن تتعاون الدول بما يتفق مع القانون الدولي للبحار على مكافحة الجرائم البحرية في أعالي البحار، وفي هذا الالتزام بالتعاون الدولي بين الدول، والخروج على هذا الالتزام أو عدم احترامه، يثير المسؤولية القانونية أمام الجماعة الدولية. فالدولة الساحلية حالة منحها الإذن تفتيش السفينة من طرف دولة علم السفينة، عليها أن تحترم الشروط المتعلقة بالتدخل التي وضعتها دولة علم السفينة. فتحمل الدولة الساحلية المسؤولية متى ارتكبت فعلا غير مشروعاً دولياً بالنظر لما تقتضي به قواعد القانون الدولي، حتى ولو كان القانون الداخلي يصف نفس الفعل بأنه مشروع، وتمثل شروط الفعل غير المشروع فيما يلي:

أ- قيام الدولة الساحلية بعمل أو الامتناع عن عمل: فالسلوك الإيجابي أو السلوك السلبي، الذي ينتسب إلى الدولة طبقاً لقواعد القانون الدولي، قد يصدر عن أفراد أو جهاز أو سلطة تمثلها طبقاً لقواعد قانونها الداخلي، وإذا كانت شروط المسؤولية الدولية، تتحدد بإرادة الدول واتفاقها في مجال مكافحة الجرائم البحرية، عندما تعطي دولة علم السفينة ترخيصاً لدولة أخرى بالتدخل في شأن سفنها في أعالي البحار، فإنه من المتصور أن تخرج سلطات الدولة المتدخلة عن حدود وشروط ترخيص دولة العلم، كأن يتم التدخل في شأن السفينة بصورة تتطوي على تجاوز تلك الشروط، ذلك بأن تأتي سلطات الدولة المتدخلة بعمل لم تتجه إليه إرادة دولة العلم، وفي هذا المقام يمكن القول أن الدولة المتدخلة أو الدولة الساحلية، قد قامت بعمل غير مشروع، ولعله من المتصور من أم الدولة الساحلية تمتنع عن التدخل في شأن السفينة المشتبه بها بعد الحصول على ترخيص دولة العلم، لأسباب ليس لها ما يبررها، ويثبت فيما بعد بأية وسيلة أن السفينة ارتكبت ذلك الجرم الدولي، فإنه من المستطاع القول أن الدولة الساحلية قد امتنعت عن عمل مشروع، وهو حماية الجماعة الدولية من خطر هذه الجريمة.

ب- مخالفة العمل أو الامتناع المنسوب إلى الدولة لالتزام دولي يقع على عاتقها: فإذا كان الفعل الإيجابي أو السلبي الصادر عن الدولة غير مطابق لما يتطلبه الالتزام الدولي، فإنه تتوافر المسؤولية الدولية، فالالتزام بالتعاون الدولي لمكافحة جرائم أعالي البحار، يعتبر نافذا تجاه كل الدول، ويتوافر انتهاك الالتزام الدولي، في هذا المقام إذا لم تقم الدولة بموجبات التعاون الفاعل الذي يتطلبه التزامها بالقضاء على هذه الجرائم، كما يتوافر بإغفال الدول للتعاون مع الدول الأخرى، فإذا ما اشتبهت دولة في تورط سفينة تحمل علم دولة أخرى في تورطها ورفضت دولة العلم الترخيص لتلك الدولة بضبط وتفتيش السفينة، بحجة أن سلطاتها المختصة ستتولى ذلك العمل، وثبت بأية وسيلة تقاعس دولة العلم وهروب السفينة دون تصرف إيجابي من دولة العلم، أو بتصرف يحمل خرقا للالتزام دولة العلم بمكافحة هذه الجرائم، فإنه يمكن القول أن دولة علم السفينة تتحمل المسؤولية الدولية أمام الجماعة الدولية.

تعتبر الحماية الدبلوماسية أهم وسائل وضع المسؤولية موضع التطبيق، فالدولة تتبنى مطالبات رعاياها إذا ما لحق بهم ضرر، على أثر عمل مخالف للقانون الدولي، ارتكبه دولة أخرى، فإذا ما وقعت مخالفة للقانون الدولي، فإنه يتم السعي نحو تسويتها عن طريق تدخل الممثل القنصلي للدولة التي ينتمي إليها المضرور بجنسيته، فإذا لم تتم تسوية الأمر جاز اللجوء على الوسائل الدبلوماسية للوصول إلى جبر الضرر⁽¹⁾.

فإذا كانت السفن التي طبق عليها قواعد النصوص الاتفاقية الدولية هي سفن الخاصة، والتي ينصرف مدلولها إلى السفن الحكومية المستخدمة لأغراض تجارية، والسفن التجارية المملوكة لأشخاص أو شركات خاصة، وينبغي على هذا الضرر الذي تتوافر به المسؤولية الدولية قد يصيب الدولة مباشرة إذا كانت السفينة مملوكة لها وتعمل في الأغراض التجارية،

¹ - سمير محمد عبد الغني طه، مرجع سابق، ص 491.

وقد يصيب الدولة ضرر غير مباشر، إذا كانت السفينة مملوكة لأفراد أو شركات خاصة وترفع علم هذه الدولة.

وإذا كان أساس الحماية الدبلوماسية في مدلولها الضيق، ينطوي على أم ما يصيب الفرد بمصالحه أو حقوقه المشروعة، إنما يمثل في نفس الوقت أضرار بمصالح الدولة التي يحمل جنسيتها، ومن ثم الدولة تتبنى مطالبات جبر الضرر في مواجهة الدول المنسوب إليها الضرر، وسواء لحق بها الضرر مباشرة أو بصورة غير مباشرة، وتبدأ مباشرة الحماية الدبلوماسية باللجوء إلى الطرق الدبلوماسية، والتدخل لدى سلطات الدولة التي تسببت في إحداث الضرر، لإصلاح أو تعويض هذا الضرر، وعند فشل ذلك، يرفع الأمر إلى المحاكم الدولية لتقرير مسؤولية الدولة المخالفة وإلزامها بالتعويض، ويلزم توافر شروط معينة لتولي الدولة مطالبات رعاياها أمام المحاكم الدولية وهي:

1- رابطة الجنسية: إذا كانت الدعامة الأساسية للحماية الدبلوماسية هي أن الضرر الذي يصيب الفرد، يمس في نفس الوقت الدولة التي يحمل جنسيتها⁽¹⁾. فالجنسية التي تحملها السفينة، وبموجبها ترفع علم دولة معينة، هذا الجنسية هي التي تخول للدولة أن تتبنى الحماية الدبلوماسية لتلك السفينة، وتتولى الدعوى ضد الدولة الأجنبية، للمطالبة بإصلاح الضرر، ووقت اتخاذ الدولة التي ينتمي إليها المضرور بجنسية لإجراءات الحماية الدبلوماسية، على أن يستمر توافر رابطة الجنسية إلى حين الانتهاء من الأمر بالتعويض عن الفعل الضار.

2- ألا تضع السفينة نفسها موضع الشبهات: لا يمكن ممارسة الحماية الدبلوماسية إلا إذا كانت السفينة التي وقع عليها الضرر، لم تأت سلوكا يساهم في حدوثه، ففي مجال مكافحة الجرائم البحرية قد تضع السفينة نفسها موضع الشبهات، ومثال ذلك إذا اقتربت في عرض البحر من سفن مشبوهة، أو غيرت علمها أثناء رحلتها بصورة ظاهرية، أي دون نقل

¹- أنظر: إبراهيم محمد الغناتي، القانون الدولي العام....، مرجع سابق، ص ص 154-158.

حقيقي للملكية أو تغيير التسجيل، أو أن السفينة تبحر تحت علم دولتين أو أكثر، مما يجعل السفينة في موضع شبهة، ويصبح مبررا لأن تطلب دولة ما ضبط وتفتيش تلك السفينة.

3- استنفاد طرق الطعن الداخلية: يتعين على السفينة المضرومة، أن تستنفذ طرق

الطعن الداخلية المسموح بها في الدولة المسؤولة عن الفعل غير المشروع دوليا، قبل أن تطرح النزاع على الصعيد الدولي بالتطبيق لمبدأ الحماية الدبلوماسية⁽¹⁾.

فإذا كانت القواعد العامة، تنطوي على أن الالتزام الواقع على عاتق سلطات الدولة، هو بذل العناية والحرص الواجب، وبمعنى آخر بذل العناية الكافية للمحافظة على سلامة الأشخاص والسفن والبضائع أثناء تنفيذ عمليات الضبط للجرائم التي ترتكبها السفن الأجنبية في أعالي البحار، بيد أنه متى ثبت المسؤولية الدولية فإن الشخص الدولي المسئول يلتزم بتعويض الضرر الذي حدث لغيره، ويتخذ التعويض حسبما جرى عليه العمل الدولي ثلاثة صور هي:

4- الترضية: وتستهدف تعويض الأضرار المعنوية، ومن صورها تقديم الاعتذارات الشفوية أو الكتابية للدولة المضرومة، وأيضا قيام الدولة المسؤولة بمعاينة الأشخاص الذين صدر عنهم التصرف المسبب للضرر.

5- الرد العيني: ويتمثل في إعادة الأشياء إلى حالتها، كما لو لم يكن العمل الضار قد ارتكب، ويتم ذلك بإزالة ما ترتب عليه من آثار، ذلك أن التعويض يتعين أن يزيل بقدر الإمكان نتائج العمل غير المشروع، وأن يعيد الحال إلى ما كانت عليه، كأن هذا العمل لم يرتكب.

6- التعويض النقدي: ويتمثل في دفع مبلغ من المال لمن أصابه الضرر، بهدف إزالة ما ترتب على العمل غير المشروع من آثار، وهو الصورة العادية للتعويض، وقد أكد القضاء

¹ - محمد حافظ غانم، مرجع سابق، ص 460.

الدولي ضرورة تعادل مبلغ التعويض النقدي مع الضرر، ويتم تقدير التعويض النقدي بالاتفاق بين الدول الأطراف مباشرة أو عن طريق المحاكم الدولية⁽¹⁾.

ثانيا: تحمل الدولة الساحلية المسؤولية عن الأضرار المترتبة على اتخاذ إجراءات ضد السفينة

عند قيام سلطات الدولة الساحلية بضبط جريمة بواسطة السفن في أعالي البحار، وما تشمله تلك الإجراءات من إيقاف السفينة واعتلائها وتفتيشها، فإنه من المتوقع أن تحدث إصابات بالأشخاص أو أضرار أو خسائر بالسفينة أو حمولتها، مما يثير معه التساؤل حول المسؤولية الدولية عن تلك الخسائر أو الأضرار أو الإصابات.

وينبغي أن تتفق الدول المعنية فيما بينها على المسؤولية عن أي خسائر أو أضرار أو إصابات، ناتجة عن الأعمال المذكورة في الاتفاقيات الدولية، وما لم يتفق على خلاف ذلك، ينبغي على الدولة الساحلية، أن تقدم تعويضات عن أي خسائر أو أضرار أو إصابات ناشئة عن عدم الالتزامات بالمبادئ المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية، إذا نسب الإهمال وغير ذلك من الأخطاء إلى الدولة الساحلية، أو اتخذت الإجراءات بطريقة ليس لها ما يبررها بمقتضى القانون الدولي، وقد تمتد الأضرار لأطراف أخرى غير دولة العلم، كما لو كان الأشخاص الذين حدثت إصابتهم ينتمون لدولة، أو دول أخرى، أو كانت البضائع أو حمولة السفينة تخص دولة أو دول أخرى، وتأخر وصول تلك البضائع أو أتلقت، وأصبحت غير صالحة للاستخدام على أثر عملية التفتيش والتأخير الذي يحدث بسببها، أو قد يقتصر للضرر على تأخير إبحار السفينة، أو غير ذلك من الأضرار⁽²⁾.

وفيما يتعلق بالحق في التعويض عن الأضرار فقد تم الإقرار مثلا في جريمة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، على حق الأطراف التي أصابها الضرر في

¹ - أنظر: إبراهيم العناني، القانون الدولي العام...، مرجع سابق، ص 171.

