

جامعة الجيلالي اليايس – سيدي بلعباس-  
كلية الحقوق

## آثار جنسية السفينة على سلامة وأمن الملاحة البحرية

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه تخصص قانون الأعمال المقارن

تحت إشراف الأستاذ : أ.العربي بوكعبان

من إعداد الطالبة : بوخميس وناسة

لجنة المناقشة :

أ ..... رئيسا

أ ..... مقرا

أ ..... عضوا

أ ..... عضوا

أ ..... عضوا

السنة الجامعية : 2016/2017

## ملخص الأطروحة :

تتناول الأطروحة موضوع آثار جنسية السفينة على سلامة وأمن الملاحة البحرية، هذه الآثار ما هي إلا تحصيل حاصل للعلاقة التي تربط السفينة بدولة الجنسية أي دولة العلم. فبالرغم من نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على ضرورة تمتع السفينة بجنسية دولة واحدة وفق شروط المنح التي تضعها هذه الدولة، وإثبات هذه الجنسية بالتسجيل، فإن حرية الدول في وضع شروط منح الجنسية وتساؤها فيه حال دون فرض قيام رابطة حقيقية بين السفينة ودولة العلم من خلال أعلام الملاحة، مما أثر على سلامة وأمن الملاحة البحرية. اشتراطات السلامة لصلاحيات السفينة وكفاءة طاقمها، وكذلك تزودها بأنظمة الاتصالات وامتثالها لقواعد الحفاظ على البيئة البحرية، لا بد أن تخضع لها جميع السفن. غير أن السفن الغير مستوفية للمعايير أحدثت خلافا في هذا النظام نتج عنه كوارث على الأرواح والأموال والبيئة البحرية. هذا الأمر استدعى منح صلاحيات للدولة الساحلية ودولة الميناء لسد النقص الذي تعاني منه السفينة في علاقتها بدولة العلم. أما على صعيد الأمن البحري، تلتزم دولة العلم بمكافحة الجريمة في البحر، غير أن التجربة أثبتت عدم قدرة بعض الدول على الوفاء بالتزاماتها مما دفع باتخاذ تدابير على صعيد الدول في إطار العمليات العسكرية، أو على صعيد الخواص كاللجوء للقوات الأمنية الخاصة. هذه التدابير نتج عنها تنازع قوانين وتداخل صلاحيات، الأمر الذي استلزم المعالجة القانونية لهذه النتائج. يبقى قطاع النقل البحري قطاع حيوي، عرف وما زال يعرف تطورا انعكس على تنظيم العلاقات سواء بين الدول أو الأفراد.

## الكلمات المفتاحية :

جنسية السفينة - دولة العلم - السلامة - الملاحة البحرية - التلوث البحري - الأمن - الجرائم في البحر - مكافحة الجرائم في البحر - الدولة الساحلية - دولة الميناء.

## Le résumé de la thèse :

La thèse porte sur les effets de la nationalité du navire sur la sécurité et la sûreté de la navigation maritime. Ces effets ne sont que le résultat de la relation entre le navire et l'Etat du pavillon. Bien que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer prévoit que chaque navire jouit de la nationalité d'un seul État en conformité avec les conditions d'octroi de la nationalité prévues par celui-ci, et prouvée par l'immatriculation, la liberté des États à développer les conditions d'octroi de la nationalité, et la tolérance ont empêché l'imposition d'un lien substantiel entre le navire et l'Etat du pavillon, affectant la sécurité et la sûreté de la navigation maritime. Les exigences de la sécurité à propos la navigabilité du navire, la capacité de l'équipage, ainsi l'utilisation des systèmes de communication et de leur conformité avec les règles de préservation de l'environnement marin sont indispensables pour tous les navires. Les navires sous normes déséquilibrent cet ordre et donnent lieu à des catastrophes sur les vies, les biens et le milieu marin. Cette situation nécessite l'octroi de pouvoirs à l'Etat côtier de l'Etat du port afin de combler les insuffisances résultant du manque du lien substantiel. Au niveau de la sécurité maritime, l'État du pavillon est engagé dans la lutte contre la criminalité en mer, mais l'expérience a prouvé l'incapacité de certains Etats à remplir leurs obligations, ce qui a incité à prendre des mesures au niveau des Etats dans le cadre des opérations militaires, et au niveau des individus par le recours à des forces de sécurité privées. Ces mesures ont conduit à un conflit des lois et des pouvoirs. Enfin le transport maritime demeure un secteur vital connu et connaît encore du développement, qui se reflète sur la réglementation des relations entre les Etats et les individus.

## Mots clés :

Nationalité du navire - l'État du pavillon - Sécurité - la navigation maritime - la pollution marine - Sécurité - crimes en mer - la lutte contre la criminalité dans la mer - l'État côtier - l'État du port.

« La mondialisation de l'économie implique la mondialisation de la responsabilité »

Kofi Annan

## الإهداء

أهدي هذا العمل إلى عائلتي،

إلى كل رجال البحر.

## الشكر

أتقدم بالشكر الجزيل للأستاذ العربي بوكعبان على رحابة صدره، وعلى توجيهاته ونصائحه القيمة وعلى دعمه.

شكرا لكل من ساهم في إنجاز هذا العمل.

## قائمة المختصرات

### قائمة المختصرات باللغة العربية :

ج جزء

ج ر ج ج جريدة رسمية للجمهورية الجزائرية

د م ج ديوان المطبوعات الجامعية

ص صفحة

ط طبعة

ع عدد

ق إ م إ د قانون الإجراءات المدنية والإدارية

ق ب ج قانون بحري جزائري

ق م ج قانون مدني جزائري

### قائمة المختصرات باللغة الأجنبية :

**ABS** *American Bureau of Shipping*

**ACDI** *Annuaire de la Commission du Droit International*

**ADM** *Annuaire du Droit de la Mer*

**ADMO** *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*

**AESM** *Agence Européenne de Sécurité Maritime*

**AFDI** *Annuaire Français du Droit International*

**AIEA** *Agence Internationale de l'Energie Atomique*

**AIS** *Automatic Identification System*

**BEA** *Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile*

**BEA mer** *Bureau Enquête Accident*

**BV** *Bureau Veritas*

**BYIL** *British Yearbook of International Law*

**CCC** *Carriage of Cargoes and Containers*

**CCS** *China Classification Society*

**CDI** *Commission de droit international*

**CE/UE** *Communauté européenne / Union européenne*

**CEDH** *Cour européenne des droits de l'homme*

**CEE** Communauté Economique Européenne  
**CICR** Comité international de la croix rouge  
**CIJ** Cour internationale de justice  
**CJCE** Cour de Justice des Communautés européennes  
**CJUE** Cour de Justice de l'Union européenne  
**CLC** *Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage/* Convention de Bruxelles sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures  
**CLL** *Convention on Load Lines/* Convention de Londres sur les lignes de charge  
**CLIA** *Cruise Lines International Association*  
**CNUCED** Conférence des Nations Unies pour le commerce et le Développement  
**CNUDM** Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Convention de Montego Bay)  
**CODE ISM** *International Safety Management Code (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution).*  
**CODE ISPS** *International Ship and Port Facility Security Code /* Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires  
**COFI** *Committee on Fisheries /* Comité des pêches (de la FAO)  
**COLREG** *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea /* Convention de Londres sur la prévention des abordages en mer  
**CPJI** Cour permanente de Justice internationale  
**CRISTAL** *Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*  
**CSI** Container Security Initiative  
**DMF** Le Droit maritime français  
**DNV** *Det Norske Veritas*  
**E** Electronic  
**ECE** *Economic Commission for Europe*  
**Ed** Edition  
**EEE** Espace Economique Européen  
**EJIL** *European Journal of International Law*  
**EPE** Equipes de Protection Embarquées  
**FAO** *Food and Agriculture Organization /* Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture  
**FIPOL** Convention de Londres portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

**FIR** *Flight Information Region*

**FSI** *Sub-Committee on Flag State Implementation / Groupe consultatif sur l'application par l'Etat du pavillon*

**GEF** *Global Environment Fund*

**GL** *Germanischer Lloyd*

**GPS** *Global Positioning System*

**GPSR** *General Provisions on Ships Routeing*

**GRT** *Gross register tonnage/ Tonnage brut – jauge brute*

**HTW** *Human Element, Training and Watchkeeping*

**IACS** *International Association of Classification Societies / Association internationale des sociétés de classification*

**IDI** *Institut du droit international*

**IGA** *Intergovernmental agreement / Accord intergouvernemental sur la coopération relative à la Station Spatiale Internationale civile*

**IHEDN** *Institut des Hautes Etudes de la Défense Nationale*

**ILA** *International Law Association*

**INMARBE** *International Merchant Marine Registry of Belize*

**IRS** *Indian Register of Shipping*

**ITF** *International Transport Workers' Federation / Fédération Internationale des Travailleurs de Transports*

**ITLOS** *International Tribunal on the Law of the Sea*

**JDI** *Journal du droit international*

**JOCE** *Journal Officiel des Communautés Européennes*

**KRS** *Korean Register of Shipping*

**L** *Legislation*

**LR** *Lloyd Register*

**LRIT** *Long-Range Identification Tracking*

**MAIB** *Marine Accident Investigations Branch*

**MAIIF** *Marine Accident Investigators International Forum / Forum International des enquêteurs sur les accidents maritime*

**MARPOL** *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires*

**MEPC** *Maritime Environment Protection Committee*

**MLC** *Maritime Labour Convention / Convention du travail maritime de 2006 de l'OIT*

**MMSI** *Maritime Mobile Service Identity*



**MOU** *Memorandum of Understanding*

**MPEPIL** *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*

**MSC** *Maritime Safety Committee*

**N** Numéro

**NAFO** *Northwest Atlantic Fisheries Organization*

**NCSR** Navigation, Communications and Search and Rescue.

**HNS** Hazardous and Noxious Substances Convention.

**NK** Nippon Kaiji Kyokai

**NRT** *Net register tonnage / Tonnage net-jauge nette*

**OACI** Organisation de l'aviation civile internationale

**OCDE** Organisation de Coopération et de Développement Economiques

**OIT** Organisation internationale du travail

**OMCI** Organisation maritime consultative intergouvernementale

**OMI** Organisation maritime internationale

**ONG** Organisation(s) non gouvernementale(s)

**ONU** Organisation des Nations Unies

**Op cit** Option citée

**OPA** Oil Pollution Act

**P** Page

**Pêche INN** Pêche illicite, non déclarée et non réglementée

**PPR** Pollution Prevention and Response.

**RASJEP** Revue Algérienne des Sciences Juridiques Economiques et Politiques

**RBDI** Revue Belge de droit international

**RCADI** Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye

**Rec** Recueil

**Règl** Règlement

**REMPEC** Regional Marine Emergency Response Center / Centre Régional de Réponse aux Urgences liées à la Pollution Marine

**REPMIL** REprésentants Permanents MILitaires

**Res** Résolution

**RFDA** Revue Française de Droit Administratif

**RGDIP** Revue générale de droit international public

**RIF** Registre International Français

**RINA** *Registro Italiano Navale*

**RS** *Russian Register of Shippnig*

**RSA** Recueil des sentences arbitrales

**RTNU** Recueil des Traités des Nations Unies

**SAMI** *Security Association of the Maritime Industry.*

**SAR** Convention sur la recherche et le sauvetage maritimes / *International Convention on Maritime Search and Rescue*

**SARP** *Standards and Recommended Practices* / Normes et pratiques recommandées

**SDC** *Ship Design and Construction*

**SMDSM** système mondial de détresse et de sécurité en mer / *Global Maritime Distress and Safety System*

**SMSP** Sociétés Militaires et de Sécurité Privées

**SOLAS** *International Convention for the Safety of Life at Sea* / Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer

**SPA** Société Par Action

**SSAS** *Ship Security Alert System*

**SSE** *Ship System and Equipment*

**STCW** *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* / Convention sur les normes de formations des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

**SUA** *Suppression of Unlawful Acts against the safety of maritime navigation*

**T** Tome

**TIDM** Tribunal international du droit de la mer

**TOVALOP** *Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*

**UIT** Union international des télécommunications

**UNCED** *United Nations Conference of Environment and Development*

**UNCHR** *United Nations Commission of Human Rights*

**UNCLOS** *United Nations Convention on the Law of the Sea*

**UNEP** Programme des Nations Unies pour l'Environnement / *United Nations Environment Program*

**USN** *United State Navy*

**V** Volume

**VBSS** *Visit Board Search and Seizure*

**VHF** *Very High Frequency*

**VTS** *Vessel Traffic System*

**WWF** *World wilde Fund*

**ZEE** Zone économique exclusive

## مقدمة:

العولمة وسرعة توسع التجارة العالمية خلال السنوات الأخيرة لم يكن ممكناً إلا من خلال نمو النقل البحري الدولي. النقل البحري التجاري الدولي هو شريان الاقتصاد العالمي إذ يغطي نسبة 90% من التبادل التجاري العالمي<sup>1</sup>، يُقرب الأمم اقتصادياً وهو المحفز الرئيسي نحو وضع سياسة وثقافة ظاهرة العولمة.