² - أنظر: سمير محمد عبد الغني طه، مرجع سابق، ص ص 495-496.

التعويض عن حالات الإصابات أو إتلاف بالسفينة أو حمولتها، أو حدوث تأخير لا مبرر له، أو اتخاذ إجراءات ضد السفينة بناء على أسباب لا مبرر لها⁽¹⁾.

فالمبدأ العام لمسؤولية التعويض عن الأضرار، يتبوأ اتفاق الأطراف المعنية موضع الاحترام التام فيما يتعلق بالمسؤولية عن التعويض عن أية إصابات أو خسائر أو أضرار قد تحدث على أثر تنفيذ أحكام النصوص الاتفاقية، وفي الواقع أن اتفاق دول الأطراف، هو اللازم تنفيذه، سواء كان لتحمل دولة ما مسؤولية التعويض بمفردها، أو بالاشتراك مع دولة أخرى بنسبة محددة، ومن ثم فإنه ينبغي أن تتفق الدول المعنية فيما بينها، على المسؤولية عن أي خسائر أو أضرار أو إصابات ناتجة عن عمليات مكافحة البحرية.

إذا لم تتفق الأطراف المعنية فيما بينها، حول المسؤولية عن تعويض الإصابات والخسائر والأضرار، فإن الدولة الساحلية تكون هي المسؤولة عن التعويضات المترتبة على ذلك، وتتمثل أحوال التزام الدولة الساحلية بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار المترتبة على تدخلها في الآتي:

أ- **عدم الالتزام بأحكام النصوص الاتفاقية الدولية:** كما أن أشرنا أعلاه، فعند اتخاذ للإجراءات يجب الأخذ بعين الاعتبار الواجب، الحاجة إلى عدم تهديد سلامة في البحار، وأمن السفينة والبضائع، وعدم الإضرار بالمصالح التجارية والقانونية للدولة التي ترفع السفينة علمها أو لأية دولة معنية أخرى. فعملية اعتراض السفن، وإستيقافها واعتلائها وتفتيشها في أعالي البحار، للبحث عن أدلة الجريمة البحرية المرتكبة، ليس بالأمر السهل الميسور، فقد تحدث مقاومة من جانب الأشخاص الذين على متن السفينة، ومن ثم يتعين أن تكون رد فعل سلطة الدولة الساحلية بالقدر الكافي لإتمام عملية الضبط، وأن يكون رد فعل للمقاومة فحسب، ومتسما باللزوم والتناسب، وفقا للقواعد العامة في هذا الشأن.

ويتعين على الدولة الساحلية أو المتدخلة أن تمتنع عن أية إجراءات قد تؤدي إلى حدوث التلوث البحري، وتهديد الحياة في البحر، كما يجب عليها أن تتخذ الاحتياطات

¹ - أنظر الوثيقة رقم E/CN. 7/1995/13P.13NO. 29

اللازمة لتأمين السفينة، وعدم إصابتها أو الاضطدام بها، فضلا عن مراعاتها لسلامة حمولة السفينة وعدم إصابتها بالتلف، كما يجب عليها عدم اعتراض السفينة واعتلائها إلا إذا توفرت لديها أسباب معقولة لذلك، ويجب مراعاة عدم الإضرار أو تأخير وتعطيل سفن ترفع أعلام دول أخرى، فيمكن القول في هذا المقام على الدولة الساحلية وضع مبدأ حسن النية موضع الاعتبار الواجب، وبالإضافة في ذلك يتعين عليها مراعاة ما يلي:

1- الظروف المناخية في البحر، والتي قد تؤدي إلى اتخاذ قرار بعدم الاعتلاء، وإلى توقف أي إجراء، فالاهتمام يجب أن يكون باتخاذ احتياطات السلامة في البحار.

2- وفقا لمقتضيات الحالة، يمكن السيطرة على السفينة الحالة، وأمرها بالتوجه لأقرب ميناء دولة طرف، لاسيما السفن الكبيرة المستخدمة في السفر أو الأعمال التجارية فإن تفتيشها في الموانئ يكون أكثر أمنا.

3- أن يكون استخدام القوة ضد السفينة المشتبه فيها، على سبيل الاستثناء، ويخضع للمبادئ الدولية العامة من حيث المعقولة والتناسب مع ظروف الحالة.

ب- حدوث الأضرار بإهمال الدولة الساحلية:

إذا كانت الدولة الساحلية المتدخلة، قد حصلت على ترخيص من دولة العلم، بإيقاف السفينة وتفتيشها والبحث عن الأدلة القانونية للجرائم البحرية، فإنه يتعين أن تكون إجراءاتها بالقدر الملائم لهذا الغرض، وأن تتخذ تلك الإجراءات في الوقت المناسب لإتمامها، مع مراعاة عدم حدوث تجاوزات سواء في تأخير السفينة أو في إتلاف حمولتها، أو غير ذلك من الأمور التي تستوجب المسؤولية.⁽¹⁾

¹- أنظر: سمير محمد عبد الغني طه، مرجع سابق، ص ص 498-499.

خاتمة

تم تقسيم البحار وفقا لاتفاقية قانون البحار لعام 1982 إلى مناطق بحرية عديدة، مناطق تمارس عليها الدولة الساحلية السيادة المطلقة والتي تتمثل في كل من المياه الداخلية والبحر الإقليمي، ومناطق تمارس عليها حقوق سيادية والتي تتمثل في كل من المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، ومناطق خارجة عن سيادة الدولة الساحلية والتي تتمثل في كل من منطقة التراث المشترك وأعالي البحار، غير أن دراستنا ارتكزت حول منطقة أعالي البحار وبالتحديد حالة تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد السفن التي ترتكب الجرائم البحرية، وذلك من أجل حماية مصالحها الخاصة، فممرنا بالتنظيم القانوني لأعالي البحار والمركز القانوني للسفينة في أعالي البحار وبيننا المصالح التي هي موضع تدخل الدولة الساحلية والأسس القانونية التي تسمح لها بالتدخل في أعالي البحار والالتزامات التي تقع على عاتقها مع تحمل المسؤولية في حالة التدخل غير المبرر، وبعدها تناولنا الجرائم التي تتدخل في شأنها الدولة الساحلية في أعالي البحار من أجل حماية مصالح الجماعة الدولية ودعمناها بالأسس القانونية مع الالتزامات التي تقع عليها أثناء ممارسة حق التدخل وتحمل المسؤولية في حالة تجاوز أو التدخل غير المبرر كذلك.

تعتبر مسألة إساءة استخدام واستعمال أعالي البحار من المسائل والتحديات التي يواجهها المجتمع الدولي، وذلك من خلال الانتهاكات التي ترتكب فيها والتي تلحق بالسلامة والأمن البحري، وبحكم احتمال امتداد آثار الجرائم البحرية إلى المناطق البحرية الخاضعة للدولة الساحلية، فإن القانون الدولي لم يبقى مكتوف الأيدي في هذا الخصوص، وذلك بوضع مجموعة من القواعد التنظيمية تسمح للدولة الساحلية بممارسة حق التدخل في أعالي البحار لمواجهة هذه الجرائم، ففي هذا الصدد تم منح حق الرقابة للدولة الساحلية من المنطقة المتاخمة لمنع خرق قوانينها وأنظمتها المتعلقة بمصالحها الخاصة، والتي تتمثل في كل من المصالح المتعلقة بالأمن والجمركية والمالية والصحة والهجرة (التسلل غير الشرعي)، كما تم

منحها حق مطاردة الحثيثة في حالة توفر الأسباب للاعتقاد أن السفينة قامت بانتهاك قوانين وأنظمة الدولة الساحلية، ونظرا لتمييز أعالي البحار بحرية الاستخدام لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، فإنه تم وضع عدة ضوابط لممارسة هذا الحق، عكس حالات أخرى التي تستند إلى الجرائم الدولية لتبرير المطاردة. غير أنه تلتزم الدولة الساحلية مقابل ذلك بأن لا تتعسف في استعمال حق التدخل في أعالي البحار وعدم إعاقة الملاحة البحرية، ويقع على عاتقها احترام شروط المطاردة الحثيثة التي تضمنتها المادة 111 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

وعلى إثر حادثة توري كانيون تم الاعتراف للدولة الساحلية بحق التدخل فيما وراء بحرها الإقليمي لتتخذ التدابير المناسبة لمنع الأضرار التي تتعرض لها فعليا أو تلك التي تهددها من أجل حماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة بالصيد البحري من التلوث، أو التهديد بالتلوث الناجم عن حادث بحري أو أعمال مرتبطة بهذا الحادث يمكن أن توقع نتائج ضارة، وذلك باعتمادها على قواعد اتفاقية خاصة بالتدخل في أعالي البحار، غير أن هذا التدخل مرهون بمجموعة من الشروط التي على الدولة الساحلية احترامها وهي مراعاة الشروط الموضوعية والشكلية للتدخل في أعالي البحار ومنع سفن أعلام المجاملة للتهرب من الالتزامات التي تفرضها الاتفاقيات الدولية، والا اعتبر تدخلها غير مشروع مما يعرضها لتحمل مسؤولية ذلك وبالتالي تعويض الأضرار المترتبة من جراء ذلك.

بحكم أن هناك بعض الأعمال غير مشروعة التي ترتكب في أعالي البحار تشكل تهديد مباشر ومستمر لحرية الملاحة البحرية والتجارة الدولية بصفة خاصة والأمن البحري بصفة عامة، الأمر الذي دفع إلى جعلها موضع الانتباه والتفكير بإيجاد وسائل قانونية تهدف إلى وضع حد لها، غير أنه لا يمكن لأية دولة التصدي لهذه الجرائم بمفردها، فتتعاون الدولة الساحلية مع غيرها من الدول في سبيل القضاء على هذه الجرائم وذلك باتخاذ تدابير وإجراءات لمكافحتها، باعتبار أنه إن لم تتم عملية قمع هذه الجرائم حتما ستؤدي إلى تفاقم أخطار مهددة أخرى، بناء على ذلك تم استصدار العديد من الصكوك الدولية لتجريم تلك

الأفعال غير المشروعة سواء الكلاسيكية أو المستحدثة، وإصدار العديد من القرارات مجملها تضم تدابير وإجراءات لمنع وقمع الجرائم البحرية التي ترتكب في أعالي البحار من أجل حماية مصالح الجماعة الدولية.

تعتمد الدولة الساحلية للتدخل في أعالي البحار على أسس قانونية نصت عليها الاتفاقيات الدولية كمبررات تجيز التدخل في هذه المنطقة لقمع الجرائم البحرية الخطرة التي تتخذ أعالي البحار مسرحاً لها، وهي القرصنة البحرية باعتبارها أخطر الجرائم البحرية التي تهدد الأمن البحري، وعلى الرغم من وجود أوجه التداخل بينها وبين الإرهاب البحري ودخل القرصنة البحرية في إطار بعض الوثائق الدولية المعنية بمكافحة الإرهاب، إلا أنه توصلنا إلى التأكيد على وجود فوارق بينهما، حيث تبين أنه لا يجب معالجة القرصنة البحرية على أنها إرهاب بحري، باعتبار القرصنة البحرية وعناصر قيامها يخرجها من إطار أعمال الإرهاب البحري.

كما تبث حق تدخل الدولة الساحلية في قمع الجرائم الكلاسيكية الأخرى كنقل الرقيق والاتجار به، والبت الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار، معتمدة على أسس قانونية دولية وجدت خصيصاً لهذا الغرض، وذلك من أجل حماية الأمن والسلم الدوليين باعتبارهما جرائم دولية.

ورغم وجود عقبات قانونية تقف أمام جهود الدولة الساحلية وغيرها من الدول لمواجهة جرائم التهريب البحري كتهريب المخدرات في أعالي البحار، والتي فرضتها التطبيق الصارم لمبدأ انفراد دولة العلم بالاختصاص في أعالي البحار، الأمر الذي استلزم إبرام العديد من الاتفاقيات الثنائية والإقليمية التي حققت نتائج مرضية نوعاً ما من خلال فعالية أحكامها في هذا المجال أي مكافحة تهريب المخدرات في أعالي البحار.

ورغم قصور القانون الدولي في مواجهة الهجرة غير الشرعية في أعالي البحار، التي تتطلب في، مواجهتها أولاً معالجة الجانب القمعي لها، بعدها البعد الإنساني. إلا أنه يمكن

اعتبار اتفاقية قانون البحار وبروتوكول تهريب المهاجرين وبروتوكول قمع الإتجار بالأشخاص الإطار القانوني لمكافحة جريمة الإتجار بالبشر.

وفي غياب أساس قانوني يقضي بتجريم الإتجار بالأسلحة فإنه تم الاستناد إلى قرارات مجلس الأمن فيما يخص تهريب الأسلحة في أعالي البحار، ورغم أن المبادرة PSI لم تشر بوضوح الاعتراض في أعالي البحار في هذا الخصوص، إلا أنه تم الاعتراف دولياً بوجود خطر تهريب الأسلحة في أعالي البحار. فيبقى الإسناد لقرارات مجلس الأمن في اعتراضها لشحنات أسلحة الدمار الشامل، لاسيما بعد الاعتراف بالطابع التشريعي لمجلس الأمن في مكافحة الأعمال غير المشروعة التي ترتكب في أعالي البحار.

ولقمع هذه الجرائم فإن الدولة الساحلية تتبع تدابير وقائية التي أقرتها المنظمة البحرية IMO، وذلك بتطبيقها ما جاء في المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية Code ISPS وتفعيل القواعد والمعايير الدولية للسلامة البحرية، وإجراءات ردعية صارمة كالاقتراب والتحقق من علم السفينة وحق الزيارة والتفتيش وتحويل السفينة وحق المطاردة الحديثة، وتقوم بمحاكمة مرتكبي الجرائم وتوقيع العقوبات المقررة لذلك بالاعتماد على القواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية والبروتوكولات وقوانينها الوطنية.

غير أن يقع على عاتق الدولة الساحلية مجموعة من الالتزامات فرضها القانون الدولي عليها أثناء ممارسة حق التدخل في أعالي البحار لقمع الجرائم البحرية، فعليها أن تولي الاعتبار لاختصاص دولة العلم، ومراعاة حرية الملاحة البحرية، فإثناء عملية الاعتراض للسفينة في أعالي البحار يجب أن تتوفر لدى الدولة الساحلية أسباب معقولة للاشتباه بأن تلك السفينة ارتكبت الجريمة وليس مجرد شك وأن تكلف سفن مخصصة لهذا الغرض من أجل تفادي عرقلة الملاحة البحرية في أعالي البحار.

ويتعين عليها مراعاة تأمين السلامة في البحار وعدم التعرض للأشخاص والسفن والبضائع للأخطار التي قد تصاحب عملية اقتحام السفينة في أعالي البحار، وعلى الرغم من انعدام اتفاقية قانونية خاصة بحقوق الإنسان إلا أن الدولة الساحلية ملزمة باحترام

قواعدها أثناء التدخل في أعالي البحار، ومراعاة حقوق الأشخاص المحتجزين حيث هي ملزمة بتكفل لهم حق الحماية والإحالة أمام الجهات القضائية وإخضاعهم لمحاكمة عادلة ونزيهة، وتضمن لهم الحق في الحياة.

وغير ذلك فالدولة الساحلية ستتحمل مسؤولية التجاوزات والأضرار المترتبة أثناء ممارستها لحق التدخل غير الشرعي لمكافحة هذه الجرائم في أعالي البحار، حيث تقضي القاعدة القانونية بأن كل عمل غير مشروع أم امتناع عن عمل يتسبب لشخص دولي وبمقتضى المسؤولية الدولية قيام الشخص الدولي المنسوب إليه العمل غير المشروع بالتعويض عما ترتب على عمله من أضرار.

نخلص من هذه الدراسة بدعوة الجماعة الدولية على عقد اتفاق جديد ينطوي على إبرام اتفاقية دولية شاملة تحمل تنظيم دولي للجوانب المختلفة في عمليات مكافحة الجرائم البحرية الدولية التي تخل بأمن وسلامة الملاحة البحرية في أعالي البحار، ودعمها ببروتوكولات أخرى تتضمن موضوع مكافحة الجرائم البحرية في نفس المنطقة، وتوسيع تنفيذ أحكام الاتفاقيات الثنائية والإقليمية لتشمل عمليات مكافحة البحرية والتصدي لها، والاعتماد على أسلوب واحد في تنفيذ أحكام نصوص الاتفاقيات تتولاه الأجهزة المعنية.

ودعوة الجزائر باعتبارها دولة محورية بموقعها الجغرافي الاستراتيجي بحضورها الدبلوماسي البارز ضرورة اليقظة والاستعداد المستمر من خلال اتخاذ إجراءات وتدابير مدروسة ومكاملة لحماية حدودها ومياها الإقليمية ومصالحها الاستراتيجية البحرية من كل التهديدات والمخاطر المتزايدة بمختلف أشكالها وأطرافها والتي قد تكون منطقة أعالي البحار مصدرا لها.

قائمة المراجع

باللغة العربية

الكتب

1. إبراهيم محمد العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985.
2. إبراهيم محمد العناني، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار الفكر العربي، القاهرة، 1987.
3. أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، 2009.
4. أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول 1982، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.
5. أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة - دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، جامعة الملك سعود للنشر، المملكة العربية السعودية، الرياض، ص 102.
6. أحمد محمد رفعت، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
7. إدريس الضحاك، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، 1987.
8. أميرة محمد بكر البحيري، الإتجار بالبشر وبخاصة الأطفال من وجهة النظر العلمية النفسية والاجتماعية والقانونية، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، 2011.
9. إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطي الملاحى في القانون الدولي، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان 2012.
10. بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، دار التأليف، الكويت، 1977.
11. بن عامر تونسي، قانون المجتمع الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994.

12. **بيرك بول**، التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، سلسلة محاضرات الإمارات رقم 141، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2011.
13. **جلال فضل محمد العودي**، القانون الدولي للبحار وفقا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، القاهرة، 2020،
14. **جمال عبد الناصر مانع**، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، المجال الوطني للدولة البري والبحري والجوي، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
15. **جمال محي الدين**، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009.
16. **حامد سلطان**، القانون الدولي العام في وقت السلم، الطبعة السادسة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1979.
17. **حسين محمد عمر**، احتجاز وتفتيش سفن القرصنة والإتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البريء (حق الملاحة الدولية بين النظرية والتطبيق)، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، 2009.
18. **حسين موسى محمد رضوان**، القانون الدولي للبحار، دار الفكر العربي للقانون، القاهرة، 2013.
19. **حميدة جميلة**، النظام القانوني لضرر البيئي وآليات تعويضه، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011.
20. **خليل حسين**، موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2012.
21. **ريان مدحت عباس خلوصي**، السفينة والقانون البحري، د ط، السنهاني للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1993.

22. زكي زكي الشعراوي، القانون البحري، الطبعة 02، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988.
23. سليم حداد، التنظيم الدولي للبحار والأمن القومي العربي، المؤسسة الوطنية للدراسات والنشر، بيروت، 1994.
24. سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 1994.
25. سمير عبد الغنى، مبادئ مكافحة المخدرات، دار شتان للنشر، مصر، 2009.
26. سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
27. سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي العام، الطبعة الثانية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
28. سيد إبراهيم الدسوقي، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع، قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2012.
29. شارل روسو، ترجمة شكر الله خليفة وعبد المحسن سعد، القانون الدولي العام، الأهلية للنشر والتوزيع، بيروت، 1982.
30. صلاح الدين عامر، "مقدمة لدراسة القانون الدولي العام"، دار النهضة، القاهرة، 2008.
31. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ط2، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، 2000.
32. طارق عزة رخا، القانون الدولي في السلم والحرب، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، د س ن.
33. عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010.

34. عادل عكروم، المنظمة الدولية للشرطة الجنائية والجريمة المنظمة كألية لمكافحة الجريمة المنظمة - دراسة مقارنة-، د ط، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013.
35. عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة- أشخاص الملاحة- النقل البحري- البيوع البحرية- الحوادث البحرية- التأمين البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
36. عباس هشام سعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث، دراسة قانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية.
37. عبد العزيز العشراوي، محاضرات في المسؤولية الدولية، ط 2، دار هومه للنشر، 2009، ص 96.
38. عبد القادر العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية - دراسة مقارنة-، الطبعة 05، دار الثقافة، عمان، 2014،
39. عبد القادر شربال، البحر الأبيض المتوسط بين السيادة والحرية، الطبعة الثانية، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2011.
40. عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الثاني، القانون الدولي المعاصر، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1997.
41. عبد الله الرزاق إبراهيم، شوقي الجمل، دراسات في تاريخ غرب إفريقيا الحديث والمعاصر، القاهرة، 1988.
42. عبد الله محمد الهواري، مشكلات الصيد في أعالي البحار، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2009.
43. عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.
44. عبد الواحد محمد الفار، القانون الدولي العام (المبادئ والنظريات العامة، النظام القانوني لعناصر البيئة الدولية- مظاهر العلاقات القانونية الدولية- أحكام المنازعات المسلحة)، د ط، دار النهضة العربية للنشر، القاهرة، 1994.

45. عثمان الحسن محمد نور، ياسر عوض الكريم المبارك، الهجرة غير المشروعة والجريمة المنظمة، مركز الدراسات والأبحاث، جامعة نايف، 2008، ص 79.
46. علي أبو صادق هيف، القانون الدولي العام، ط 11، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1972.
47. علي عدنان الفيل، المنهجية التشريعية في حماية البيئة - دراسة مقارنة-، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2012.
48. علي محمد الجرجاني، التعريفات، دار الكتاب المصري، القاهرة، 1990.
49. غازي حسين صباريني، الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2007.
50. فاطمة قدوري الشامي، الرق والرقيق في العصور القديمة والجاهلية و صدر الإسلام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009.
51. كرم شلبي، معجم المصطلحات الإعلامية، دار الشروق للنشر والتوزيع، القاهرة، 1989.
52. محسن أفكرين، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2005.
53. محمد أحمد المنشاوي، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، 2013.
54. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية - دراسة في القانون الدولي - ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
55. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
56. محمد السعيد الدقاق وإبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012.

57. محمد السيد الفقى، القانون البحري، (السفينة- أشخاص الملاحة البحرية- العقود البحرية)، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص ص 64-65.
58. محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، دار الجامعة للنشر، بيروت، 1999.
59. محمد حافظ غانم، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، الإسكندرية، 1973.
60. محمد درويش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار، د ط، منشورات الجامعة الافتراضية، سوريا، 2018.
61. محمد رمضان محمد، عالم المخدرات والمكافحة الدولية والإقليمية والمحلية، القاهرة، 2012.
62. محمد سامي عبد الحميد وآخرون، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
63. محمد سامي عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام: الحياة الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
64. محمد سعادي، القرصنة البحرية بين محاولة التصدي لها والعجز عن محاكمتها، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ألمانيا برلين، 2002.
65. محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2010.
66. محمد سعيد الدقاق، مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي العام (المصادر - النظام الدبلوماسي والقنصلي، الأشخاص- قانون البحار)، دار الجامعة، القاهرة، 1993.
67. محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، 2011.

68. 67. محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.
69. محمد سهيل الفقي، جريمة الإتجار غير المشروع بالمخدرات كأحد جرائم القانون الدولي للبحار، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018.
70. محمد صلاح هشام، المسؤولية الدولية على المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 1991.
71. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي للبحر في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
72. محمد فتحي عبد، التجارب الدولية في مكافحة الهجرة غير الشرعية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.
73. محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، 2012.
74. محمد ياسين حسين، الآليات الأمنية الحديثة للتعامل مع غرق السفن، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2009.
75. مصطفى كمال طه، الوجيز في القانون البحري، الإسكندرية، 1972.
76. نادر محمد درويش، الاطلاع على أهم الإجراءات الدولية المتخذة لمواجهة أعمال القرصنة البحرية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2012/03/06.
77. نجاة أحمد إبراهيم، المسؤولية الدولية عن انتهاك قواعد القانون الدولي الإنساني، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2009.
78. نصر الدين هنونى، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري، دار هومه للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013.