خلال السنوات الأخيرة نمت شبكة النقل البحري الدولي بوتيرة استثنائية، ممّا سرّع من تواصل الدول والقارات فيما بينها. كما أنّ دخول أنواع جديدة من السفن ضمن شبكة النقل الدولي كحاملات الحاويات، الناقلات الضخمة وناقلات البترول دفع بالمرافق المينائية عبر العالم إلى التوسع بسرعة لمواجهة المتطلبات الجديدة في قطاع النقل البحري.

قطاع النقل البحري من أكثر قطاعات النقل نشاطاً وانتشاراً نظراً لتميزه مقارنة بقطاعات النقل الأخرى بالمرونة، القدرة على نقل كميات كبيرة لمسافات طويلة بتكاليف عمالة أقل، استهلاك مواد طاقة أقل، حيث ساهم التطور التكنولوجي في تحسين أداء النقل البحري من حيث الفعالية في القدرة لنقل بضائع متنوعة مع توفير شروط الحفظ لكل نوع بضاعة.

هذا النمو وإن كان إيجابياً من ناحية فهو من ناحية أخرى سلبي إذ أنّ شمولية النقل البحري بالصورة التي هي عليها حالياً، وإن كان سببها المميزات السالفة الذكر، إلا أنّ هناك سبب رئيسي يكمن وراء الإقبال على هذا النوع من النقل وكثافة التعامل الدولي به ألا وهو ضعف خضوع النقل البحري لقواعد رقابة صارمة تُفرض على المتعاملين به خصوصاً فيما يتعلق بممارسة الرقابة الفعالة على معايير وضوابط السلامة، إضافة إلى الارتفاع المضطرب بين عدد السفن وارتفاع احتمال تعرضها إلى إعتداءات تهدد أمنها وأمن النقل البحري ككل. بعبارة أخرى النقل البحري يتميز بنوع من الحرية في ممارسته تصل أحياناً درجة من التسبب والإهمال ضاعفت من احتمال تعرض المبادلات التجارية الدولية لمخاطر كان بالإمكان تفاديها.

<sup>1</sup> - حيث بلغ مجموع الأسطول البحري العالمي بتاريخ يناير 2014م، 1.69 بليون من الحمولة الطنية الساكنة، استأثرت فيها ناقلات السوائب بـ 42.9% تليها ناقلات النفط الصهرجية بـ 28.5% ثم ناقلات الحاويات بـ 12.8%. UNCTAD/RMT/2014 وثيقة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية: إستعراض النقل البحري لسنة 2014م. ص 49.

François LILLE, Raphaël BAUMLER : « transport maritime, danger public et bien privé ». Ed Charles Léopold Mayer, 2005. P 319.

فقد أظهرت الممارسة الفعلية وما نتج عنها من حوادث وكوارث بحرية أنّ أيّ مجهزة يمكن أن يستغل أي سفينة على أي حال كانت عليها، تحت أي راية، كما بإمكانه الانطلاق من أي ميناء باتجاه أي ميناء حاملا أي بضاعة مفوترة بأي قيمة وبأي عملة، كل هذا بدون رقابة فعّالة<sup>1</sup>.

هذه الحرية في قطاع النقل البحري تستند إلى مبدأ حرية الملاحة المقرر في القانون الدولي والمقنن بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م<sup>2</sup>، وخصوصا حرية الملاحة في أعالي البحار. غير أنّ الاستناد لهذا المبدأ بهذه الصورة المفرطة يُشكل في حدّ ذاته خرقا لمبادئ أخرى أهمها ضرورة ضمان نقل بحري يتمتع بالسلامة والأمن، أي تحقيق السلامة والأمن البحريين. وبمعنى أدق تحقيق سلامة السفينة، الطاقم والحمولة والعمليات البحرية بوجه أعم<sup>3</sup>.

تظهر أهمية دراسة السلامة والأمن البحريين من خلال اللجوء المكثف لقطاع النقل البحري وما ينجم عنه من حوادث وكوارث بحرية تنتوع أسبابها ليس من حيث عدم التحكم في التقنية اللازمة لضمان سلامة الملاحة البحرية وإنما لقصور في بعض التشريعات الداخلية و الدولية اللازمة لرقابة مدى صلاحية السفن للإبحار ومدى كفاءة الطاقم والتي ساهمت في حدوث مثل هذه الحوادث والتي سيتم التطرق لها بالتفصيل خلال مضمون الدراسة.

إنّ التمسك بحق حرية الملاحة المقرر للدول في إطار أحكام القانون الدولي العام لا يمارس فقط من طرف سفن حكومية تشرف عليها الدولة بصفة رسمية، أي هي سفن تعبر عن إرادة الدولة التي تمارس سيادتها في البحر من خلالها، وإنّما يمارس حق حرية الملاحة أيضا من طرف السفن التجارية التي تخضع في تنظيمها وتنظيم نشاط النقل الذي تمارسه لأحكام القانون البحري و هو فرع من فروع القانون الخاص.

إنّ الالتزام بضمان سلامة وأمن النقل البحري والاعتناء بدراسة هذا الموضوع يضع الدارس أمام صعوبة تتمثل في تحديد الإطار القانوني الذي تجب دراسة الموضوع من خلاله، أي هل يتم دراسة الموضوع في إطار أحكام القانون الدولي العام بوجه عام وأحكام قانون البحار بوجه خاص متمثلا أساسا في اتفاقية قانون البحار باعتبارها الإطار القانوني الذي يجب أن تنفذ من خلاله جميع

<sup>1</sup> - Dimitrios NASSIOS : « La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime », Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Maître en droit (LLM.). Faculté de droit, Université de Montréal. Août 2002. P 04.

<sup>2</sup> - اتفاقية قانون البحار فيما يلي، تم التوقيع عليها بتاريخ 10 ديسمبر 1982م بمونتيغويبي من طرف 119 دولة منها الجزائر، دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ سنة 1994. صادقت عليها الجزائر سنة 1996م بموجب المرسوم الرئاسي 53/96 المؤرخ في 22 يناير 1996م، ج ر عدد 06 سنة 1996م.

<sup>3</sup> - Simon DELFAU : « La sureté maritime », In E- revue Neptunus, Volume 11, 2005/1. P01.

الأنشطة في المحيطات والبحار<sup>1</sup>، أم في إطار القانون الخاص متمثلاً في أحكام القانون البحري، أم في إطار قانوني يجمع بينهما؟.

قانون البحار هو قانون دولي عام يهتم بتحديد حقوق وواجبات مختلف الدول في البحار والمحيطات، حقوق الدول في بسط سيادتها على جزء من الامتداد البحري، حرية أو حصرية الصيد، استغلال الثروات المعدنية، حرية ملاحه سفن ترفع العلم الوطني وبسط الولاية القانونية عليها<sup>2</sup>.

القانون البحري، وبالرجوع إلى معجم المصطلحات القانونية، هو مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بنشاط الإنسان في البحر، بالخصوص الملاحة البحرية (بما فيها ملاحه النزهة) والتنقل المهني للأشخاص و البضائع (النقل)<sup>3</sup>. في تصنيف القوانين، القانون البحري هو فرع من فروع القانون الخاص<sup>4</sup>، يمتاز بالذاتية عن بقية الفروع الأخرى بل هناك من الأسباب ما جعلت منه ذو طابع دولي، وإن كان السبب الجغرافي أولها، تحتم لاحقا التوحيد الدولي لأحكام القانون البحري الخاص لحل مشكل تنازع القوانين في العلاقات بين المتعاقدين، الناقلين، الشاحنين والمؤمنين في حالة فقدان السفينة و/أو البضاعة<sup>5</sup>.

في مقارنة بين القانون الدولي للبحار والقانون البحري، أفاد الفقيه LANGAVANT بأنه لا يعني أن القانون البحري الداخلي منعزل ومنفصل عن القانون الدولي للبحار، بل كثيرا ما يتضمن أحكاما تخص سيادة الدولة على مجالها البحري أو ما له علاقة بالقانون الدولي للبحار، وفي المقابل، فإن هذا الأخير كثيرا ما يعتمد في أحكامه على العديد من النصوص البحرية الداخلية التي اكتست طبيعة عالمية وتحولت إلى قواعد دولية<sup>6</sup>، بهذا الطرح خلص الفقيه إلى أن القانون البحري الدولي

<sup>1</sup> - تؤكد الجمعية العامة للأمم المتحدة في كل قراراتها على الطابع العالمي والمؤحد للاتفاقية، كما تؤكد أن الاتفاقية تضع الإطار القانوني الذي يجب أن تنفذ من خلاله جميع الأنشطة في المحيطات والبحار، وأنها تتسم بأهمية استراتيجية كأساس للعمل والتعاون على الصعيد الوطني والإقليمي والعالمي في القطاع البحري.

<sup>2</sup> - E.LANGAVANT, «Droit de la Mer » ; *Cadre institutionnel et milieu marin (océanologie-pollution)*. Edition Cujas. Paris. 1979. P11.

<sup>3</sup> - Serge (GUINCHARD) et Thierry (DEBARD) : « *Lexique des termes juridiques* », 20<sup>ème</sup> édition, Paris, Dalloz, 2013, p354.

<sup>4</sup> - غير أن القانون البحري وإن كان ينظم روابط خاصة، إلا أنه يحمل في الوقت نفسه طابع القانون العام نظرا لتدخل الدولة المستمر في أحكامه، فملكية السفينة ذات الصلة الوثيقة بجنسية السفينة تخضع لرقابة الدولة المباشرة. كما أن الدولة تتدخل في تنظيم استخدام الملاحين وتحدد شروط هذا الاستخدام وآثاره والربان الذي هو ممثل المجهز وفي نفس الوقت ممثل السلطة العامة. الدكتور العربي بوكعبان : "القانون البحري"، منشورات الألفية الثالثة. 2010. ص09.

<sup>5</sup> - E.LANGAVANT, op.cit, P10.

<sup>6</sup> - [...Il semble à la fois exagéré et insuffisant de dire que le droit de la mer relève exclusivement du droit international public. Fixation de l'étendu de la mer territoriale, immatriculation des navires, organisation administrative des ports, voilà des matières maritimes qui relèvent de l'ordre juridique interne des Etats. Sous l'expression droit de la mer, il faut envisager à la fois le droit international et le droit interne]. Op.cit, P11.

هو قانون التجارة البحرية الدولية، يهتم بدراسة سلامة الرحلة البحرية، سلامة البضاعة، وكذلك عقد النقل البحري وما يطرحه من إشكالات تتعلق بالمسؤولية<sup>1</sup>.

اهتمت مختلف التشريعات البحرية رغم طابعها العرفي بسلامة وأمن الرحلة البحرية بداية من القانون الروماني سنة 800 قبل الميلاد، تليه مجموعة أوليرون خلال القرن الثاني عشر الميلادي، ثم مجموعة قنصلية البحر ببرشلونة خلال القرن الرابع عشر الميلادي انتهاءً بمجموعة مرشد البحر بمدينة روان Rouen شمال فرنسا في القرن السادس عشر.

في الشريعة الإسلامية نجد أنّ الفقهاء المسلمين فرّقوا بين القواعد التي تحكم المعاملات التجارية البحرية وغيرها من القواعد التي تنظم المعاملات التجارية البرية. هذا التفريق يستند إلى خصوصية التعامل مع مخاطر البحر، بالإضافة إلى الاعتماد على العوامل الطبيعية في سير الرحلة البحرية، كتسخير الرياح وهو أمر لا يمكن التحكم فيه مما قد يُسرّع أو يُبطئ من مدة الرحلة. بناءً عليه وخروجاً عن الأحكام العامة التي تحكم العقود في البر في الشريعة الإسلامية، جنح الفقهاء المسلمون إلى أنّ العقد في السفن والنواتية<sup>2</sup> وغير ذلك إنّما يقع على السلامة والاستقامة والوصول إلى البلد الذي ينحزون إليه معروف<sup>3</sup>، فيكونون بذلك قد رجّحوا سلامة الرحلة البحرية على حساب القواعد العامة التي تحكم المعاملات التجارية. على هذا الأساس وضع الفقهاء أحكاماً خاصة بالعقود التي يكون محلها السفينة، النواتية أو العروض (العروض).

في ذات السياق أدرج قانون التجارة البحرية العثماني الصادر سنة 1280هـ/1863م أحكاماً تتعلق بصلاحيات السفينة للملاحة البحرية مما يُبدي اهتمامه بسلامة الرحلة البحرية، حيث أوجب خضوع السفينة للتفتيش من قبل خبراء مختصين مع وجوب الحصول على شهادة تُثبت صلاحية السفينة للإبحار حتى يُسمح لها بمغادرة الميناء<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - E.LANGAVANT. Op.cit, p.8.

<sup>2</sup> - مفردة نوتي، وهو الملاح في البحر.

<sup>3</sup> - أنظر المخطوط المتعلق بأحكام السفينة في الشريعة الإسلامية المحفوظ بمكتبة الأسكوريال الإسبانية، من تأليف الفقيه أبي القاسم خلف بن أبي فراس رحمه الله، وهو من فقهاء المالكية عاش في القرن السابع هجري وأوائل القرن الثامن هجري. ألف المخطوط عن أحكام السفينة والنوتي، وتعرض لكل ما يتعلق باستغلال السفينة، سواء أكانت مملوكة ملكية فردية، أو كان المالك هو المجهز، أو كان المجهز غير المالك، أو كان المجهز مديراً. هذا المخطوط يرتبط بموضوع الدراسة من حيث مضمونه كما من حيث الوقائع التي تعرض لها هذا المخطوط الذي كان ضحية قرصنة بحرية قادها قرصنة اسبان ضد سفينة مغربية كانت تحمل خزائن مولاي زيدان.

المخطوط ملحق في مؤلف: محمد زهدور: "المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحيّة ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري". ط

1، دار الحدائق، بيروت، 1990م. ص 296.

<sup>4</sup> - المادة 40 من قانون التجارة البحرية العثماني.

هذا الارتباط الوثيق بين المعاملات التجارية البحرية وسلامة وأمن الرحلة البحرية، استدعى ضرورة التشريع لمجالي السلامة والأمن البحريين، إلا أنّ انفراد كل دولة على حدّى بهذه المهمة من حيث تحديد النظام القانوني للسفينة، ومعايير السلامة الواجب التقيد بها على النطاق الداخلي من خلال قواعد قانونية تندرج تحت فئة قواعد القانون البحري ليس كافياً، بل قد يخلق صدامات تشريعية بين مختلف الدول حول نفس الموضوع أو الواقعة، أو قد يغفل أموراً تضعنا أمام فراغ قانوني.

إنّ تميز السلامة والأمن البحريين بالشمولية استدعت التشريع لهما على مستوى دولي. صبغة الشمولية هذه فرضت تنظيم أحكام السلامة والأمن البحريين على مستوى أوسع من التشريع الداخلي للدول وعلى هذه الأخيرة مراعاتها عند وضع النصوص الوطنية ذات الصلة بالموضوع، حيث تكفلت هيئات دولية مهتمة بالملاحة البحرية بالتشريع لهذا المجال وبالتالي إخراج قواعد السلامة والأمن البحريين من مجال القانون الخاص إلى أفق القانون الدولي العام وهو قانون ينظم العلاقات بين أطراف المجتمع الدولي، وبالتحديد إلى فرع من فروع القانون الدولي العام وهو قانون البحار.

هذا الانتقال من نطاق التشريع الداخلي إلى نطاق التشريع الدولي لموضوعي السلامة والأمن البحريين إنّما قرينة على أهميتهما وأثرهما في المساهمة في استقرار التعاملات البحرية الدولية. ينتج عن هذا الانتقال تغيير في أطراف العلاقة، فبعد أن كان المجهز أو/و المالك مسؤولين عن السلامة والأمن البحريين في القانون الخاص – وهي مسؤولية تبقى قائمة في مواجهة القانون الخاص- تعتبر حالياً الدولة باعتبارها صاحبة العلم مسؤولة عن السلامة والأمن البحريين في مواجهة المجتمع الدولي.

على المستوى الدولي تعتبر اتفاقية قانون البحار أول معاهدة شاملة لهذا المجال لدرجة أنها نعتت بدستور المحيطات<sup>1</sup>، كونها قامت على أنقاض كل الجهود السابقة التي سعت إلى تقنين وتوحيد الجهود الدولية بغية وضع نظام شامل يضمن الملاحة البحرية وينظمها ويكرس مبدأ الأمن والسلم الدوليين ويعززهما<sup>2</sup>.

حتى وإن اعتبرت السفينة السبب الرئيسي في الإخلال بالسلامة والأمن البحريين فهي في نفس الوقت وسيلة لتحقيقهما، وقد احتلت مكانة معتبرة في اتفاقية قانون البحار، حيث بيّنت هذه الأخيرة وضعها وأنواع مرورها والإختصاص عليها وتجاوزه بين دولة العلم، دولة الميناء والدولة الساحلية، إلى جانب حصانة بعض السفن. وإن كانت الاتفاقية تطرح موضوع السفينة في إطار القانون الدولي

<sup>1</sup> - ملاحظات أدلى بها السيد: "تومي.ب.كوه" ممثل سنغافورة رئيس مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار بعنوان "دستور للمحيطات"، وردت في بيانين أدلى بهما في 06 و 11 ديسمبر 1982م.

<sup>2</sup> - لخضر زارة : "الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار"، أطروحة انيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق جامعة وهران. 2008/2007. ص(و).



العام على اعتبار أنها لا تنظر إلى السفينة على أنها أداة ملاحية صرفة يتم تصنيفها ضمن فئة الأموال، فذلك شأن القوانين البحرية الداخلية، وإنما تنظر عند بحثها هذه المواضيع، إلى العلم الذي تحمله هذه السفينة والذي يعبر عن وجود دولة ذات سيادة من ورائها تتمتع هذه السفينة بحمايتها كما تخضع للوائحها واختصاصها<sup>1</sup>، ومن ثمّ سعت الاتفاقية إلى إقامة موازنة بين قانونين وبالتالي سيادتين وتكامل في بسط الاختصاص على السفينة لكل من دولة العلم، الدولة الساحلية أو دولة الميناء بما يهدف لتحقيق السلامة والأمن البحريين.

في هذا الصدد أوردت الاتفاقية جملة من الحقوق والالتزامات لكل من دولة العلم، الدولة الساحلية ودولة الميناء، كما أوردت حقوقاً والتزامات على السفن في حد ذاتها، وتدابير ومعايير يتعين عليها التقيد بها أثناء ملاحتها. والحقيقة أنّ هذه النصوص التي تبدو موجهة إلى السفن، إنّما هي في واقع الأمر موجهة إلى دولة العلم. من هنا تظهر دولة العلم كطرف فعّال و مؤثر في معادلة تحقيق السلامة والأمن البحريين من خلال إلزامها بواجباتها في هذا الصدد من خلال ما تسنه من تشريعات تتعلق بالموضوع وما توفره من إمكانيات مادية وبشرية لتحقيق هذه الغاية.

إنّ تردد مصطلحين مختلفين يهتمان بتأمين الملاحة البحرية ألا وهما السلامة البحرية والأمن البحري، يثير التساؤل حول مدلول كل منهما وهل يعتبران مترادفان لنفس المضمون أم لكل مدلوله الخاص؟.

بالرجوع لمختلف الكتابات القانونية التي تعرضت لموضوع السلامة البحرية والأمن البحري نجدها تتفق حول التفرقة بين ظهور ومضمون كل منهما، وإن كان هدف كل واحد هو تأمين الملاحة البحرية من مخاطر البحر على نحو يحافظ على الأرواح البشرية في البحر، السفن والحمولة المتنقلة والبيئة البحرية بوجه عام<sup>2</sup>، هذه الأهداف وإن تبدو مشتركة يبقى نطاق تطبيق كل مفهوم مختلف عن الآخر.

ففي حين تهتم السلامة البحرية بالوقاية من مخاطر البحر التي يرجع أصلها إلى الطبيعية، أو إلى الأخطاء البشرية الناتجة عن سوء تسيير الملاحة البحرية بهدف الحفاظ على السفينة في حدّ

<sup>1</sup> - لخضر زازة: نفس المرجع. ص (و).

<sup>2</sup> - « ... assurer la protection de la vie humaine en mer, des navires et des marchandises qu'y circulent et l'environnement marin en général ». Philippe BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », Le DMF, n° 640, Spécial saisie, Septembre 2003, p.723.

ذاتها، الطاقم والحمولة، يختص الأمن البحري بالوقاية من الأعمال الإجرامية في البحر والتي قد تكون السفن عرضة لها فتشكل تهديدا للأشخاص والأموال، كما تعرقل حسن سير الملاحة البحرية<sup>1</sup>.

في التنظيم القانوني المعاصر مفهوم السلامة البحرية سابق في وجوده عن مفهوم الأمن البحري، إذ يُورخ كأول تعاطي مع مفهوم السلامة البحرية إلى سنة 1912م إثر حادثة غرق السفينة تايتنك. بينما الأمن البحري لقي اهتماما مؤخرا نتيجة انتشار الجريمة في البحر وتحديدًا إثر إعتداءات 11 سبتمبر 2001م ضد بُرجي التجارة العالميين بمنهاتن في الولايات المتحدة الأمريكية، وهذا عكس مجال النقل الجوي الذي كان منذ بداياته مهتما بمسائل أمن الملاحة الجوية<sup>2</sup>. غير أنّ القاسم المشترك بينهما هو ظهورهما كرد فعل عن حوادث استدعت التدخل الفعّال لتفاديها أو الحدّ منها.

إلى وقت قريب، النظم القانونية للأمن والسلامة البحريين كانتا إلى حد كبير توضع مستقلة أحدها عن الآخر. على أنّ تلك النظم تتضمن أهدافا مشتركة تتظافر في تعزيز بعضها البعض، إذ المؤكد أنّ الحيز البحري المأمون هو حيز أكثر سلامة، والنظام البحري الذي يعطى أولوية للسلامة هو نظام أقل تعرضا للنشاط الإجرامي وسائر التهديدات الموجهة للأمن. وعلى ذلك فإنّ الجهود المبذولة لتعزيز سواء الأمن البحري أو السلامة البحرية تتمخض عن سلسلة من الآثار تتوارد بسرعة على تسيير وتنظيم أنشطة أخرى في المحيطات. كما أنّ تلك النظم تتقاسم الحاجة إلى الجهود التعاونية على جميع المستويات لتعزيز فعاليتها والتصدي للتحديات الجديدة.

إن يبدو أنّ الملاحة البحرية تحظى بالاهتمام من حيث وجود موضوعان يهتمان بتأمينها، فواقع الأمر أنّ هذا الاهتمام ما هو إلاّ حتمية فرضتها الحوادث والكوارث البحرية التي شهدها قطاع النقل البحري ونتج عنها خسائر معتبرة في الأرواح والأموال. وبغرض الحدّ من الحوادث البحرية أو القضاء عليها، توجب الإحاطة بموضوع سلامة وأمن الملاحة البحرية من حيث وضع إطار

<sup>1</sup> - Fatima BOUKHATMI : « Pour une Lex Maritima Mediteranea ? », In « Vers une Lex mercatoria mediterranea », harmonisation, unification, codification du droit dans l'Union pour la méditerranée. Sous la direction de Filali OSMAN. Ed BRUYLANT , 2012. P 204.

Simon DELFAU : « La sureté maritime » E- revue Neptunus, Volume 11, 2005/1. P01.

وهو ما تبناه المشرع الأوروبي من خلال :

[Règlement \(CE\) n° 725/2004](#) du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 ; relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires. *Journal officiel* n° L 129 du 29/04/2004 p. 0006 – 0091.

<sup>2</sup> - Simon DELFAU : op.cit. P01 ; Jean-Pierre BEURIER : « Droits Maritimes », Ed Dalloz Action, 2006. P149.

تشريعي يلم بكل ما له علاقة بالموضوع، إلى جانب وضع آليات تلزم كل الأطراف الفاعلة في مجال النقل البحري بالتنفيذ الفعّال للقواعد المتعلقة بالسلامة والأمن البحريين.