79. **نواصر العياش**، الإطار القانوني والدولي لمكافحة المخدرات عبر البحر، من كتاب مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، أكاديمية العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2001.
80. **هادي طلال هادي**، المسؤولية الدولية عن البث الإذاعي، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الدراسات القانونية، القاهرة 2010.
81. **هاني دويدر**، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
82. **وليد بيطار**، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، بيروت، المؤسسة الجامعية للدراسات، 2002.

الرسائل والمذكرات

الرسائل

1. **أحمد اسكندري**، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1995.
2. **بسيم جميل ناصر**، التنظيم القانوني لاستغلال الموارد الحيوانية الحية في أعالي البحار، رسالة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 1976.
3. **جلال فضل محمد العودي**، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار - دراسة في أحكام القانون الدولي للبحار والقانون اليمني-، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه، في القانون، كلية الحقوق، جامعة عدن، 2014.
4. **حسن خطابي**، حق المطاردة الحثيثة في البحر العالي، دراسة على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون. Toubkal.imist.ma/.../THESE-KHATABI

5. **سعاد حسان**، الحوادث البحرية وفقل للقانون الجزائري والاتفاقيات الدولية (التصادم البحري والمساعدة والإنقاذ البحري)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص: القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2019.
6. **عبد الحفيظ بتغة**، تدخل الدولة في أعالي البحار في ظل القانون الدولي العام، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون دولي وعلاقات دولية، كلية الحقوق، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2015.
7. **عبد الرحمان بوفلجة**، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2016.
8. **عصاف لعمامري**، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014.
9. **كمال تيغيلت فرحات**، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل بالمحروقات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو، 2022.
10. **لخضر زازة**، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار) أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2010.
11. **ليدية تركي**، التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص قانون، جامعة مولود معمري - تيزي وزو، 2025.

12. **مصطفى العطايفي**، مكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس، الجزائر، 2020.

المذكرات

1. **حياة رصاح**، أثر التطورات العلمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص: اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير التجارية، المدرسة الدكتورالية والتسيير، جامعة وهران، 2013.
2. **خالد بوزيدي**، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، فرع قانون عام معمق، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014.
3. **سامية مخلوف**، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، 2015.
4. **سعيدة ولد لغواصي**، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية (دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM/CNAN)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، قسم العلوم الاقتصادية، فرع اقتصاد الخدمات، جامعة الجزائر 03، .
5. **عصاف لعمامري**، الحدود البحرية في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2010.
6. **علي بن عبد الله الملحم**، القرصنة البحرية على السفن- دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية-، مذكرة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2007.

7. **كريمة بورحلي**، التلوث البحري وتأثيره على البحار، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، تخصص بيئة، جامعة منتوري قسنطينة، 2010.
8. **مليكة موساوي**، النظام القانوني للاستثمار في مجال الصيد البحري وتربية المائيات مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون الأعمال، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2007.
9. **وهيبة سرير**، مبدأ حرية الصيد في أعالي البحار، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق - بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2013.

المقالات

1. **إبراهيم بن عزو**، " إجراءات فصل الإفراج عن البضائع عن التلخيص الجمركي نظرة على قانون 04-17 المتضمن تعديل قانون الجمارك"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 05، العدد 01، منشورات مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة محمد بن أحمد، وهران 02، 2018، ص ص 20-30.
2. **أعراب سعيدة**، " مكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات في القانون الدولي"، مجلة معلم الدراسات القانونية والسياسية، ديسمبر 2017، العدد 2، ص ص 189-214.
3. **بوعلام بوسكرة**، " حرية أعالي البحار في ضوء أحكام القانون الدولي"، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمار ثليجي، الأغواط- الجزائر، العدد 02، 2015، ص ص 328-347.
4. **جميلة بن موسى**، "الإسلام والرقيق ونصوص أوراق البردي العربية"، مجلة الباحث، المجلد 03، العدد 01، منشورات مختبر اللغة العربية وآدابها، جامعة عمار ثليجي بالأغواط، الجزائر، 2013، ص ص 147-183.

5. **حسن خطابي**، " حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون الدولي"، ص 17 مقال منشور على الموقع <http://www.maarefa.org/index.php>:
6. **حسين المشهداني**، " الاستدامة البيئية في قطاع النقل البحري العالمي والتحديات التي تواجهها"، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 15، العدد 02، جامعة المسيلة، 2022، ص ص 46-55.
7. **حياة عوامرية وأحسن غربي**، "القرصنة البحرية والإرهاب البحري -مقارنة مفاهيمية-"، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، المجلد 9، العدد 1، 2024، ص ص 842-863.
8. **رقية عواشيرية**، "نظام تسليم المجرمين ودوره في تحقيق التعاون الدولي لمكافحة الجريمة المنظمة"، مجلة المفكر، العدد 4، 2009، ص ص 18-27.
9. **سحر مصطفى حافظ**، " الهجرة غير الشرعية (المفهوم والحجم والمواجهة التشريعية)"، مجلة هرمس، جامعة القاهرة، المجلد الثاني، العدد 2، القاهرة، مصر، 2013، ص 45.
10. **سهام زروالي**، "آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت"، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 21، جانفي 2019، ص ص 130-137.
11. **عامر غسان سليمان فاخوري**، "حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القانون الدولي وصعوبات في التطبيق"، مجلة الشريعة والقانون، كلية الحقوق، جامعة الإمارات العربي العدد 49، 2012، ص ص 287-338.
12. **عبد الحفيظ بتغة**، "حظر النقل غير المشروع لأسلحة عبر البحر في ظل القانون الدولي"، دفاتر السياسة والقانون، المجلد 13، العدد 02، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2021، ص ص 208-289.

13. عبد القادر سلاماني ومنور صم، " تجارة الرقيق في إفريقيا الغربية"، مجلة دراسات، المجلد 05، العدد 01، جامعة طاهري محمد بشار، 2016، ص ص 252-253.
14. عبد المالك صايش، " مكافحة الهجرة غير الشرعية"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 03، العدد 01، جامعة عبد الرحمان ميرة، بجاية، 2011، ص ص 22-08.
15. عمراني نادية، "القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها"، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، المركز الجامعي تيبازة، الجزائر، المجلد 3، العدد 2، السنة 2013، ص ص 104-115.
16. فراس نعيم حاسم، " الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري"، مجلة الآداب، العدد 138، كلية الآداب واللغات، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 01، 1021، ص ص 338-370.
17. كمال تيغليت فرحات، "جنسية السفينة وظاهرة الأعلام المجاملة في الممارسات القانونية الدولية"، المجلة النقدية للقانونية والعلوم السياسية، المجلد 16، العدد 04، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو -، 2021، ص ص 162-185.
18. ليلى قماز، "دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، المجلد 01، العدد 02، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2014، ص ص 48-82.
19. م. م. حسام حميد شهاب، " القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية، كلية الحقوق"، جامعة كريت، ص ص 1-31. الموقع:
www.iasj.net/iasj?func=fulltex&ald=56728

20. مايا خاطر، "الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية"، مجلة جامعة دمشق، للعلوم الاقتصادية والقانونية، سوريا، المجلد 27، العدد 4، 2011، ص ص 265-279.
21. محمد رضا التميمي، "الهجرة غي الشرعية من خلال التشريعات الوطنية والمواثيق الدولية"، دفاتر السياسة والقانون، المجلد 3، العدد 04، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2011، ص ص 289-308.
22. محمد علي علي الحاج، "الجهود الدولية لمواجهة هجمات القرصنة قبالة سواحل الصومال وبحر العرب، (أسباب الإخفاق وعوامل النجاح، رؤية قانونية وواقعية)"، مجلة الحقوق، كلية الشريعة والقانون، جامعة صنعاء الجمهورية اليمنية، العدد 04، 2014، ص ص 675-752.
23. محمد غريبي وزهيرة مزارة، "سياسة مكافحة الإرهاب في منطقة الساحب الإفريقي: بين ضرورة تفعيل تعاون الإقليمي وتحقيق التنمية"، مجلة أكاديمية، المجلد 04، العدد 05، جامعة حسبية بن بوعلي، شلف، 1016، ص ص 177-195.
24. مريم درويش، "التهريب البحري للأسلحة والمخدرات وأثره على استقرار أمن الدول"، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، العدد 07، 2017، ص ص 331-351.
25. مصطفى العطافي، "مكافحة الإتجار بالبشر عبر البحر"، مجلة المظل القانوني، جامعة البويرة، المجلد 2، العدد 1، 2020، ص ص 97-120.
26. وناسة بوخميس، "النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 01، معهد الحقوق والعلوم السياسية، المركز الجامعي أمين العقال الحاج موسى، تامنغست، الجزائر، 2012، ص ص 69-95.
27. ياسر عواد شعبان، "جريمة الإرهاب البحري"، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، المجلد 6، العدد 32، جامعة كركوك، 2017، ص ص 269-304.

28. يوسف محمد العطاري، "القانون الدولي وتلويث البيئة البحرية بالنفط"، درامات علوم الشرعية والقانون، المجلد 33، العدد 01، 2006، ص ص 71-86.

المدخلات

1. آدم محمد أحمد عبد الله، القرصنة البحرية فبال سواحل الصومال وانعكاساتها على الملاحة البحر الأحمر، ملتقى قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن، كلية العلوم الاستراتيجية بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بالتعاون مع جامعة الحسن الأول بالمملكة المغربية، إدارة الشؤون القانونية بالأمانة العامة لجامعة الدول العربية، جانفي 2012.
2. بهجت عبد الله قايد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، الندوة العلمية الخامسة عشر في الفترة 23-25 ديسمبر 1985، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، المملكة العربية السعودية، 1990.
3. بوزبوجة عبد الحكيم، القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية، الملتقى الدولي في المنازعات البحرية من 2-3 ماي 2009، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران، منشورات الألفية الثالثة.

النصوص القانونية:

1- النصوص التشريعية:

1. أمر رقم 66-155 مؤرخ في 08 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، الجريدة الرسمية، العدد 48 مؤرخة في 10 يونيو 1966، المعدل والمتمم لاسيما بالأمر رقم 02-15 المؤرخ في 23 يوليو سنة 2015، ج، ر، العدد 40 مؤرخة في 23 يوليو 2015.
2. أمر رقم 72-17 المؤرخ في 07 جوان 1972، يتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث

- بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969، ج، ر، ج، ج، العدد 53، الصادرة في 04 جويلية 1972.
3. أمر رقم 76-80 مؤرخ في 28 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج، ر، ج، ج، العدد 29، الصادرة في 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو سنة 1988، ج، ر، ج، ج، العدد 47، الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998، والمعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت 2010، ج، ر، العدد 46، مؤرخة في 18 أوت 2010.
4. قانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979، يتضمن قانون الجمارك، ج، ر، ج، ج، العدد 30، الصادرة في 29 جويلية، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 98-01 المؤرخ في 22 أوت 1998، ج، ر، ج، ج، العدد 61، لعام 1998.
5. قانون رقم 85-05 المؤرخ في 16/02/1985 المتعلق بحماية الصحة وترقيتها، ج، ر، العدد 8، الصادرة بتاريخ 17/02/1985.
6. مرسوم التشريعي رقم 92-03، المؤرخ في 30 سبتمبر 1992، المتعلق بمكافحة التخريب والإرهاب، ج، ر، العدد 70.
7. مرسوم تشريعي رقم 94-13 المؤرخ في 14 ذي الحجة عام 1414 الموافق ل 18 مايو سنة 1994 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري، ج، ر، العدد 40، مؤرخة في 22 جوان 1994.
8. أمر رقم 95-11 المؤرخ في 25 فيفري 1995، المتعلق بالجرائم الموصوفة أفعالا إرهابية أو تخريبية، والمتمم لقانون العقوبات ج، ر، العدد 11،
9. أمر رقم 97-06 المؤرخ في 21 جانفي 1997، المتعلق بالعتاد الحربي والأسلحة والذخيرة، ج، ر، العدد 6.