دولة العلم أي دولة جنسية السفينة باعتبارها الطرف الأول و الفاعل الأهم في النقل البحري يقع على عاتقها التزامات فيما يتعلق بالسلامة والأمن البحريين بموجب الصكوك الدولية. وذلك من خلال ما توفره من وسائل ومن رقابة على السفن التي ترفع علمها تجسيدا لالتزاماتها الدولية في مجال الملاحة البحرية. غير أنّ هذا الدور وهذه الفعالية في الحفاظ على السلامة والأمن البحريين تختلف من دولة لأخرى، وذلك حسب طبيعة الرابطة القانونية (رابطة الجنسية) التي تربط الدولة المعنية بالسفينة. فهناك جنسيات تعكس روابط حقيقية، كما هناك سفن تحمل جنسيات دول لا ترتبط بها برابطة حقيقية. ومن ثمّ نادرا ما تخضع هذه الأخيرة لرقابة وإشراف دولة العلم مما يُؤثر سلبا على نوعية ومستوى وسائل السلامة والأمن على متن السفن، وهو ما قد يجعلها خطرة على طاقمها وعلى المتعاملين معها وعلى الملاحة البحرية عموما، بما في ذلك البيئة البحرية.

بناءا عليه ورد عنوان الأطروحة بصيغة آثار جنسية السفينة على سلامة وأمن الملاحة البحرية، التي سوف تتم المحاولة من خلالها الإجابة على ماهية وأبعاد الآثار التي يمكن أن تفرزها عدم التقيد برابطة الجنسية الحقيقية بين السفينة ودولة العلم على سلامة وأمن الملاحة البحرية .

وقبل التفصيل في التزامات ودور دولة العلم في تحقيق سلامة وأمن الملاحة البحرية، لابدّ من التعرض للعلاقة القانونية التي تربط دولة العلم بالسفينة (**الفصل التمهيدي**)، هذه الأخيرة هي الوسيلة في تنفيذ إلتزامات دولة العلم وهي في الوقت نفسه موضوع النتيجة المرجوة من الإلتزام بهذه التدابير. العلاقة القانونية التي تربط دولة العلم بالسفينة تتجسد في الجنسية التي تمنحها الدولة للسفينة، إذ بحكم هذه الجنسية تترتب التزامات على عاتق كل طرف في مواجهة الآخر وإلتزامات في مواجهة المجتمع الدولي.

موضوع جنسية السفينة وما يترتب عنها من التزامات على عاتق دولة العلم بخصوص سلامة الملاحة البحرية (**الباب الأول**)، لا يمكن الإحاطة بها إلاّ بالتعرض للأحكام المتعلقة بها على صعيدي القانون الداخلي والقانون الدولي. فإن كان المشرع الدولي من جهة، بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد منح الدولة حرية التشريع بخصوص شروط منح جنسيتها للسفن، وحثها على اتخاذ التدابير اللازمة بخصوص سلامة الملاحة البحرية، فهو من جهة أخرى قيّدها بواجب الامتثال للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما، وبتخاذ أية خطوات قد تكون لازمة لضمان

مراعاتها<sup>1</sup>. بهذا يكون التشريع الوطني مرتبط بالتشريع الدولي إلى حد وجوب مطابقته في كثير من المسائل بهذا الصدد.

أمّا بخصوص دور دولة العلم في إستتباب الأمن البحري (الباب الثاني)، فهو دور منوط بها من خلال اتفاقيات وصكوك دولية في مقدمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. كما أنّ هذا الدور متى ما مارسته دولة العلم قد يُنتج آثاراً في مواجهة غيرها من الدول بالنظر إلى تنازع القوانين الذي يصاحب مكافحة الجريمة في البحر كما سيتمّ التعرض إليه.

لمعالجة هذا الموضوع تمّ اتباع المناهج التالية :

**المنهج الوصفي :** بالتعرض لمختلف المواقف الدولية والآراء والأحكام والنصوص القانونية على المستوى الدولي والداخلي والتي تهتم بموضوع السلامة والأمن البحريين.

**المنهج التاريخي :** وبموجبه يكون تأصيل النص القانوني أو الموقف الدولي أو التشريع الداخلي بالوقوف على جذوره التاريخية ومصادره المختلفة.

**المنهج التحليلي :** بموجبه يتم تحليل مختلف النصوص والأحكام التي وردت في الاتفاقيات المتعلقة بالموضوع وغيرها من التشريعات والوقوف على أبعادها وخلفياتها وربطها وانسجامها، وأخيراً مدى نجاعتها في تحقيق الأهداف المتوخاة منها.

**المنهج المقارن :** وذلك بغرض المقارنة بين النصوص القانونية ، الدراسات الفقهية أو المواقف الدولية فيما بينها.

بناءً على ما سبق للتفصيل في موضوع الدراسة تمّ اعتماد الخطة التالية :

<sup>1</sup> - الفقرة الخامسة من المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

## الفصل التمهيدي : أدوات تحقيق السلامة والأمن البحريين : السفينة والقانون

المبحث الأول : جنسية السفينة بين خصوصية القانون الوطني وقيود القانون الدولي  
المبحث الثاني : السلامة و الأمن البحريين في التشريعات الدولية والوطنية

## الباب الأول : التزامات دولة العلم بتدابير السلامة في البحار

الفصل الأول : تدابير سلامة الاستغلال التجاري للسفينة  
المبحث الأول : اشتراطات سلامة السفينة  
المبحث الثاني : اشتراطات كفاءة الطاقم  
الفصل الثاني : تدابير سلامة الملاحة البحرية والحفاظ على سلامة البيئة البحرية  
المبحث الأول : قواعد سلامة الملاحة البحرية  
المبحث الثاني : الحفاظ على سلامة البيئة البحرية

## الباب الثاني : دور دولة العلم في تحقيق الأمن البحري

### الفصل الأول : الجرائم في البحر

المبحث الأول : أدوات قمع الجريمة في البحر  
المبحث الثاني : الجرائم المرتكبة في البحر.  
الفصل الثاني : أفعال العنف في البحر والجهود الدولية المبذولة لمكافحتها  
المبحث الأول : مفهوم أفعال العنف في البحر  
المبحث الثاني : الجهود الدولية المبذولة لمكافحة أفعال العنف في البحر  
الخاتمة :

## الفصل التمهيدي : أدوات تحقيق السلامة والأمن البحريين : السفينة والقانون

يتناول الفصل التمهيدي مدخل للأطروحة من خلال توضيح في مرحلة أولى الأحكام المتعلقة باكتساب السفينة للجنسية في القانون الوطني وأثر هذا المنح في مواجهة القانون الدولي (المبحث الأول)، ثم وفي مرحلة لاحقة عند ممارسة السفينة للملاحة البحرية لا بد من إخضاعها لمنظومة قانونية تهدف لتحقيق السلامة والأمن البحريين التي لا تخص السفينة وحدها وإنما المعاملات التجارية البحرية بكل العناصر المكونة لها سواء المادية أو البشرية والبيئة البحرية (المبحث الثاني).

## المبحث الأول : جنسية السفينة بين خصوصية التشريع الوطني وقواعد القانون الدولي

السفينة باعتبارها مال منقول بإجماع مختلف الأنظمة القانونية، لا بد لها من رفع علم دولة واحدة أثناء إبحارها بغض النظر عن طبيعة نشاطها، بموجب هذا العلم تُظهر جنسية الدولة التي تخضع لولايتها القانونية<sup>1</sup>.

تعتبر الجنسية عنصرا من العناصر التي تشكل وحدانية السفينة وهويتها مُضافة إلى الاسم، الموطن، الحمولة والدرجة. ولما كان من المبادئ العامة المستقرة في الدراسات القانونية أن الجنسية باعتبارها الرابطة القانونية التي تربط الشخص الطبيعي بدولته، وتتضمن فكرة ولأنه لها من الناحية السياسية والقانونية، فإن الأصل والمستقر هو قصر الجنسية على الشخص الطبيعي، أو الاعتباري على أوسع نطاق. أما السفينة وباعتبارها مالا منقولاً في التشريعات المقارنة<sup>2</sup>، فإنه لا يمكن التسليم لها بجنسية تخلعها عنها دولة معينة ترتب آثاراً قانونية على صعيدي الحقوق والالتزامات كما هو الحال بالنسبة للشخص الطبيعي والاعتباري<sup>3</sup>. غير أن طبيعة السفينة كونها أداة تنتقل عبر أقاليم بحرية مختلفة تخضع لسيادة دول أجنبية دفع بضرورة تبني مفهوم الجنسية بالنسبة للسفينة تجسيدا للرابطة التي تقوم بينها وبين دولة الجنسية.

تظهر ضرورة ارتباط السفينة بالدولة التي تحمل جنسيتها بصفة جلية في أعالي البحار. إذ وفقا لأحكام القانون الدولي العرفي المدونة في المواد 87 و 89 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فإن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية. كما تخصص حرية أعالي البحار

<sup>1</sup> - Laurent LUCCHINI : « Le navire et les navires », in « Le navire en droit international » actes du xxv<sup>e</sup> colloque de la Société Française pour le Droit International, 30,31 mai et 01<sup>er</sup> juin 1991. Ed A.Pedone. p11.

<sup>2</sup> - مع أن بعض الفقه يفضل اعتبار السفينة مال ذو طبيعة قانونية مستقلة (autonome) أو كيان مستقل. Jean-Pierre BEURIER : op.cit . P 201.

المشروع الجزائري نص على أن السفينة مال منقول بموجب المادة 56 من القانون البحري الجزائري. وهو ما أكدته المحكمة العليا في القرار رقم 171793 المؤرخ في 1998/12/08. قضية (ز.غ) ضد (ب.ع).

<sup>3</sup> - لخضر زازة، نفس المرجع، ص135.

للأغراض السلمية<sup>1</sup>، وتتمارس هذه الحرية بموجب الشروط التي تبينها أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وقواعد القانون الدولي الأخرى. ولا يجوز لأي دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها<sup>2</sup>.

نتيجة لهذا المبدأ الأساسي، تتمتع جميع الدول بحرية أعالي البحار على النحو المنصوص عليه في قائمة لم ترد على سبيل الحصر في المادة 1/87 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث نصت القائمة على :

(أ) حرية الملاحة.

(ب) حرية التحليق.

(ت) حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، رهنا بمراعاة الجزء السادس من الاتفاقية.

(ث) حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي، رهنا بمراعاة الجزء السادس من الاتفاقية.

(ج) حرية صيد الأسماك، رهنا بمراعاة الشروط المبينة في الفرع الثاني من الجزء السابع من الاتفاقية.

(ح) حرية البحث العلمي، رهنا بمراعاة الجزئين السادس و الثالث عشر من الاتفاقية.

هذه الحرية يجب أن تمارس مع إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى. من أقدم وأهم الحريات في أعالي البحار هي حرية الملاحة، ومن أجل ضمان حرية الملاحة يجب أن تمارس بطريقة معقولة، ويجب أن تخضع كل سفينة للولاية القضائية للدولة التي تنظم وتراقب أنشطتها. لذلك، كل سفينة يجب أن تحمل جنسية دولة بحيث لا يحق لأي دولة أن تمارس ولايتها القضائية على السفن الأجنبية وطواقمها في أعالي البحار<sup>3</sup>.

السفن كقاعدة عامة مع استثناءات قليلة جدا، تخضع للاختصاص القضائي الحصري لدولة علمها. مصطلح "دولة العلم" يدل على الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها، والتي ترفع العلم باعتباره رمزا لجنسيتها. دولة العلم لديها سلطة ومسؤولية نحو جميع السفن التي ترفع علمها، ومن حقها أن تفرض الحماية الدبلوماسية على السفن وأن تمارس حق الدفاع عنهم.

<sup>1</sup> - المادة 88 من اتفاقية قانون البحار.

<sup>2</sup> - المادة 89 من اتفاقية قانون البحار.

<sup>3</sup> - Doris KÖNIG : « Flag of Ships », Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL], avril 2009. p01.

## المطلب الأول : اكتساب جنسية السفينة

مفهوم منح الدولة طابعها الوطني للسفينة نتج من تطور فكرة حماية السفن التجارية من أخطار أعالي البحار مثل القرصنة أو الاستيلاء على السفن من قبل الدول الأخرى. لكن برفع السفينة علم الدولة يتم إعلام السفن الأخرى في أعالي البحار بحماية الدولة صاحبة العلم. بهذا الشأن تختلف الدول في معيار منح جنسيتها للسفينة وفق معطيات اقتصادية، سياسية أو اجتماعية. وإن كانت الدولة استقرت على معيار معين فلها أن تغيره بتغيير المعطيات التي أدت إلى اعتماده.

الاختصاص في تحديد الشروط لمنح جنسية السفن أكدت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، إذ وفقا للمادة 91 :

**" 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.**

**2- تُصدر كل دولة للسفن التي منحها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك."**

الجنسية هنا تشير إلى وجود علاقة قانونية بين السفينة ودولة العلم، فهي تربط السفينة بدولة محددة. كما قرنت المادة شروط منح الجنسية بالتسجيل مما ينتج عنه الحق في رفع علم الدولة. أوجبت المادة قيام رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة، مما يثير التساؤل حول مفهوم ومضمون الرابطة الحقيقية وطبيعة الوجوب المنصوص عليه ومن له سلطة تحديد قيامها من عدمه.

للتفصيل في جنسية السفينة نعرض ضوابط اكتساب السفينة للجنسية (الفرع الأول)، ثمّ موقف المشرع الجزائري بهذا الشأن (الفرع الثاني)، يليه نطاق جنسية السفينة وحق الدول الحبيسة والمنظمات الدولية في امتلاك سفن ترفع علمها (الفرع الثالث).



## الفرع الأول : ضوابط اكتساب السفينة للجنسية

أثبتت التجربة التاريخية أن ضوابط منح الدولة لجنسيتها للسفينة لا تخرج عن ضابط البناء الوطني، ضابط الطاقم الوطني وضابط الملكية الوطنية.

### أولاً: ضابط البناء الوطني

مفاد هذا الضابط أنّ الدولة تمنح جنسيتها للسفن المبنية فيها فقط، بمعنى أنّ هذه الدولة تتوفر على صناعة في مجال بناء السفن، أمّا إذا كانت الدولة لا تتوفر على مثل هذه الصناعة أو كانت صناعة السفن في مهدها فلا يُتصور أن تمنح الدولة جنسيتها بناءً على ضابط البناء الوطني وإلا أدى ذلك إلى تقلص عدد السفن التي تحمل جنسيتها<sup>1</sup>.

من أهم التشريعات التي أخذت بشرط البناء الوطني نجد التشريع الانجليزي خلال الفترة من سنة 1660م إلى غاية صدور قانون الملاحة البحرية سنة 1894م، وكذلك التشريع الفرنسي خلال الفترة من 1793م إلى غاية 1866م. في ذات السياق كان القانون الأمريكي يشترط لمنح الجنسية أن تكون السفينة قد قَمَّ بناؤها في الولايات المتحدة الأمريكية إلى غاية صدور قانون 1912م الذي أجاز تسجيل السفينة ذات البناء الأجنبي تحت العلم الأمريكي ما لم يتجاوز عمرها خمس سنوات، ثم عدل عن هذا القيد بموجب قانون 1914م<sup>2</sup>.

من مزايا شرط البناء الوطني كضابط لمنح الجنسية المساهمة في تشغيل العمال الوطنيين والقضاء على البطالة، بل أنّ بعض التشريعات تمنع استخدام الأجانب بهدف المحافظة على أسرار صناعة السفن لإضعاف المنافسة الأجنبية. كما أنّ الولايات المتحدة الأمريكية كانت تهدف من خلال هذا الشرط على أن تحرص أن يكون بناء السفن بطريقة يسهل تحويلها لسفن حربية وقت الأزمات والحروب. غير أنّ هذا الشرط عرف مؤخراً أفولاً بالنظر لانفتاح الدول التي كانت تأخذ به على شراء السفن الأجنبية لتعزيز أسطولها الوطني مما يسمح بزيادة نفوذها البحري<sup>3</sup>، خصوصاً أنّ معيار الحمولة أصبح الضابط في اعتماد ودخول حيز النفاذ لكثير من التشريعات الدولية البحرية.

<sup>1</sup> - حمدي الغنيمي : "محاضرات في القانون البحري الجزائري"، د.م.ج، الجزائر 1983م. ص14. جلال وفاء محمدين : "قانون التجارة البحرية"، المكتبة القانونية، مصر 1997م. ص57.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين : نفس المرجع. ص57.

<sup>3</sup> - نفس المرجع. ص57.

## ثانيا : ضابط الطاقم الوطني

بمقتضى هذا الضابط تفرض الدولة ضرورة تمتع طاقم السفينة بجنسيتها، أي الربان والضباط ونسبة كبيرة من الملاحين. مفاد هذا الاشتراط أنّ هؤلاء الأشخاص هم الذين يُعهد إليهم بإدارة السفينة والمحافظة على سائر المصالح التي تمثلها، وهذا الشرط تتمثل فيه رابطة الولاء البشري للسفينة في أعالي البحار<sup>1</sup>.

أمّا الدول الناشئة التي لا تتوفر على رجال بحر مدربين سواء من حيث العدد أو الكفاءة، فقد تشترط على الأقل نسبة معينة يُترك تحديدها للوزير المختص حتى يُمكن تعديلها تبعا لظروف الدولة وإمكانياتها البشرية. وعلى العموم تحرص جميع الدول على أن يكون الربان والضباط البحريين بوصفهم القيادة الحقيقية للسفينة من المتمتعين بجنسيتها، أمّا البحارة فإنّ الدول تكون أقرب للتساهل في نسبة الأجانب منهم أو حتى إغفال هذه النسبة<sup>2</sup>.

## ثالثا : ضابط الملكية الوطنية

الملكية هي مناط السلطة الحقيقية التي تُباشر على السفينة وتُحدد مصيرها وكيفية استغلالها، بناءً عليه تشترط كثير من الدول لمنح جنسيتها للسفينة أن تكون هذه الأخيرة مملوكة كلها أو بعضها على الأقل لرعاياها، وذلك حتى تضمن رابطة الولاء من الناحية الاقتصادية حيث أنّ شرط الملكية الوطنية يضمن التبعية الاقتصادية للسفينة لدولة الجنسية، فالسفينة تُشكل ثروة قومية ينبغي الحفاظ عليها وتحديد كيفية استغلالها<sup>3</sup>.

التشريعات الحديثة تأخذ أغلبها بضابط الملكية الوطنية للسفينة كمعيار لمنح الجنسية، غير أنّ بعض الدول النامية التي تحتاج إلى استغلال رؤوس الأموال الأجنبية لنقص في تراثها الوطنية قد تسمح للأجانب بتملك سفن ترفع علمها ولكنها تحرص على أن تُشرف على استغلال هذه السفن لتتحقق من أنّ هذا الاستغلال لا يتعارض مع مصالحها الاقتصادية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - حمدي غنيمي : نفس المرجع. ص 17.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين : نفس المرجع. ص 59.

<sup>3</sup> - نفس المرجع.

<sup>4</sup> - نفس المرجع . ص 60.

## الفرع الثاني : موقف المشرع الجزائري من جنسية السفينة

نص المشرع الجزائري على أنّ الجنسية تشكل عنصرا من العناصر المتعلقة بشخصية السفينة في المادة 14 من القانون البحري الجزائري:

**" تتكون العناصر المتعلقة بشخصية السفن من الاسم والحمولة وميناء التسجيل والجنسية".**

رهن المشرع الحق برفع العلم الوطني على السفينة بالحصول على الجنسية الجزائرية (المادة 27). وحتى تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري<sup>1</sup>. كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من ق.ب.ج.<sup>2</sup>. وفي حالة عدم توفر الشروط المطلوبة في المالك الشخص الطبيعي من جنسية جزائرية، أو الشخص الاعتباري الخاضع للقانون الجزائري، تفقد السفينة جنسيتها<sup>3</sup>. وعليه أخذ المشرع بشرط الملكية الوطنية مكلا بشرط الطاقم الوطني، ولم يأخذ بشرط البناء الوطني.

تُمنح الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة<sup>4</sup>، ويُدرج على شهادة الجنسية اسم ونوع ومواصفات السفينة الرئيسية واسم صاحبها ومجهزها ومكان تسجيلها وكذلك جميع المعلومات المبيّنة على سجل قيد السفينة<sup>5</sup>. تدرج في سجل قيد كل سفينة البيانات التالية<sup>6</sup> :

<sup>1</sup> - المادة 28 ق.ب.ج، في حالة شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري، يجب 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 وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة، أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكون لأغلبية رأس المال.

- بالنسبة للجمعيات، المسيرين ومجمل الأعضاء المنخرطين.

<sup>2</sup> - المادة 413 تنص أنه يجب أن يتكون مجموع طاقم السفينة من بحارة جزائريين. كما تجيز للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يحدد نسبة من البحارة الأجانب لتشكيل الطاقم أو الترخيص لبحار أجنبي بالبحار لخدمة سفينة جزائرية.

<sup>3</sup> - Fatima BOUKHATMI : « Nationalité du navire, qualité d'armateur, d'affreteur et de transporteur en droit maritime Algérien, quelque amalgames », In « Problèmes récurrents du droit maritime Algérien », Journée d'étude samedi 22 avril 2006, Faculté de droit ; Université d'Oran. Textes réunis par Mme Fatima BOUKHATMI.2008. P77.

<sup>4</sup> - المادة 29 ق.ب.ج.

<sup>5</sup> - المادة 30 ق.ب.ج.

<sup>6</sup> - المادة 35 ق.ب.ج.

- أ- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.
- ب- عناصر شخصية السفينة.
- ج- تاريخ ومكان انشاء السفينة واسم المُنشئ.
- د- اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإذا وُجد عدة مالكين شركاء، أدرجت أسماؤهم ومحلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة.
- هـ- سند ملكية السفينة والسند المتضمن اسناد حق استعمالها إذا كانت مستعملة من قبل شخص آخر غير مالكيها.
- و- التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.
- ز- نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها.
- ذ- سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل.

يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية البحرية<sup>1</sup>. لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر أجنبي وقبل شطبها منه (المادة 46). لا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل أجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل الجزائري للسفن (المادة 47)، غير أنه إذا كان قانون دفتر التسجيل الأجنبي لا يشترط شطب السفينة من دفتر التسجيل الوطني يُتصور منح السفن المسجلة في دفتر تسجيل جزائري جنسية دول أخرى<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث : نطاق الجنسية

بعد التعرض لحق الدولة في منح جنسيتها للسفن التي ترفع علمها وفق الأحكام المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م، تجدر الإشارة أنّ الأمر هنا غير منوط بالدولة الساحلية وحدها، حيث أشارت المادتين 90 و 93 من نص الاتفاقية إلى حالتين يحق فيهما اكتساب السفن ورفع العلم، وهما حالة الدولة الحبيسة (أولاً)، وحالة المنظمات الدولية (ثانياً).

<sup>1</sup> - المادة 34 ق.ب.ج وقرار وزارة النقل المؤرخ في 20 أكتوبر 1988م، يحدد كفاءات مسك السجل الجزائري لقيد السفن وتدوين البيانات المطلوبة. ج.ر.ج.ج عدد 47 سنة 1988م.  
<sup>2</sup> - الجزاءات : المواد من 501 إلى 512 ق.ب.ج

## أولاً : الدول الحبيسة

الدولة الحبيسة أو غير الساحلية هي كما عرّفها المادة 124 من اتفاقية قانون البحار في الفقرة الأولى منها بأنها : " كل دولة ليس لها ساحل بحري " ، أو بعبارة أخرى هي الدولة التي لا تُطل على البحر. ومن المنفق عليه أنّ لهذه الدول الحق في امتلاك سفن ترفع علمها رغم كونها بدون سواحل بحرية، وهو الحق المُكرّس صراحة بموجب المادة 90 من اتفاقية قانون البحار :

**"لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار".**

هذا الحق إنما جاء نتيجة لمطالب الدول الحبيسة المُلحة وإبرامها العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي كانت في معظمها ثنائية وأدت لإنشاء ممارسات فعلية لهذه الفكرة.

اختلف في تحديد أولى بوادر نشوء هذا الحق، ومع ذلك هناك إشارات تمتد إلى معاهدة "واستفاليا Westphalie"، كما أنّ المعاهدات التي وضعت حداً لحروب نابوليون قد أشارت إليها كذلك مثل معاهدة باريس لـ30 ماي 1814م التي أشارت في مادتها الخامسة (5) إلى "ضرورة تسهيل المواصلات بين الشعوب"، كما تضمن البيان الختامي لمؤتمر فيينا لـ 09 جوان 1815م إشارة لهذا الحق لاسيما على الأنتهار الدولية، تلتها معاهدتا 1839م و1868م اللتان صممتا حق العبور على الأنتهار الدولية كنهر "الراين" ومنه إلى البحر مع وضع نظام أفضلية بالنسبة للدول المُطلّة على النهر<sup>1</sup>.