10. قانون 04-18 المؤرخ في 25 ديسمبر 2004، المتعلق بالوقاية من المخدرات والمؤثرات العقلية وقمع الاستعمال والإتجار غير المشروعين بها، ج، ر، العدد 83 الصادرة بتاريخ 26 ديسمبر 2004.
11. أمر 05-06 المؤرخ في 32 أوت 2005، المتعلق بمكافحة التهريب، ج، ر، العدد 59، الصادرة بتاريخ 28 أوت 2005.
12. قانون رقم 06-23 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006، المعدل والمتمم للأمر رقم 66-156 المتضمن قانون العقوبات، ج، ر، العدد 84 الصادرة بتاريخ 24 ديسمبر 2006.
13. قانون 09-01 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المعدل والمتمم للأمر 66-156 المتضمن قانون العقوبات، ج، ر، العدد 15.

2- النصوص التنظيمية:

1. مرسوم رقم 63-274، المؤرخ في 25 جويلية 1963، المتعلق بمصادقة الجزائر على الاتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بوضع اللاجئين لعام 1951.
2. مرسوم رقم 63-340 المؤرخ في 11/09/1963 المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الخاصة بالرق الموقعة بجنيف في 25/09/1926، ج، ر، العدد 66 سنة 1963
3. مرسوم رقم 63-343 المؤرخ في 11/10/1963، المتعلق بالتصديق على الاتفاقية الوحيدة للمخدرات لعام 1961.
4. مرسوم رقم 77-177 المؤرخ في 7/12/1977، المتعلق بالتصديق على اتفاقية فيينا بشأن المؤثرات العقلية لعام 1971، ج، ر العدد 80.
5. مرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 26-01-1980 المتضمن انضمام الجزائر لاتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر المتوسط من التلوث المبرمة في 16-02-1976، ج ر الصادرة بتاريخ 29-10-1980، العدد 5.

6. مرسوم رئاسي رقم 82-340، المؤرخ في 21 نوفمبر 1982، المتعلق بانضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ لعام 1979، ج، ر، العدد 46 الصادرة بتاريخ 16 نوفمبر 1982.
7. مرسوم رئاسي رقم 83-510، المؤرخ في 27/08/1983، المتعلق بانضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لسلامة الرواح في البحار لعام 1974، ج، ر، العدد 36 الصادرة بتاريخ 30 أوت 1983.
8. مرسوم رئاسي رقم 87-37، المؤرخ في 3 فيفري 1987، المتعلق بمصادقة الجزائر على الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان لعام 1981، التي اعتمدت في 4 نوفمبر 1950، ج، ر، العدد 6 الصادرة بتاريخ 4 فيفري 1987.
9. مرسوم رئاسي رقم 88-88 المؤرخ في 26 أبريل 1988، المتعلق بانضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات ومراقبة البحارة لعام 1978، ج، ر، العدد 17.
10. مرسوم رئاسي رقم 89-66 المؤرخ في 16 ماي 1989، المتعلق بانضمام الجزائر إلى اتفاقية مناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة لعام 1984، ج، ر، العدد 20 الصادرة بتاريخ 17 ماي 1989.
11. مرسوم رئاسي رقم 89-67، المؤرخ في 16 ماي 1989، المتعلق بمصادقة الجزائر على العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية لعام 1966، ج، ر، العدد 20 الصادرة بتاريخ 17 ماي 1989.
12. مرسوم رئاسي رقم 92-461، المؤرخ في 19 ديسمبر 1992، المتعلق بانضمام الجزائر إلى اتفاقية حقوق الطفل لعام 1989، ج، ر، العدد 91 الصادرة بتاريخ 23 ديسمبر 1992.

13. مرسوم رئاسي 94-287، المؤرخ في 21/09/1994، المتعلق بانضمام الجزائر إلى معاهدة عدم الانتشار الأسلحة النووية (NPT)، ج، ر، العدد 69، الصادرة بتاريخ 1994/10/2.
14. مرسوم رئاسي رقم 95-41، المؤرخ في 28 جانفي 1995، المتعلق بالتصديق على اتفاقية فيينا لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988، ج، ر، العدد 7.
15. مرسوم رئاسي رقم 95-157 المؤرخ في 3 جوان 1995، المتعلق بالتصديق على اتفاقية الأسلحة الكيميائية (CWC)، ج، ر، العدد 31.
16. مرسوم تنفيذي رقم 95-192 بتاريخ 10/04/1995 والمتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، ج، ر، عدد 38.
17. مرسوم رئاسي رقم 96-53 مؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية قانون البحار لعام 1982، ج.ر.ج.ج، العدد 06. (لم ينشر نص الاتفاقية).
18. مرسوم رئاسي رقم 96-438 مؤرخ في 26 رجب عام 1417 الموافق ل 7 ديسمبر 1996 والذي يتعلق بإصدار تعديل الدستور، ج، ر، ج، ج، العدد 76، مؤرخة في 8 ديسمبر 1996.
19. مرسوم رئاسي رقم 97-373 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، ج، ر، العدد 65 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، المتعلق بالتصديق على اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988، ج، ر، العدد 65.
20. مرسوم رئاسي رقم 2000-449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعدل بلندن في 11 نوفمبر 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في 10 نوفمبر 1974، ج، ر، ج، ج، العدد 03، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001.

21. مرسوم رئاسي رقم 02-61، المؤرخ في 5/02/2002، المتعلق بالتصديق على بروتوكول 1972، المعدل للاتفاقية الوحيدة للمخدرات عام 1961، ج، ر، العدد 10.
22. مرسوم رئاسي رقم 03-417، المؤرخ في 9 نوفمبر 2003، المتعلق بالتصديق على بروتوكول منع ومعاقبة الإتجار بالأشخاص وخاصة النساء والأطفال بتاريخ 2000/11/15، ج، ر، العدد 69.
23. مرسوم رئاسي رقم 03-418، المؤرخ في 9 نوفمبر 2003، المتعلق بالتصديق على بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو (باليرمو)، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، الذي اعتمد في 15 نوفمبر 2000، ج، ر، العدد 69.
24. مرسوم تنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية التابعة لها، ج، ر، العدد 82.
25. مرسوم رئاسي رقم 04-326 المؤرخ في 25 شعبان 1425 الموافق ل 10 نوفمبر 2004 يتضمن مصادقة الجزائر عللا الاتفاقية الدولية للاستعداد وللتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990، ج. ر، ج، د، ش، العدد 65 سنة 2004.
26. مرسوم رئاسي رقم 04-344 مؤرخ في 23 رمضان عام 1425 الموافق ل 6 نوفمبر سنة 2004، يؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 70 مؤرخة في 21 رمضان عام 1425 الموافق ل 7 نوفمبر سنة 2004.
27. مرسوم رئاسي رقم 06-464 المؤرخ في 11 ديسمبر 2006، المتعلق بالتصديق على اتفاقية تسليم المجرمين بين الجزائر والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية، ج، ر، العدد 81.

28. مرسوم رئاسي رقم 09-185، مؤرخ في 18 ماي 2009، يتضمن تصديق الجزائر على تعديل الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لعام 1998 الموافق عليه من مجلس وزراء العدل العرب بتاريخ 29 نوفمبر 2006، ومجلس وزراء الداخلية العرب في 30 و31 يناير سنة 1008، ج، ر، ج، ج، العدد 31، الصادرة بتاريخ 24 ماي 1009.
29. مرسوم رئاسي رقم، 10-271، المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، المتعلق بالتصديق على بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، ج، ر، العدد 69.
30. مرسوم رئاسي رقم، 10-271، المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، المتعلق بالتصديق على بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري لعام 2005، ج، ر، العدد 98.
31. مرسوم رئاسي رقم 11-246 المؤرخ في 8 شعبان عام 1432 الموافق 10 جويلية سنة 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانية تسبب تلوث زيتي، المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1989 وبروتوكولها المبرم بلندن سنة في 02 نوفمبر، 1973، ج، ر، العدد 45، 14 أوت 2011.
32. مرسوم رئاسي رقم 11-385، المؤرخ في 23 نوفمبر 2011، المتعلق بانضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام 1989، ج، ر، العدد 64 الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر 2001.
33. مرسوم رئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015، المتعلق بمصادقة الجزائر على اتفاقية العمل البحري المعتمدة 2006، ج، ر، العدد 5، 2016.
34. مرسوم تنفيذي رقم 16-203 المؤرخ في 25 جويلية 2016، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات النقل البحري والنزهة البحرية، ج، ر، ج، ج، العدد 44 الصادرة في 27 جويلية 2016.

القرارات والتقارير

1-قرارات مجلس الأمن:

1. ديباجة قراره مجلس الأمن رقم 2240 (2015)، الذي صادر في 9 أكتوبر 2015،
الوثيقة: S/RES/2240(2015)
2. القرار رقم 1540 (2004)، في الوثيقة: S/RES/1540 (2004)
3. القرار رقم 1696 عام (2006)، في الوثيقة: S/RES/1696 (2006)
4. القرار رقم 1747 عام (2007)، في الوثيقة: S/RES/1747(2007)
5. القرار رقم 1673 (2008)، في الوثيقة: S/RES/1673 (2008)
6. القرار رقم 1803 عام (2008)، في الوثيقة: S/RES/1803(2008)
7. القرار رقم 1810 (2008)، في الوثيقة: S/RES/1810 (2008)
8. القرار رقم 1816 (2008)، في الوثيقة: S/RES/1819(2008)
9. القرار رقم 1929 عام (2010)، في الوثيقة: S/RES/1929 (2010)
10. القرار رقم 1970 عام (2011)، في الوثيقة: S/RES/1970 (2011)
11. القرار رقم 1977 (2011) في الوثيقة: S/RES/1977 (2011)
12. القرار رقم 2095 (2013)، في الوثيقة: S/RES/2095 (2013)
13. القرار رقم 2240 (2015) في الوثيقة: S/RES/2240 (2015)
14. القرار رقم 2292 (2016) في الوثيقة: S/RES/2292 (2016)
15. القرار رقم 2325 (2016) في الوثيقة: S/RES/2325 (2016)
16. القرار رقم 2526 عام (2020)، في الوثيقة: S/RES/2526 (2020)

2- الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة:

أ- القرارات

1. قرار الجمعية العامة رقم 1515: 1960/12/15

2. قرار جمعية عامة رقم 1803: 1962/12/14
3. قرار الجمعية العامة رقم 2200 في 16 ديسمبر 1966.
4. قرار الجمعية العامة رقم 255/55، المؤرخ في 08 جوان 2001
5. ديباجة قرار الجمعية العامة رقم 255/55، المؤرخ في 08 جوان 2001.
6. قرار الجمعية العامة رقم 89/61
7. قرار الجمعية العامة رقم 234/67.

ب- التقارير

1. تقرير الأمين العام تحت عنوان، التدابير الرامية إلى القضاء على الإرهاب الدولي، الذي قدمته للجمعية العامة بتاريخ 21 سبتمبر 1993. أنظر الوثيقة: A/48/267/Add.1
2. تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات وقانون البحار، الدورة السادسة والخمسون للجمعية العامة (A/56/58/Add.1)، البند رقم 30 (أ) من جدول أعمال الجمعية العامة، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 5 أكتوبر عام 2001.
3. تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات وقانون البحار، الدورة التاسعة والخمسون للجمعية العامة (A/59/63)، البند رقم 51 (أ) من القائمة المؤقتة (A/59/50 et Corr.1)، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 5 مارس عام 2004،
4. تقرير الفريق العامل المعني بأشكال الرق المعاصرة المؤرخ في 26 أوت 2006 في الوثيقة: A/GRC/Sub.1/58/25
5. قرار وزير النقل المؤرخ في 14 جانفي 2006 والمتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي وسيرهما، ج.ر، العدد 23.
6. تقرير مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، المؤرخ في 11 أبريل 2008، الوثيقة: A/AC.259/17.

7. مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، التعاون الدولي في المسائل الجنائية المتعلقة بمكافحة الإرهاب، النمطية 3، نيويورك، 2012.

3- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

1. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ((UNCTAD)، استعراض النقل البحري لعام 2011، منشورات الأمم المتحدة، جنيف، نوفمبر 2011.

2. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، استعراض النقل البحري لعام 2013.

الوثائق:

1. وثيقة موننترو بشأن الواجبات والممارسات الدولية الجيدة ذات الصلة بالدول المعنية بالعمليات العسكرية الخاصة وشركات الأمن في خلال النزاعات المسلحة موننترو، 17 أيلول/سبتمبر 2000 <http://undocs.org/A/63/467>

2. الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان والشعوب الذي اعتمد في 27 جوان 1981، صدقت الجزائر عليه بموجب المرسوم رقم 87-37 في 3 فيفري 1987، ج، ر، عدد 6 الصارة بتاريخ 4 فيفري 1987.

3. ميثاق حقوق وواجبات الدول الاقتصادية الواردة في قرار الجمعية العامة رقم 3281 لعام 1974.

4. ميثاق الأطلسي، هو إعلان مشترك أصدره رئيس وزراء بريطانيا ونستون تشرشل ورئيس الولايات المتحدة الأمريكية فرانكلين روزفلت سنة 1941 وقد وضع أهداف الحلفاء في فترة ما بعد الحرب انظر الموقع www.wikipedia.org

الأنترنت

- سلامة الملاحة البحرية، نظام تحديد وتتبع السفن عن بعد:

<http://www.mtpnet.gov.ma>

Ouvrages

1. **Arnaud MONTAS**, Droit maritime, 2^{ème} Ed, Vuibert, Paris, 2015.
2. **David RUZIE**, Droit international public (coll. Mémentos), 17^{ème} Ed, Dalloz, Paris, 2004.
3. **Emmanuel LANGAVANT**, Droit de la mer- Le cadre institutionnel le milieu marin (océanologie-pollution)-, 1^{ère} Ed, Cujas, Paris, 1979.
4. **Emmanuel LANGAVANT**, Droit de mer, Tome 1, Cujas, Paris, 1979.
5. **Emmanuel LANGAVANT**. Droit de la mer -Le Droit de la Communication maritime, 1^{er} Ed, Cujas, Paris.1981.
6. **Francis WODIE VANGAH**, «L'évolution historique du régime juridique de la haute mer », Droit international- bilan et perspectives-, T 2, Ed. Pedone, Paris, 1991, PP. 947-975.
7. **Gilbert GIDEL**, Le Droit international public de la mer, le temps de paix, Paris, Tome II, Topos verlag vaduz, Liechtenstein, Librairie Edouard de chemain, Paris, 1981.
8. **Gilbert GIDEL**, Droit international de la mer, Tome I, Paris, 1932.
9. **Jean Paul PANCRACIO**, Droit de la mer, Dalloz, Paris, 2010.
10. **Jean-Pierre BEURIER**, Droit maritime, 3^{ème} Ed, Dalloz, 2016.
11. **Laurent LUCCHINI et Michel VOELCKEL**, Droit de la mer : la mer et son droit, Les espaces maritime, Tome 01, Pédone, Paris.
12. **Laurent LUCCHINI et Michel VOELCKEL**, Les Etats et la mer- le nationalisme maritime, Notes et études documentaires N^o 4451, Pedone, Paris, 1978.
13. **Manuel SOBRINO HEREDIA**, dir. Sureté Maritime Security et Violence en mer, Bruxelles, Bruylant, 2011.
14. **Martine REMOND-GOUILLOUD**, Droit maritime, 2^{ème} Ed, Pédone, Paris, 1993.
15. **Momtaz DJAMCHIDE**, la haute mer, traité du nouveau droit de la mer, Economica, Paris, 1985.
16. **René RODIERE**, Droit maritime, huitième Ed, Dalloz, Paris, 1979.
17. **René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE**, Droit maritime, 12^{ème} Ed, Dalloz, Paris, 1997.

18. **René-Jean DUPUY et Daniel VIGNES**, Traité du nouveau Droit de la mer, Economica, Paris, 1985.
19. **Vincent PHILIPPE**, droit de la mer, Lacier, 2008
20. **Yahia BACHA**, Droit international public spécial, Alger, 1983.

Mémoires et thèses

Thèse

1. **Abdelmadjid BOUCHIBA**, L'Algérie et le Droit de la pêchés maritimes, thèse pour le doctorat d'Etat en Droit international public, université Mentouri (Constantine), Faculté de Droit, 2009.
2. **Abdenour BOUTOUCHENT**, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, Thèse de doctorat, Faculté de droit et des sciences économiques, Université De Montpellier I, juin 1991.
3. **Ahmed LARABA**, L'Algérie et le droit de la mer, Thèse de doctorat d'Etat, Institut des sciences juridiques et administratives, Université d'Alger, 1985
4. **Guillaume CHANTELAUVE**, Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : « Cas du secteur maritime- Tendances et application », Thèse de Doctorat, Université de Lyon, 2006.
5. **Koffi Eric Konan**, Les risques liés au transport maritime : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes, Thèses de Doctorat de Droit Pour l'obtention du grade de Docteur en Droit de L'Université Paris1, Panthéon-Sorbonne, Discipline : Droit Maritime, soutenue Le 1er Décembre 2017.

Mémoires

Anne-Claire DUMOUCHEL, Les atteintes de la sûreté en haut mer, Mémoire pour l'obtention du Master recherche relations internationales, Faculté du Droit – Economie – Sciences sociales, Université Panthéon-Assas-Paris II, 2008.

Articles

1. **Alexandre-Charles KISS**: « Le Droit international de l'environnement », Pedone Paris, 1989, PP.720-742.
2. **Claude DOUAY**, « le Droit international, première atteinte portée au régime de liberté de la haute mer, constitué une prérogative exorbitante risquant d'entraîner des abus », R.G.D.I.P, 1980, PP. 213-267.

3. **Claude DOUAY**, « Le droit de la mer et la préservation du milieu marin », in : Le nouveau droit international de la mer, Publications de la R.G.D.I.P., N° 39, A. Pédone, Paris, 1983, PP. 231-267.
4. **Claude-Albert COLLIARD**, Actualités du Droit de la mer, « La Gestion Internationale des Ressources de la mer », Ed A. Pedone, Paris, 1973, PP.200-229.
5. **Daniel VIGNES**, « Le navire et les utilisations pacifiques de la mer », In : Le navire en droit international, Colloque de Toulon, S.F.D.I, A. Pédone, Paris, 1992, PP. 127-150.
6. **Emmanuel DU PONTAVICE**, « la pollution des mers par les hydrocarbures à propos de l'affaire du Torrey Canyon », L.G.D.J, Paris, 1968.PP. 99-142.
7. **Guido STARKEL**, « les épaves de navires en haute mer et le droit international. Le cas du Montlouis », In : R.B.D.I,1984/1985-1, PP. 497-528.
8. **Hugues EUDELIN**, « terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui : Les risques d'une collusion contre-nature, EchoGéo, 10/2009 Stratégique », 2012, PP614-661.
9. **Jean-Pierre QUENEUDEC**, « Chronique de droit de la mer », In : Annuaire Français de Droit International, Volume 15, 1969, PP. 737-760.
10. **Jean-Pierre QUENEUDEC**, « Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », in : A.F.D.I, Volume 14, 1968, PP. 701-718
11. **Jean-Pierre QUENEUDEC**, Droit de la mer, « les problèmes de L'exploitation des Ressources Biologique de la mer », Ed A. Pedone, Paris, 1977, PP. 145-177.
12. **Kamel TIGHILT-FERHAT**, « Le régime juridique de la haute mer dans le cadre de la Convention des nations Unis sur le Droit de la mer 1982 », R.A.C.J.P, Vol six, N° 02, 2022, PP 744-762.
13. **Laurent LUCCHINI**, « A propos de l'Amoco-Cadiz- la lutte contre la pollution des mers : Évolution ou révolution du Droit international », In : A.F.D.I, Volume 24, 1978, PP. 721-754.
14. **Laurent LUCCHINI**, « Le renforcement du disposition conventionnel de lutte contre la pollution des mers » In : J.D.I, 1974, PP. 724-742.

15. **M COSDAU**, « La répression des émissions de radiodiffusion effectuées par des stations hors des territoires nationaux : Législations nationales et accord européen », A.F.D.I, Vol 12, n 3-4, 1966, pp. 469-491.
16. **Maria COINDAN**, « la répression des émissions de radiodiffusion par des stations hors des territoires nationaux » In : A.F.D.I, 1966, PP. 16-36-
17. **Momtaz DJAMCHID**, « La convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires », In : A.F.D.I, Vol 32, 1986. PP. 715-735.
18. **Momtaz DJAMCHID**, « La Convention pour la répression d'actes illicites contre la navigation maritime », A.F.D.I, vol 34, 1988, PP. 589-591.
19. **P. EBRARD.**, les postes périphériques et les postes pirates, R.J.E.S.O, série juridique, m 3-4,1964, pp. 169-171.
20. **Patrick CHAUMETTE**, « Le contrôle des navires par les Etats riverains », In : Les Cahiers Scientifiques du Transport, N°= 35, France, 1999, PP. 55-72.
21. **Rafael CASADO RAIGON**, « Trafic illicite des personnes et criminalité transnationale organisée », par **josé Manuel Sobrino Heredia**, dir, Sureté Maritime Security et Violence en mer, Bruxelles, Bruylant, 2011.
22. **Rüdiger WOLFRUM**, « La liberté de navigation: Nouveaux défis », PP. 2-12 site : https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/.../wolfrum/freedom_navigation_080_108_fr.pdf
23. **Tullio TREVES**, « Le navire et la comptabilité entre les utilisations de la mer », In : Le navire en droit international, Colloque de Toulon, S.F.D.I, A. Pédone, Paris, 1992, PP. 151-168.
24. **Tullio TREVES**, « Intervention en haute mer et navires étrangers », A.F.D.I, vol 41,1995. PP. 651-675.

Les Colloques

1. **Jacques-Yvan MORIN**, « La pollution de mers au regard du Droit international. », in : Colloque de l'Académie de Droit international : « La protection de l'environnement et le Droit international », Sijthoffleiden, 1975.

2. **Kamel Haddoum**, L'immigration clandestine par mer entre le devoir de secours et la répression, journée d'étude sur l'Immigration forcée et la crise des refugies dans les rives Méditerranéennes, organisé par la Faculté de Droit de Boudouaou, Université de Boumerdes, Boudouaou le 12 février 2018.
3. **Kamel Haddoum**, Le phénomène de l'immigration clandestine par voie maritime face l'obligation de sauvetage des personnes en détresse, Colloque international sur le phénomène de l'immigration clandestine et les moyen de lutte, organisé par le Centre Universitaire de Naama, Institut de Droit et des sciences politiques de Naama, le 16 et 17 Octobre 2018.
4. **Valérie Boré Eveno**, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants : quelles compétences pour les Etats, 2011, Le colloque international zones maritime : Le contrôle et la prévention du trafic illicite en mer s'est tenu les 5 et 6 octobre 2015, Nantes, France

Les Textes juridiques

1. La loi N^o 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, journal officiel de la république Française N^o 4 du 6 janvier 2011.
2. La loi du N^o 2005-1550 du 12 décembre 2005, Journal Officiel de la République Française, N^o 289 du 13 décembre 2005.

Amendement

- Amendement du 20 mai 2004 entré en vigueur le 01 juillet 2006) de la Convention internationale sur la Recherche et le sauvetage maritime, 29 avril 1979, 1405 RTNU 134.