تعتبر سويسرا أكثر من غيرها من الدول مُطلبة وإلحاحا بهذا الحق، بل إنّ هناك من يُرجع الفضل في تكريس هذا الحق إليها أصلاً. إلا أنّ هذا لا يمنع من وجود ممارسات أو اتفاقيات تزامنت مع مطالب سويسرا به أو أعقبتها بقليل.

## ثانياً: سفن المنظمات الدولية

لا يخلُ تاريخ المنظمات والتنظيمات الدولية من أمثلة عن حالات رفع سفن لعلم هذه الكيانات. بعض هذه المنظمات استخدمت السفن لإنجاز مهامها، مما لا يعني أنّ هذه السفن تتمتع بجنسية المنظمة الدولية. إذ النهج المتبع في تسجيل السفن ومنح الحق في رفع علم دولة لا يُتصور تطبيقه على المنظمات الدولية التي لا جنسية لها، وبالتالي تطرح مشكلة الاختصاص في بسط الولاية القضائية والرقابة على السفينة.

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع، ص 179.

الشخصية الدولية والحق في رفع العلم في أعالي البحار كان معترفاً به في الماضي لتنظيمات دينية عسكرية (تنظيم المعبد، التنظيم الجرمانى، تنظيم قديس القيامة، التنظيم السيادي العسكري المضيايف للقديس جان لمنطقة القدس، رودس ومالطا، المسمى تنظيم مالطة)<sup>1</sup>.

في التاريخ الحديث مسألة ما إذا كان للمنظمات الدولية الحق في منح العلم للسفن هي مسألة متنازع عليها. إذ عند إعداد اتفاقية جنيف لأعالي البحار، انقسم أعضاء لجنة القانون الدولي بهذا الشأن. فحجة الأنصار المؤيدون لهذا الحق تكمن في أن المنظمات الدولية والأمم المتحدة على وجه الخصوص، لها سلطة ضمنية لمنح العلم بناءً على أهليتها القانونية. فيما أثار المعارضون مسألة أن المنظمات الدولية تفتقر إلى الولاية القضائية المدنية والجنائية الضرورية لتحقيق واجبات دولة العلم.

في القانون الدولي تُعرّف المنظمة الدولية على أنها :

**" منظمة منشأة بموجب معاهدة أو صك آخر من صكوك القانون الدولي وتملك شخصية قانونية دولية خاصة بها [منفصلة عن شخصية أعضائها]. وقد تشمل العضوية في المنظمات الدولية، بالإضافة إلى الدول، كيانات أخرى خلاف الدول"<sup>2</sup>.**

حول حق المنظمات الدولية في امتلاك سفن ترفع علمها كرسّت اتفاقية قانون البحار مادة واحدة، وهي المادة 93 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الواردة تحت عنوان (السفن التي ترفع علم الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة أو الوكالة الدولية للطاقة الذرية) التي تنص :

**"لا تخُل المواد السابقة بمسألة السفن المستعملة في الخدمة الرسمية للأمم المتحدة أولوكالاتها المتخصصة أو الوكالة الدولية للطاقة الذرية، والتي ترفع علم المنظمة."**

<sup>1</sup> - (Ordre du Temple, Ordre teutonique, Ordre du Saint-Sépulcre, Ordre souverain militaire et hospitalier de Saint-Jean de Jérusalem de Rhodes et de Malte dénommé Ordre de Malte). Dans le même esprit, le Patriarche latin de Jérusalem (et avant lui le *Custode* des pères de Terre Sainte) dès 1669, délivré aux navires navigant dans les Échelles du Levant, un pavillon désigné *Vexillum Terrae Sanctae*, ou pavillon hiérosolomytain, ou encore pavillon de cinq Croix. Était ainsi tenu un registre maritime (*Registrum Eorum Quibus Conceditur Vexillum Terrae Sanctae*).

SavadoGO LOUIS : « Les navires battant pavillon d'une organisation internationale ». In: A.F.D.I, volume 53, 2007. P640.

url : [/web/revues/home/prescript/article/afdi\\_0066-3085\\_2007\\_num\\_53\\_1\\_3994](http://web/revues/home/prescript/article/afdi_0066-3085_2007_num_53_1_3994) Consulté le 02 mars 2016.

<sup>2</sup> - الأمم المتحدة : تقرير لجنة القانون الدولي، الدورة الخامسة والخمسون (5 أيار/مايو إلى 6 حزيران/يونيه و 7 تموز/يوليه إلى 8 آب/أغسطس 2003). الجمعية العامة : الوثائق الرسمية الدورة الثامنة والخمسون. الملحق رقم 10 (A/58/10)، مشروع مواد حول مسؤولية المنظمات الدولية.

من هذه الصياغة، يمكن استخلاص استنتاج مفاده أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على الأقل لا تمنع المنظمات الدولية المذكورة صراحة في المادة 93 من الاتفاقية من منح علمها لسفينة تعمل في خدمة رسمية. ولا تعترف بهذا الحق إلا للمنظمات الدولية للأمم المتحدة والوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة أو الوكالة الدولية للطاقة الذرية.

مصطلح "الوكالات المتخصصة" الوارد في المادة 93 من اتفاقية قانون البحار هي تلك التي بموجب المادة 57 من ميثاق الأمم المتحدة ترتبط بالأمم المتحدة وفقا للمادة 63 من الميثاق، والذي يستثني ويستبعد خارج هذه المنظمات كل الكيانات الدولية الأخرى من أن يكون لها سفن ترفع علمها<sup>1</sup>. هذا الحصر، لم يثن بعض المنظمات الدولية من استغلال سفن خصصتها لتحقيق أهدافها كما رفعت علم المنظمة عليها. هذه الممارسة لا تعد كونها تخصيص سفن لخدمة منظمة ما دون حملها لجنسيتها، ويبقى علم دولة التسجيل العلم الوحيد الذي يُعتمد به<sup>2</sup>.

تجدر الإشارة أن عبارة "المواد السابقة" في نص المادة قد وردت بالمعنى الواسع، حيث من خلال المسار التاريخي لصياغة نص المادة فهي لا تشير فقط إلى المادتين 91 و 92 المتعلقةتين بجنسية السفينة، حيث أن مضمون المادة كان مدرجا في نص المادة 7 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، وإذ ذاك كانت العبارة تحيل إلى المواد من 1 إلى 6 من الاتفاقية.

في اتفاقية قانون البحار، الاحتفاظ بنفس الصياغة يحيل إلى جميع الأحكام السابقة للمادة والمتعلقة بالملاحة عموما وليس فقط الأحكام الواردة في الجزء السابع المخصص لأعالي البحار. بالتالي تتمتع السفن التي ترفع علم منظمة دولية بحق المرور البريء في البحر الإقليمي (المادة 17)، والمياه الأرخيبيلية (المادة 52)، حق المرور العابر عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية (الجزء الثالث، المواد من 34 إلى 45)، في الممرات البحرية الأرخيبيلية (المادة 53). كما تخضع للالتزامات المنصوص عليها في (المادة 94) التي هي التزامات دولة العلم، في الجزء الثاني عشر المتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، والجزء الثالث عشر المنظم للبحث العلمي البحري<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 57 من ميثاق الأمم المتحدة : "1- الوكالات المختلفة التي تنشأ بمقتضى اتفاق بين الحكومات والتي تضطلع بمقتضى نظمها الأساسية بتبعات دولية واسعة في الاقتصاد والاجتماع والثقافة والتعليم والصحة وما يتصل بذلك من الشؤون يوصل بينها وبين "الأمم المتحدة" وفقاً لأحكام المادة 63 .

<sup>2</sup> - تسمى هذه الوكالات التي يوصل بينها وبين "الأمم المتحدة" فيما يلي من الأحكام بالوكالات المتخصصة."

<sup>3</sup> - على سبيل المثال في هذا الصدد، يُظهر الرابط التالي لمنظمة السلام الأخضر Green Peace قائمة السفن التي خصصتها المنظمة لتنفيذ مهامها، مميزات كل سفينة تشير فيما تشير إلى ميناء تسجيلها.

<http://www.greenpeace.org/international/en/about/ships/>

<sup>3</sup> - Savadogo LOUIS. op.cit. p 647.

## المطلب الثاني : آثار التمتع بالجنسية

يترتب على منح الدولة جنسيتها للسفينة آثار في مواجهة كل منهما، ففي مواجهة الدولة تشير الجنسية للدولة التي يسمح لها بموجب القانون الدولي ممارسة ولايتها القضائية والرقابة على السفينة (الفرع الأول)، كما تلتزم دولة العلم بتنفيذ الواجبات المدرجة في المادة 94 من الاتفاقية، من فرض السلامة الوطنية والدولية، والعمل، ومعايير حماية البيئة في مواجهة السفينة، وواجب الدولة لتقديم الحماية الدبلوماسية للسفينة وطاقمها، في حدود الاستثناءات الواردة على المبدأ (الفرع الثاني) ومراعاة القانون الواجب التطبيق في حال تنازع القوانين (الفرع الثالث).

### الفرع الأول : الاختصاص الحصري لدولة العلم

أهم أثر لتمتع السفينة بالجنسية هو الاختصاص الحصري لدولة العلم في أعالي البحار، حيث السفن تخضع للولاية القضائية الحصرية والرقابة لدولة العلم<sup>1</sup>. دُونت هذه القاعدة في المادة 1/92 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. وكقاعدة عامة، ليس للدول الحق في ممارسة الولاية القضائية على السفن الأجنبية في أعالي البحار. ونتيجة لذلك، وفقا للمادة 1/97 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار دولة العلم لها ولاية على السفينة في حالة حدوث تصادم أو أي حادث ملاحى آخر في أعالي البحار ينطوي على مسؤولية جنائية أو تأديبية لربانها أو أفراد من طاقمها.

هذه القاعدة، استنادا إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجزائي في مسائل التصادم أو غيرها من الحوادث الملاحية لسنة 1952م<sup>2</sup>، لم تأخذ بها محكمة العدل الدائمة الدولية سنة 1927م في الحكم الصادر في قضية Lotus، وإن كانت تُشكل عرفا بحريا استقر العمل به آنذاك. حيث أنه في القضية أيدت المحكمة ممارسة الولاية القضائية المترامنة على حد سواء من قبل الدولة التي ترفع السفينة علمها التي تسببت في الاصطدام (فرنسا) ومن قبل دولة السفينة المتضررة (تركيا). الدولة الأخرى الوحيدة التي يمكنها إقامة دعوى جزائية أو تأديبية ضد الربان أو أحد أفراد الطاقم هي الدولة التي يكون هذا الشخص من رعاياها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود : "القانون الدولي للبحار"، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن. 2008م. ص 461.

René RODIÈRE : op.cit. P 38.

<sup>2</sup> - [Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer](#) Conclue à Bruxelles, le 10 mai 1952.

الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية الموقعة ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952م.

صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64-171، ج.ج.ج. عدد 18 سنة 1964م.

<sup>3</sup> - تتلخص وقائع القضية في وقوع تصادم بحري بتاريخ 02 أوت 1926م بأعالي البحار بين سفينة البريد الفرنسية "لوتس" وبين السفينة التركية "بوز كورت" والتي كانت محملة حمولة كاملة من الفحم. وقد أسفر الحادث عن وفاة ثمانية من البحارة وراكب من الأتراك. =



كما أنّ اعتقال أو احتجاز سفينة يندرج ضمن الاختصاص الحصري لدولة العلم. بالإضافة إلى ذلك، كل دولة علم ملزمة بإجراء تحقيق في كل الحوادث البحرية أو حادث ملاحى في أعالي البحار تسبب في خسائر في الأرواح أو إصابات خطيرة لمواطني الدولة، أو أضرار خطيرة أخرى للسفينة أو طاقم دولة أخرى أو إلى البيئة البحرية (المادة 7/94 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

### الفرع الثانى : الاستثناءات الواردة على اختصاص دولة العلم

حصرية اختصاص دولة العلم على السفن في أعالي البحار ليست مطلقة. وتوجد استثناءات في القانون الدولي العرفي وبموجب المعاهدات.

دُونت أهم الاستثناءات المتعلقة بسلطات الضبط التي تمارسها الدول في اتفاقية قانون البحار، كما سيتم التطرق لها بالتفصيل في الباب الثانى، مثل محاربة القرصنة والاتجار بالرقيق والربث الإذاعي غير المصرح به والسفن عديمة الجنسية. في هذه الحالات، السفن الحربية أو السفن التي هي في خدمة حكومية لها حق الاقتراب، الزيارة، الصعود، والتفتيش والضبط على متن السفن التي تحمل علما أجنبيا في أعالي البحار إذا كان هناك سبب معقول للاشتباه في أنّ السفينة المعنية تعمل في أحد الأنشطة المذكورة أعلاه<sup>1</sup>.