Conventions Internationales :

1. Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë 1958, Nations Unies, Recueil des traites, Vol 516, P.205.
2. Convention de Genève sur le plateau continental, Nation Unies, Recueil des traites, Vol 499, P. 311.
3. Convention de Genève sur la haute mer 1958, Nations Unies, Recueil des traites, Vol 450, P. 82.
4. Convention de Genève sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer 1958, Nations Unies, Recueil des traites, Vol. 558.P. 285 .

5. Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de Montego bay (1982), in www.un.org/conventionagreements
6. Code ISPS, adopté le 12 décembre 2002, OMI, London, Doc. SOLAS/CONF. 5/34,

Rapports

1. Rapport de la C.D.I, 8^{ème} session. A.C.D.I 1956, vol. II, N, U, P. 260.
2. Rapport de la C.D.I, 8^{ème} session 1956, A.C.D.I 1956, Vol. II, p 146.
3. BIT : « Rapport du Directeur général sur l'évolution du secteur maritime », Conférence internationale du Travail, 94^{ème} session (maritime), Organisation internationale du Travail, Genève, 2006, PP. 1-54.
4. **Catherine CHABAUD**, « Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans? », Rapport du Conseil « économique, social et environnemental, Les édition des journaux officiel de la république française, France, juillet 2013, PP. 196-197. www.lecese.fr

Documents

1. Annuaire de l'institut de Droit international, Tome I, 1969
2. Annuaire de la C.D.I, 1996, Vol 11, p.285
3. **Comité contre la torture**, Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants, Application de l'article 02 par les Etats parties. Observation générale N0 2, N.U, Doc. CAT/C/GC/2, 24 janvier 2008
4. Doc. A/ Conf.13/C.2/L.104. P. 141.
5. Doc. A/Conf.13/C.2/L.11/REV1, p. 118.
6. OMI : « Etat récapitulatif des convention de l'Organisation », PP. 32-33.

JURISPRUDENCE

1. **Ali Samatar et autres C/ France**, Requête N⁰ 17110/10 et 17301/10, CEDH, Arrêt le 4 décembre, 2014.
2. **Barkovic et autres C/ Belgique et autres**, requête N⁰ 52207/99, CEDH.
3. **Hassan et autres C/ France**, Requête N⁰ 46695/10 et 54588/10, CEDH, Arrêt le 4 décembre 2014.
4. **Medvedev et autres C/ France**, Requête n0 3394/03, CEDH, jugement de grande chambre, 19 juillet 2008.

5. **Medvedyev et autre C/ France**, requête n0 3394/03, CEDH, jugement de grande chambre, 29 mars 2010.
6. **Ocalan C/ Turquie**, Requête n0 46221/99, CEDH, jugement de grande chambre, 12 mai 2005.
7. **Rigopoulos C/ l'Espagne** requête n0 37388/99, CEDH, Décision finale, 12 janvier 1999.
8. **Saadi C/ Italie**, requête n0 372.1/06, CEDH, jugement de grande chambre, 28 février 2008,

باللغة الإنجليزية

Articles

1. **Brian WILSON**, Human rights and maritime Law enforcement, Stanford journal of International Law, Vol. 52, N^o 2, 2016, pp. 298-320.
2. **Douglas GUILFOYLE**, Countre – piracy law enforcement and human rights, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 59, 2010, pp. 140-160.
3. **Efthymois PAPASTAVERIDIS**, The illicit trafficking of drugs, In : The IMLI manual on international maritime Law, Vol. III, Oxford University, Press,, 2016, pp476-487.
4. **N.M. HUNINGS.**, pirate broadcasting in Europeans Waters, I.C.I.Q, Vol. XIV, II, 1965, pp.400-430.
5. **Lisa-Marie KOMP**, The duty to assist persons in distress: An alternative source of protection against the return of migrants and asylum seekers to the high seas ?, International refugee Law series, Vol. 7, 2016, pp. 215-245.
6. **Maraguilia GIUFFRÉ**, Access to asylum at sea ? Non-refoulement and a comprehensive approach to extraterritorial human rights obligations international refugee law series, Vol. 7, Brill/Nijhoff, Leiden, 2016, pp. 240-265.
7. **Michael BECKER**, The shifting public order of the oceans: Freedom of navigation and the interdiction of chips at sea, Harvard international Law journal, Vol. 46 ; 2005, pp. 130-155.
8. **Natalia OLLUS**, « protocol against the smuggling of migrants by hard, air and sea ; supplementting the United Nations Cenvention againt transnational organized crime : a tool for criminal justice personne », Ressource Material Serie, N^o 62, Tokyo, Februyary, 2004, pp. 115-145.

9. **Natalie KLEIN**, A Maritime security framework for the legal dimension of irregular migration by sea, international refugee law series, Vol. 7, 2016, pp. 128-149.
10. **Shivam KUMAR PANDEY, Kakati PRASHANTHI**, “Defining Maritime Security”, International Journal of Advance and Applied Research, Vol.4 No.24, July-Aug 2023, pp. 311-332.
11. **Tulio TRAVES**, Human rights and law of the sea, berkeley journal of international law, Vol. 28, 2010, pp. 4-28.
12. **Tulio TRAVES**, Military installation structures and devices on the seabed, AJIL, vol 74, 1980, pp. 664-685.
13. **Yau Meng Wee JOSES**, Maritime terrorism threat in southeast asia and its challenges, Journal of the singapore armed forces, Vol. 43, No2, 2017, pp. 25-60.

Judicial decisions

1. **Hirsi Jamaa and Others V/ Italy**, application N^o 27765/09, ECHR. Grand chamber, Judgment 23 february 2012.
2. **Case of Amuur V/ France**, application no. 19776/62, ECHR, judgment 25 june 1996.

Documents

1. **UNHCR, Interception of Asylum-Seekers and Refugees: The International Framework and Recommendations for a Comprehensive Approach**, UN.Doc EC/60/SC/CRP. 17, 9 June 2000.

الفهرس

6مقدمة

الباب الأول:

تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لحماية مصالحها الخاصة

الفصل الأول:

النظام القانوني لأعالي البحار

- المبحث الأول: تحديد مفهوم أعالي البحار 17
- المطلب الأول: مفهوم أعالي البحار 17
- الفرع الأول: المناطق البحرية الخاضعة للدولة الساحلية 18
- أولاً: المناطق البحرية الخاضعة للسيادة المطلقة للدولة الساحلية 18
- ثانياً: المناطق البحرية التي تمارس فيها الدولة الساحلية حقوق ذات طابع سيادية 24
- الفرع الثاني: تعريف أعالي البحار 34
- أولاً: تعريف الفقه لأعالي البحار 34
- ثانياً: تعريف أعالي البحار في ظل الاتفاقيات الدولية 35
- ثالثاً: تحديد منطقة أعالي البحار 37
- الفرع الثالث: تحديد الطبيعة القانونية لأعالي البحار 40
- أولاً: أعالي البحار مال مباح (RES NULLUIS) 41
- ثانياً: أعالي البحار مال مشترك (RES COMMUNIS) 43
- ثالثاً: النظام القانوني لأعالي البحار حسب الاتفاقيات الدولية 45
- المطلب الثاني: أعالي البحار يحكمها مبدأ الحرية 47
- الفرع الأول: سير تطوير مبدأ حرية أعالي البحار 47
- أولاً: غروسيوس بفكرة البحر الحر (Mare libeum) 48
- ثانياً: جون سلدن بفكرة البحر المغلق (Mare clausum) 49
- الفرع الثاني: حرية أعالي البحار 53
- أولاً: حرية المواصلات 53
- ثانياً: حرية الصيد 60
- ثالثاً: حرية البحث العلمي 63
- رابعاً: حرية إقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت 67
- المبحث الثاني: المركز القانوني للسفينة في أعالي البحار 69

70	المطلب الأول: مفهوم السفينة.....
70	الفرع الأول: تعريف السفينة.....
70	أولاً: التعريف الفقهي والقضائي للسفينة.....
73	ثانياً: تعريف السفينة في القانون الدولي.....
79	ثالثاً: تعريف السفينة في القانون الوطني.....
80	الفرع الثاني: أنواع السفن.....
80	أولاً: السفن العامة.....
83	ثانياً: السفن المخصصة لخدمة خاصة:.....
	ثالثاً: سفن مخصصة للأغراض مختلفة: سفن الصيد، سفن النزهة، القوارب، وسفن البحوث العلمية.....
86	العلمية.....
87	رابعاً: السفن من حيث طريقة الشحن:.....
88	الفرع الثالث: جنسية وعلم السفينة.....
89	أولاً: الوحدة بين العلم والجنسية.....
91	ثانياً: جنسية السفينة وأعلام الملائمة.....
94	ثالثاً: إثبات جنسية السفينة.....
96	المطلب الثاني: مبدأ خضوع السفينة لقانون دولة العلم في أعالي البحار.....
97	الفرع الأول: الأساس القانوني لخضوع السفن الخاصة لقانون علمها.....
98	أولاً: السفينة الخاصة جزء من إقليم دولتها.....
99	ثانياً: السفينة وحدة عائمة.....
99	ثالثاً: نظرية التفويض.....
100	رابعاً: النظرية المعاصرة.....
101	الفرع الثاني: الوضع القانوني الخاص بالسفينة الحربية في أعالي البحار.....

الفصل الثاني

تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد السفن الخاصة الأجنبية المرتكبة لأفعال إجرامية في حدود

سيادتها الإقليمية أو ولايتها البحرية

105	المبحث الأول: تدخل الدول الساحلية في أعالي البحار لحماية مصالحها المرتبطة.....
105	المطلب الأول: إجراءات تدخل الدولة الساحلية لحماية المصالح المرتبطة.....
105	الفرع الأول: حق الدولة الساحلية في ممارسة الرقابة في المنطقة المتاخمة.....

- أولاً: تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لمنع خرق قوانينها الأمنية 106
- ثانياً: تدخل الدولة الساحلية لمنع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية والمالية 109
- ثالثاً: تدخل الدولة الساحلية لمنع خرق قوانينها وأنظمتها الخاصة بالصحة 112
- رابعاً: تدخل الدولة الساحلية لمنع خرق قوانينها وأنظمتها المتعلقة بالهجرة 114
- الفرع الثاني: المطاردة الحثيثة 115
- أولاً: ضوابط ممارسة حق المطاردة الحثيثة في أعالي البحار 116
- ثانياً: توفر أسباب تتعلق بارتكاب جريمة دولية لممارسة المطاردة 118
- المطلب الثاني: الالتزامات الواردة على حرية تدخل الدولة الساحلية لحماية المصالح المرتبطة بها 119
- الفرع الأول: الالتزام بعدم التعسف في استعمال حق التدخل ضد السفن 120
- الفرع الثاني: احترام شروط المطاردة الحثيثة 122
- أولاً: احترام الشروط الشكلية للمطاردة الحثيثة 123
- ثانياً: احترام الشروط الموضوعية للمطاردة الحثيثة 127
- ثالثاً: المسؤولية الدولية عن المطاردة غير القانونية 132
- المبحث الثاني: تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لحماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن 134
- المطلب الأول: حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد السفن المسببة للتلوث لحماية مصالحها المهددة بالتلوث 135
- الفرع الأول: تعريف التلوث البحري 136
- أولاً: تعريف البيئة البحرية 136
- ثانياً: تعريف التلوث البحري 138
- الفرع الثاني: الأساس القانوني لحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد السفن المسببة للتلوث 139
- أولاً: الأساس النظري: الحق في حماية الذاتية 141
- ثانياً: الأساس الاتفاقي 143
- الفرع الثالث: طريقة ممارسة الدولة الساحلية في حق التدخل في أعالي البحار حالة حدوث حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات 146

المطلب الثاني: الالتزامات التي تقع على عاتق الدولة الساحلية أثناء ممارسة حق التدخل في أعالي البحار ضد التلوث الصادر من السفن	161
الفرع الأول: التزام الدولة الساحلية باحترام شروط التدخل في أعالي البحار	162
أولاً: التزام الدولة الساحلية بمراعاة الشروط الموضوعية للتدخل في أعالي البحار	162
ثانياً: التزام الدولة الساحلية بمراعاة الشروط الشكلية للتدخل في أعالي البحار	172
الفرع الثاني: التزام الدولة الساحلية بمنع سفن أعلام المجاملة من التهرب من الالتزامات التي تفرضها الاتفاقيات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية	178
الفرع الثالث: مسؤولية الدولة الساحلية من جراء التدخل الغير المبرر	180