بالإضافة إلى ذلك، في ظل العديد من المعاهدات الثنائية والمتعددة الأطراف يتعين على الدول الأطراف التفتيش فيما يتعلق بالسفن التي يشتبه في انتهاكها أحكام المعاهدة<sup>2</sup>.

من بين هذه الاستثناءات على سبيل المثال لا الحصر، فيما يتعلق بالاتجار بالمخدرات، تنص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فقط على واجب جميع الدول قمع هذه الأنشطة. حيث إذا كان لدولة العلم أسباباً معقولة، للاعتقاد بأنّ واحدة من السفن الخاصة التي ترفع علمها تشارك في تهريب المخدرات، يمكنها أن تطلب المساعدة من دول أخرى لقمع هذا الاتجار غير المشروع<sup>3</sup>. فيما تنص اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1988م لمكافحة الاتجار غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية<sup>4</sup> على

1- وبعد رسو السفينة الفرنسية لاحقا بميناء اسطنبول التركي قامت السلطات التركية بالقبض على الضابط الذي كان على ظهر السفينة وقت وقوع التصادم وحكمته عليه بالسجن. احتجت فرنسا على تصرف السلطات التركية إلا أنّ احتجاجاتها رفضت وتم عرض النزاع في أكتوبر سنة 1926م أمام المحكمة الدائمة للعدل الدولية. أصدرت المحكمة حكمها بتاريخ 07 سبتمبر 1927م.

[«Affaire Lotus», Arrêt du 7 septembre 1927 : C.P. I. J. Series A.-N° 10.](#)

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود : نفس المرجع. ص 465.

<sup>2</sup> - خصوصا فيما يتعلق بمخالفة أحكام الصيد البحري.

<sup>3</sup> - المادة 02/108 من الاتفاقية.

<sup>4</sup> - اعتمدت بفيينا بتاريخ 20 ديسمبر 1988م، ودخلت حيز النفاذ 11 نوفمبر 1990م. صادقت عليها الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي 41-95 ج.ر.ج عدد 07 سنة 1995م.

أنه يجوز للدولة الطرف طلب إذن الصعود على متن سفينة تبحر تحت علم دولة طرف في المناطق الواقعة خارج المياه الإقليمية لأي دولة طرف. كما يمكن إعطاء هذا الإذن على أساس كل حالة على حدى، أو عن طريق اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف.

كما أنه بموجب اتفاقية 1988م وبروتوكول المؤتمر الدولي لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية يجوز للدول الأطراف أن تطلب الإذن من دولة العلم الصعود على متن سفينة في حالة أسباب معقولة للاشتباه في أن الجرائم الموجهة ضد سلامة السفينة، ركبها، أو طاقمها ترتكب أو يتم التخطيط لها من على متن السفينة<sup>1</sup>.

كما ورد النص على حق التفتيش أيضا في العديد من الاتفاقيات الإقليمية والدولية لصيد الأسماك. على الرغم من أن حق التفتيش هنا يختلف في بعض التفاصيل، إلا أنه توجد بعض الخصائص المشتركة، فمنظمة شمال غرب المحيط الأطلسي لصيد الأسماك<sup>2</sup> NAFO تبنت حق تفتيش سفن صيد دولة طرف من قبل دولة طرف أخرى للتأكد من أن السفينة تتوافق مع لوائح المنظمة. وفي حالة وقوع التعدي، يجب على المفتش إخطار لجنة مصايد الأسماك ودولة العلم، التي تضطر لمواصلة التحقيق في هذه المسألة. ومع ذلك، لا تكون الدعوى الجنائية ومصادرة معدات الصيد أو السفينة نفسها إلا من خلال دولة العلم<sup>3</sup>.

كما أن الاتفاق الموقع في 04 أوت 1995م الخاص بتنظيم استغلال الأرصد السميكية المتداخلة المناطق والأرصد السميكية كثيرة الارتحال<sup>4</sup>، وهو اتفاق ملحق باتفاقية قانون البحار، نص على نظام تفتيش يذهب أبعد من مخطط NAFO، حيث يجوز لأي عضو منظمة إقليمية لمصايد الأسماك الصعود وتفتيش السفن من أية دولة طرف في اتفاق الأرصد السميكية لعام 1995م، وحتى إذا كانت هذه الدولة ليست عضوا في المنظمة الإقليمية لمصايد الأسماك المعنية، إذا كانت هناك أسباباً واضحة للاشتباه في انتهاك لتدابير الحفظ والإدارة، يقوم المفتشون بتأمين الأدلة وإبلاغ دولة العلم على الفور، وبدلاً من إقامة أي تحقيق أو اتخاذ تدابير إنفاذ من تلقاء نفسها، يجوز لدولة العلم أن تأذن للدولة

<sup>1</sup> - عبد المنعم عبد الودود : "القانون الدولي للبحار والمشكلات العربية". ط 01، منشأة المعارف، الاسكندرية. 1999م. ص233.

<sup>2</sup> - [The Northwest Atlantic Fisheries Organization](#).

<sup>3</sup> - Dimitrios NASSIOS : op.cit. p 80.

<sup>4</sup> - [اتفاق 1995 للأرصد السميكية المتداخلة وكثيرة الارتحال، دخل حيز التنفيذ 11 ديسمبر 2001](#). اتفاق 1995 للأرصد السميكية فيما يلي.

القائمة بالتفتيش للقيام بذلك. وفي حال وجود انتهاك خطير بدون أن تتخذ دولة العلم أي إجراء، يجوز للمفتشين البقاء على متن السفينة، تأمين الأدلة، وإذا لزم الأمر، مرافقة السفينة إلى أقرب ميناء<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: جنسية السفينة وتنازع القوانين

لما يتعلق الأمر بتشريع القانون الخاص، الاختصاص الحصري السابق الذكر لا يتعلق فقط بممارسة الدولة لسلطاتها السيادية، إذ يثور مشكل القانون المطبق على العلاقات الخاصة في حالة تواجد سفينة في ميناء أجنبي عند وقوع حادث على متن السفينة، الحجز على السفينة من طرف دائن وممارسة حقوق امتياز وغيرها من الحقوق. هنا لا توجد قاعدة عامة بهذا الخصوص، الحل يختلف باختلاف قاعدة التنازع المطبقة من طرف القاضي حسب كل حالة، مسؤولية مدنية، حق امتياز، علاقات العمل وغيرها. قاعدة التنازع هذه قد تحيل إلى قانون دولة العلم أحيانا بدون أن يكون هذا مبدأ<sup>2</sup>. مع الإشارة إلى أنه يبقى في هذه الحالات أن محاكم دولة العلم هي المختصة حسب أحكام المواد 27 و 32 من اتفاقية قانون البحار. وحسب أحكام اتفاقية بروكسل الموقعة بتاريخ 1926/04/26م الخاصة بالرهون والامتيازات البحرية التي تُخضع الرهون والامتيازات البحرية لقانون علم السفينة<sup>3</sup>.

### المطلب الثالث : النظام القانوني للسفن الحربية في القانون الدولي وقت السلم

التعرض للنظام القانوني للسفن الحربية في القانون الدولي وقت السلم يهم الدراسة هنا لما سيتم التعرض له لاحقا من خلال إبراز دور هذه السفن في ممارسة الدولة سلطة الشرطة في أعالي البحار متى دعت الحاجة إلى ذلك وفق ما تسمح به قواعد القانون الدولي. مما يتطلب تحديد تعريف السفينة الحربية في القانون الدولي (الفرع الأول)، والوقوف على الخصائص التي تميزها عن غيرها من السفن الأخرى (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> - Doris KÖNIG : « Flags of Convenience », Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL], november 2008. P05.

<sup>2</sup> - René RODIÈRE : op.cit. P 43. Philippe Bonassies : « La loi du pavillon et les conflits de droit maritime », Recueil des cours de l'Académie de droit international de la Haye, 1969.III.511.

<sup>3</sup> - Pour plus de détails : Sergio M.Carbone : « conflits de lois en droit maritime », Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/ Boston, 2010. P 277.

## الفرع الأول : تعريف السفينة الحربية في القانون الدولي

تُعرّف المادة 29 من اتفاقية قانون البحار السفن الحربية كما يلي :

"الأغراض هذه الاتفاقية، تعني "السفينة الحربية" سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت امرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، ويشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية".

وعلى الرغم من حقيقة أن مبدأ سمو دولة العلم (علم السفينة) يحدد الوضع القانوني الرئيسي للسفن والمراكب، هناك حاجة إلى تعريف محدد للسفن الحربية بموجب القانون الدولي. إذ أنه من ناحية، فقط السفن الحربية تتمتع بالحصانة السيادية، ومن ناحية أخرى الحق في التدخل في الملاحة والطيران الدولي، سواء في أوقات السلم والحرب هو في كثير من الحالات محفوظ للسفن الحربية التي تتوفر على جميع عناصر التعريف<sup>1</sup>.

تعتبر المعاهدة المتعلقة بتحويل السفن التجارية إلى السفن الحربية المبرمة سنة 1907م<sup>2</sup>، أول معاهدة دولية تحدد الشروط الواجب توفرها من أجل وصف سفينة بأنها سفينة حربية، إلا أنه لا بد من الأخذ بعين الاعتبار أن عناصر التعريف ترتبط ارتباطا وثيقا بحظر القرصنة تحت الإعلان المنظم لمختلف نقاط القانون البحري (إعلان باريس سنة 1856م)<sup>3</sup>. حيث أنذاك كانت القرصنة ممارسة من طرف القوى المتحاربة التي تصدر علامات مميزة وتجزر لمواطنيها استغلال سفن مملوكة للخوارج في حملات ضد سفن العدو. غير أنه منذ اعتماد إعلان باريس اقتصر حق الزيارة، والتفتيش، والقبض وفقا لقانون غنيمة الحرب، وكذلك الحق في إصابة العدو على السفن الحربية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - Wolff Heintschel VON HEINEGG : « Warships », Product: Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL]. April 2009. P01.

<sup>2</sup> - [Convention \(VII\) relative à la transformation des navires de commerce en bâtiments de guerre. La Haye, 18 octobre 1907.](#)

Voir aussi les conférences internationales de la Paix :

[Première conférence de La Haye](#) (1899) pour le désarmement et la prévention de la guerre ;

[Seconde conférence de La Haye](#) (1907) pour le désarmement et la prévention de la guerre ;

<sup>3</sup> - Wolff Heintschel VON HEINEGG : op.cit. P01.

<sup>4</sup> - [Déclaration réglant divers points de droit maritime. Paris, 16 avril 1856.](#)

وقد وجدت معظم العناصر الواردة في اتفاقية لاهاي السابعة طريقها إلى المادة 2/8 من اتفاقية أعالي البحار 1958م التي تُعرّف "السفينة الحربية" على أنها :

**" سفينة تابعة للقوات البحرية للدولة وتحمل علامات خارجية تميز السفن الحربية من جنسيتها، تحت قيادة ضابط مكلف حسب الأصول من قبل الحكومة والذي يظهر اسمه على قائمة البحرية، ويديرها طاقم تحت الانضباط البحري منتظم".**

المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار توفر تعريفاً مشابهاً ولكن بعد إدخال التعديلات التالية :

**أولاً :** يجب أن تنتمي السفينة إلى "القوات المسلحة للدولة" لا للقوات البحرية.

**ثانياً:** يجب أن يظهر اسم الضابط الأمر في "قائمة الخدمة المناسبة أو ما يعادلها، وليس في قائمة البحرية.

**ثالثاً:** يجب أن يكون الطاقم تحت الانضباط المنتظم للقوات المسلحة، وليس في إطار انضباط بحري منتظم. ويرجع ذلك إلى حقيقة أنّ العديد من الدول تستخدم السفن الحكومية لأغراض عسكرية وما يتصل بها التي لا تنتمي إلى القوات البحرية لكل مما يتناسب مع نظام كل دولة. في بعض الحالات الدول لا تتوفر على قوات بحرية على الإطلاق ولكن تستغل سفن حكومية أخرى من سفن الشرطة لأغراض عسكرية أو أمنية.