الباب الثاني

تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لحماية مصالح الجماعة الدولية

الفصل الأول

حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار للتصدي للجرائم المرتكبة ضد الأشخاص

المبحث الأول: تدخل الدولة الساحلية لقمع الجرائم البحرية الكلاسيكية	185
المطلب الأول: تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لقمع جريمة القرصنة البحرية	185
الفرع الأول: تعريف القرصنة البحرية	186
أولاً: التعريف الفقهي للقرصنة البحرية	186
ثانياً: التعريف الاتفاقي للقرصنة البحرية	187
الفرع الثاني: أساس تجريم جريمة القرصنة البحرية	193
أولاً: التجريم على أساس عرفي	193
ثانياً: التجريم على أساس اتفاقي	194
ثالثاً: القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال العنف البحرية الأخرى	196
الفرع الثالث: علاقة القرصنة البحرية بالإرهاب البحري	199
أولاً: تعريف الإرهاب البحري	200
ثانياً: استناد الدولة الساحلية على اتفاقية SUA كنموذج قانوني لمكافحة الإرهاب البحري في أعالي البحار	206
ثالثاً: تمييز الإرهاب البحري عن القرصنة البحرية	210
المطلب الثاني: تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لقمع جريمة نقل الرقيق عبر البحر والإتجار به	215

- 216..... الفرع الأول: تعريف الرقيق
- 217..... أولاً: التعريف الفقهي للرقيق
- 217..... ثانياً: التعريف الاتفاقي للرقيق
- 218..... الفرع الثاني: أساس تجريم جريمة نقل الرقيق عبر البحر والإتجار به
- 219..... أولاً-التجريم على الأساس العرفي
- 220..... ثانياً: التجريم على الأساس الاتفاقي
- المطلب الثالث: تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لقمع جريمة البث الإذاعي غير مصرح به..... 226
- 226..... الفرع الأول: تعريف البث الإذاعي غير المرخص بع في أعالي البحار
- الفرع الثاني: الاساس القانوني لحق تدخل الدولة الساحلية في مكافحة البث الإذاعي غير المرخص به في أعالي البحار..... 228
- المبحث الثاني: تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار..... 233
- لقمع جرائم التهريب البحري..... 233
- المطلب الأول: تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لقمع جريمة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية..... 234
- 234..... الفرع الأول: تعريف المخدرات والمؤثرات العقلية
- 235..... أولاً: التعريف الفقهي للمخدرات والمؤثرات العقلية
- 235..... ثانياً: التعريف الاتفاقي للمخدرات والمؤثرات العقلية
- ثالثاً: عناصر قيام جريمة الإتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر حسب اتفاقية 1988..... 236
- الفرع الثاني: أساس تدخل الدولة الساحلية لقمع جريمة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية في أعالي البحار..... 237
- أولاً: تدخل الدولة الساحلية لقمع جريمة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية في أعالي البحار وفقاً لاتفاقيات الدولية..... 238
- ثانياً: الاتفاقيات الثنائية والإقليمية لقمع جريمة تهريب المخدرات والمؤثرات العقلية في أعالي البحار..... 242
- المطلب الثاني: تدخل الدولة الساحلية لقمع جريمة تهريب المهاجرين في أعالي البحار..... 248
- الفرع الأول: تعريف الهجرة غير الشرعية..... 249

- 249.....أولاً: التعريف الفقهي للهجرة غير الشرعية.....
 249.....ثانياً: التعريف القانوني للهجرة غير الشرعية.....
 الفرع الثاني: انعدام اتفاقية دولية خاصة تسمح للدولة الساحلية بمواجهة جريمة تهريب
 المهاجر ين عبر أعالي البحار.....251.....
 252.....أولاً: اتفاقية قانون البحار لعام 1982.....
 253.....ثانياً: بروتوكول قمع تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000.....
 الفرع الثالث: تمييز تهريب المهاجرين عن الإتجار بالبشر.....259.....
 260.....أولاً: تعريف الإتجار بالأشخاص.....
 261.....ثانياً: الاساس القانوني لمكافحة السخرة والعمل القسري في البحر.....
 ثالثاً: مدى إمكانية إعمال بروتوكول قمع تهريب المهاجرين لمكافحة الإتجار بالبشر عبر
 البحر.....265.....
 المطلب الثالث: تدخل الدولة الساحلية لمكافحة تهريب أسلحة الدمار الشامل في أعالي البحار
 269.....
 الفرع الأول: حظر نقل أسلحة الدمار الشامل وفقاً لمبادرة أمن الانتشار PSI لعام 2003
 271.....أولاً- التعريف بالمبادرة وأهم مبادئها.....
 272.....ثانياً- مدى توافق PSI مع القانون الدولي للبحار.....
 الفرع الثاني: حظر نقل أسلحة الدمار الشامل عبر أعالي البحار وفقاً لاتفاقية SUA.... 274.....
 275.....أولاً: تجريم نقل أسلحة الدمار الشامل عبر البحر في اتفاقية SUA.....
 ثانياً: قواعد تفتيش السفن وصعود على متنها وفقاً لبروتوكول 2005 المكمل لاتفاقية قمع
 الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.....277.....
 الفرع الثالث: دور قرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة في منع انتشار أسلحة الدمار
 الشامل في أعالي البحار.....278.....

الفصل الثاني

الإجراءات القانونية المقررة من طرف الدولة الساحلية للتصدي للجرائم المرتكبة في أعالي البحار

والالتزامات الواردة على ذلك

- المبحث الأول: التدابير المتخذة من طرف الدولة الساحلية ضد الجرائم المرتكبة في أعالي البحار
 283.....

المطلب الأول: التدابير الوقائية المتخذة من طرف الدولة الساحلية ضد الجرائم المرتكبة في أعالي البحار.....	284
الفرع الأول: تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية.....	284
أولاً: المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية.....	285
ثانياً: التجربة الجزائرية في تطبيق المدونة الدولية.....	291
الفرع الثاني: تفعيل القواعد والمعايير الدولية للسلامة البحرية.....	293
أولاً: الحرص على مراعاة السفينة للمعايير التقنية للسلامة البحرية.....	295
ثانياً: دور طاقم السفينة في تحقيق سلامة الملاحة البحرية.....	299
ثالثاً: خضوع السفينة للقواعد الدولية الخاصة بالوقاية من التصادمات المترتبة عن الحوادث الملاحية.....	308
الفرع الثالث: التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية ضد السفينة أثناء ممارسة حق التدخل في أعالي البحار.....	310
أولاً: التدابير القانونية.....	310
المطلب الثاني: التدابير الردعية التي تتخذها الدولة الساحلية أثناء التدخل لقمع الجرائم البحرية في أعالي البحار.....	315
الفرع الأول: صفة القائم بعملية الضبط.....	315
أولاً: توافر شرط صفة القائم بعملية ضبط المجرمين.....	315
ثانياً: التدابير الواجب اتباعها.....	317
الفرع الثاني: الإجراءات الردعية التي تتخذها الدولة الساحلية لضبط مرتكبي جرائم أعالي البحار.....	318
أولاً: حق الاقتراب والتحقق من علم السفينة.....	318
ثانياً: حق زيارة السفينة وتفتيشها.....	319
ثالثاً: تحويل السفينة.....	322
رابعاً: المطاردة الحديثة.....	322
الفرع الثالث: قيام الدولة الساحلية بمتابعة ومحاكمة مرتكبي الجرائم البحرية في أعالي البحار قضائياً.....	325
أولاً: التسليم.....	325
ثانياً: مدى قدرة الدولة الساحلية تطبيق القانون الوطني على الجرائم.....	328

المبحث الثاني: الالتزامات الواردة على حق التدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لقمع الجرائم البحرية.....	334
المطلب الأول: التزام الدولة الساحلية بتقديم ضمانات مرتبطة بالسفينة محل التدخل.....	335
الفرع الأول: حرص الدولة الساحلية على مراعاة اختصاص القضاء للدول.....	336
الفرع الثاني: التزام الدولة الساحلية بمراعاة حرية الملاحة والسلامة في البحار أثناء تدخلها في أعالي البحار.....	338
أولاً: التزام الدولة الساحلية بمراعاة حرية الملاحة البحرية.....	338
ثانياً: التزام الدولة الساحلية بتأمين السلامة في البحار.....	340
المطلب الثاني: التزام الدولة الساحلية بتقديم الضمانات القانونية المتعلقة بالمحتجزين.....	342
الفرع الأول: التزام الدولة الساحلية باحترام حقوق الإنسان أثناء تدخلها في أعالي البحار لمكافحة الجرائم البحرية.....	342
أولاً: الشرعية القانونية التي تلزم الدولة الساحلية باحترام حقوق الإنسان.....	342
ثانياً: الإيلاء القانوني للدولة الساحلية للمحتجزين.....	347
الفرع الثاني: مراعاة الدولة الساحلية لحقوق الأشخاص المحتجزين.....	351
أولاً: مراعاة الدولة الساحلية لحق عدم الإعادة أو التسليم للمحتجزين المشتبه فيهم في ارتكاب الجرائم في أعالي البحار إلى دولتهم الأصلية أو أي دول أخرى.....	352
ثانياً: التزام الدولة الساحلية بالإحالة للأشخاص المحتجزين أمام الجهات القضائية.....	355
ثالثاً: الحق في محاكمة عادلة ونزيهة.....	357
رابعاً: الحق في الحياة.....	360
الفرع الثالث: التزام الدولة الساحلية بتحمل المسؤولية عن الأضرار المترتبة على التدخل غير الشرعي لمكافحة الجرائم البحرية في أعالي البحار.....	363
أولاً: الأحكام العامة للمسئولية الدولية.....	364
ثانياً: تحمل الدولة الساحلية المسؤولية عن الأضرار المترتبة على اتخاذ إجراءات ضد السفينة.....	368
خاتمة.....	371
قائمة المراجع.....	376
الفهرس.....	409

الملخص:

القاعدة العامة التي يؤكدتها مبدأ حرية أعالي البحار، أن منطقة أعالي البحار هي منطقة غير خاضعة لسيادة لآية دولة، وبالتالي السفينة لا تخضع إلا لاختصاص قانون الدولة التي ترفع علمها، إلا أنه في حالات معينة تم النص عليها من خلال اتفاقية قانون البحار لعام 1982، والاتفاقيات ذات الصلة على جواز التدخل في هذه المنطقة، من قبل الدولة الساحلية سواء من أجل حماية مصالحها الخاصة أو من أجل حماية مصالح الجماعة الدولية، وذلك باتباع أساليب وقائية وأخرى قمعية، لمنع أو التقليل من هذه الجرائم، غير أن حرية تدخل الدولة الساحلية ليست مطلقة بل تخضع لقيود يجب على الدولة الساحلية احترامها، وذلك من أجل خلق التوازن بين مصالحها ومصالح الجماعة الدولية.

Résumé :

La règle générale affirmée par le principe de liberté de la haute mer est que celle-ci n'est soumise à la souveraineté d'aucun État.

Le navire n'est soumis qu'à la juridiction de l'État du pavillon, sauf dans certains cas édictés par la Convention des Nations-Unies de 1982 sur le droit de la mer et des Conventions consacrant l'intervention de l'État côtier dans cette zone.

Cette intervention est souvent dictée par le souci de protéger ses propres intérêts que pour protéger les intérêts de la communauté internationale.

Des méthodes préventives ou répressives sont exercées par ces États côtiers pour prévenir ou réduire les infractions commises dans cette zone de haute mer.

Il est à souligner que cette liberté d'intervention de l'État côtier n'est nullement absolue, elle est soumise à des restrictions édictées par le droit de la mer que cet État côtier se doit respecter afin d'aboutir à un équilibre entre ses intérêts et ceux de la communauté internationale.