على الرغم من أنّ نطاق تطبيق التعاريف الواردة في المعاهدات المذكورة أعلاه يقتصر على "أغراض هذه المواد" (المادة 1/8 اتفاقية أعالي البحار لسنة 1958م) أو لـ "أغراض هذه الاتفاقية" (المادة 29 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون من البحار)، هناك اتفاق عام على أنّ جميع السفن المستوفية للمواصفات المنصوص عليها في المادة 29 من اتفاقية قانون البحار توصف بأنها سفن حربية بموجب القانون الدولي<sup>1</sup>. وتأتي المادة 236 من ذات الاتفاقية لتضيف حكماً آخر، حيث نصت المادة الموسومة بعنوان "الحصانة السيادية" على أنّ "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 مُستعملة وقتئذٍ فقط في خدمة حكومية غير تجارية..."، ممّا يُبعد

<sup>1</sup> - Wolff Heintschel VON HEINEGG : op.cit. P3.

وهو ما تم دمجها في الكتيبات العسكرية لكثير من الدول، الولايات المتحدة الأمريكية (كتيب القائد لقانون العمليات البحرية [الدليل الولايات المتحدة] الفقرة 2.2.1). والمملكة المتحدة (الدليل لقانون النزاعات المسلحة الفقرة 13.5)، ألمانيا (القانون الإنساني في النزاعات المسلحة: [الدليل الألماني] الفقرة 1002)، بالإضافة إلى دول أخرى، فضلاً عن دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار [كتيب سان ريمو] الفقرة 13 (ز)، انظر أيضاً أدلة قوانين النزاع المسلح. نفس المرجع.

التساؤل أو الغموض الذي يكتنف القطع البحرية المساعدة للسفن الحربية، فهي بهذا النص مُلحقة بهذه الأخيرة وينطبق عليها أيضا تعريف السفن الحربية<sup>1</sup>.

لتفصيل التعريف السابق لابد من التأكيد على أنه يغطي جميع السفن البحرية السطحية أو تحت السطحية، بغض النظر عن الحجم، التصميم، البناء والدفع أو المعدات. وفقا لذلك، فالسفن الحربية التقليدية البحتة مثل الفرقاطات والمدمرات، أو الغواصات، البوارج، حاملات الطائرات، كاسحات الألغام توصف بأنها سفن حربية، وكذلك قوارب السرعة الصغيرة وسفن نقل الجنود والوقود والتموين، والناقلات إذا استوفت المواصفات. خاصة أنه ليست هناك حاجة لأي نوع من الأسلحة أو المعدات العسكرية الأخرى<sup>2</sup>.

وفيما يتعلق بالغواصات تجدر الإشارة إلى أن الجهود المبذولة خلال بداية القرن العشرين 20 الميلادي الرامية إلى تحريم استخدام الغواصات كانت عبثا، وبالتالي الغواصات تعتبر سفن حربية طالما أنها تلبى متطلبات التعريف.

### الفرع الثاني : خصائص السفن الحربية

من نص التعريف يتضح وجوب توفر السفينة على خصائص، متى ما اجتمعت فيها توصف بأنها سفينة حربية، تتمثل هذه الخصائص فيما يلي : التبعية للقوات المسلحة، العلامات الخارجية، القيادة العسكرية والانضباط. مع توضيح الوضع القانوني للمركبات بدون قائد.

### أولا : التبعية للقوات المسلحة

حاليا لم تعد هناك حاجة إلى التمييز بين الخدمة البحرية وغيرها من الخدمات للقوات المسلحة، إلا أنه من الضروري أن تكون السفن الحربية تابعة للقوات المسلحة النظامية للدولة. وتعتبر القوات المسلحة نظامية لدولة ما متى كانت تخضع للقانون الوطني للدولة وقانون النزاعات المسلحة الدولي (القانون الإنساني الدولي والقانون الدولي). وفقا لذلك، يحق لجميع الجماعات المسلحة المنظمة التي تندرج إما تحت القوات المسلحة لدولة ما، أو المؤهلة لتنفيذ عمليات عسكرية، أن توصف بوصف القوات المسلحة بالمعنى الوارد في التعريف.

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع، ص789.

<sup>2</sup> - سهيل حسين الفتلاوي : نفس المرجع. ص 34.

لا تزال هناك بعض الشكوك فيما يتعلق بحالة السفن التي تنتمي إلى وحدات شبه عسكرية أخرى، منها على سبيل المثال زوارق سريعة صغيرة من الباسدران الإيراني. إذا اعتبرت وحدة منفصلة عن القوات المسلحة الإيرانية، إن كانت ليست تحت قيادة ضابط، يجب اعتبارها سفن حكومية ولكن لا يجوز اعتبارها حربية بالمعنى الحقيقي<sup>1</sup>.

عبارة "التابعة /" لا تعني المملوكة، إذ يكفي إذا كانت السفينة تحت السيطرة الحصرية للقوات المسلحة والمستخدممة لأغراض عسكرية حقيقية. ومع ذلك، فالسفن التي تؤدي مهام المساعدة حتى لومملوكة أو تحت سيطرة حصرية للقوات المسلحة، لا تنطبق عليها صفة السفن الحربية، حيث أن سفن المساعدة هي سفن حكومية ولكن ليست سفن حربية، وبالتالي لا يحق لها القيام بعمليات بموجب القانون الدولي، ويقتصر على السفن الحربية.

### ثانيا : العلامات الخارجية

يرتبط شرط "حمل علامات خارجية " بشكل وثيق مع الصلاحيات التي تتمتع بها السفن الحربية بموجب القانون الدولي. لأن العديد من هذه الصلاحيات تقتصر فقط على السفن الحربية، فهي ملزمة لتمييز نفسها عن سفن الدولة الأخرى وتحديد جنسيتها. فالسفن التي لا تحمل هذه العلامات الخارجية لا تصنف ضمن السفن الحربية، و لا يسمح لها بأداء أي فعل من الأفعال المخصصة لهذه السفن. ويسري هذا الالتزام في أوقات السلم وأوقات الحرب.

مع التطور التكنولوجي فإن الوسائل الإلكترونية تمكن السفن الحربية الحديثة والطائرات وغيرها من كشف وتحديد الأشياء على مسافات بعيدة، أي من وراء مدى الرؤية. ومع ذلك، هناك ضرورة وضع علامات واضحة. فمن ناحية ليست جميع الدول متوفرة على التكنولوجيا العسكرية المتطورة. ومن ناحية أخرى، السفن الحربية غير مكلفة حصرا بمهام الحرب الحقيقية، فهي على سبيل المثال تشارك في عمليات الاعتراض البحري، فالسفن التجارية المتضررة هنا يجب أن تكون على علم بما فيه الكفاية أن سفينة الاعتراض هي سفينة حربية.

<sup>1</sup> - Wolff Heintschel VON HEINEGG : op.cit.

وأخيراً، والأهم من ذلك، السفن الحربية كمنصات مناعية ذات سيادة تتمتع ببعض الامتيازات واحترام الدول الأخرى مما يفترض أنهم يميزون أنفسهم بوضوح عن غيرها من سفن الدولة أو (السفن التجارية)<sup>1</sup>.

### ثالثاً : القيادة العسكرية والانضباط

فيما يتعلق باشتراط أن تكون السفينة تحت قيادة ضابط، فإن مصطلح "بتكليف حسب الأصول" يمكن أن يفسر بالمعنى الضيق للكلمة. على سبيل المثال، في الولايات المتحدة الأمريكية المصطلح مؤسس بشكل جيد ويغطي ضباط عقداء اللجان الرئاسية فقط، والذين تم التأكيد عليهم في صفوفهم من قبل مجلس الشيوخ. وفقاً لذلك، قائد سفينة حربية يجب أن يحمل، من قبل لجنة رتبة ملازم ثان حامل الراية، أو أعلى. هذا وضع خاص من نوعه بالولايات المتحدة وبعض الدول الأخرى. ولذلك، فإن الممارسات الوطنية المختلفة فيما يتعلق بمصطلح "ضابط صف حسب الأصول" يجب أن يؤخذ في الاعتبار<sup>2</sup>.

معيار "طاقم تحت الانضباط العسكري" لا يستبعد استخدام البحارة المدنيين أو المتعاقدين من القطاع الخاص على متن سفينة حربية. لا يوجد شرط بموجب القانون العرفي أو المعاهدات الدولية يقضي أن يتكون الطاقم من أفراد القوات المسلحة فقط. لذلك، لا تنشأ أية مشاكل إذا خضع البحارة المدنيين

أو مقاولين من القطاع الخاص على متن سفينة حربية إلى الانضباط العسكري، على سبيل المثال، من خلال تشبيههم بالاحتياط.

ومع ذلك، إذا كان الطاقم بأكمله يتكون من البحارة المدنيين الذين لا يخضعون للانضباط العسكري، فالسفينة لا توصف سفينة حربية بموجب القانون الدولي. كذلك هذا ينطبق أيضاً إذا كان جزء من الطاقم ينتمي إلى القوات المسلحة النظامية، و الجزء الآخر من البحارة المدنيين، وإن كان هذا الوضع محل خلاف. ومع ذلك، ينبغي عدم إستبعاد من اعتبار أن تعريف السفن الحربية لا تتوخى خضوع الطاقم بكامله للانضباط العسكري.

<sup>1</sup> - من بين ما تتميز به السفن الحربية عن غيرها التجارية لون الطلاء مثلاً ورفع رايات خاصة بإشارات حربية.

<sup>2</sup> - Wolff Heintschel VON HEINEGG : op.cit. P 04.



## رابعاً : المركبات بدون قائد

كثير من القوات البحرية في العالم تتوفر وتستعمل مركبات بدون قائد سواء منها السطحية أو تحت السطحية<sup>1</sup>. هذه المركبات هي إما مستقلة أو يُتحكم فيها عن بعد، كما يمكن أن تُطلق من منصات السطح، تحت سطح الأرض، أو أرضيات الطيران.

في حال التحكم فيها عن بعد ، خصوصاً عندما تتحكم فيها سفينة حربية، فإنها يمكن أن تُعتبر جزءاً لا يتجزأ من منصة المراقبة وبالتالي فإنها سوف تتقاسم الوضع القانوني للمنصة. ومع ذلك، إذا كانت تنتقل بشكل مستقل فهي لا تكاد تشترك في الوضع القانوني للمنصة.

علاوة على ذلك، فهي لا يشغلها طاقم تحت الانضباط للقوات المسلحة وربما لا تنطبق عليهم صفة سفن حربية بالمعنى الحرفي. ومع ذلك، لا يعني التعريف بالضرورة أنّ كل السفن الحربية يجب أن تكون مأهولة. بناء على ذلك، يمكن اعتبار المركبات العاملة في أعالي البحار بدون قائد سفن حربية إذا كان الأشخاص المتحكمون فيها عن بعد أو المسيطرون عليها خاضعون بصفة منتظمة لانضباط القوات المسلحة. إلاّ إذا تمّ تفسير التعريف بضرورة وجود أشخاص على متن المركبات العاملة في أعالي البحار بدون قائد فإنها لا تنطبق عليهم صفة السفن الحربية.

مثل هذا التفسير لا يخلُ بالوضع القانوني للسفينة والطاقم بموجب القانون الدولي العام وحقوق هذه المركبات غير المأهولة التي تتمتع بها بموجب قانون البحار، أو قانون الحرب البحرية. إذا كانت تنتمي للقوات المسلحة، وإذا كانت تشارك حصراً في الخدمات الحكومية غير التجارية، فإنها قد لا تنطبق عليها صفة السفن الحربية، ولكن ستعتبر سفن الدولة أو مركبة الدولة التي تتمتع بالحصانة السيادية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - وإن كانت التسمية الشائعة هي : مركبات بدون طيار، كون كلمة طيار تقابلها باللغة الأجنبية سواء الفرنسية أو الانجليزية كلمة pilote والتي تعني القائد سواء في الجو أو البحر.

<sup>2</sup> - Wolff Heintschel VON HEINEGG : op.cit. P 06.

## المطلب الرابع : جنسية السفينة في مواجهه القانون الدولي

إنّ إحالة المادة 91 من إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لمسألة منح الجنسية للسفن إلى التشريعات الداخلية للدول بحسب المصلحة التي تراها مناسبة، قد جعل هذه الدول تتفاوت في أخذها بشروط منح الجنسية، ومن ثمّ الأمر لم يسلم من بعض المشاكل التي يُمكن أن تعترى موضوع جنسية السفينة وما يترتب عنها من آثار على الصعيد القانوني الدولي. هذا الاختلاف وإن حاولت الإتفاقية تفاديه من خلال فرض رفع علم دولة واحدة، بمنع السفن من الملاحة دون علم أو بأكثر من علم واحد، فقد أثبتت التجربة أنّ السفن لا ترفع دائماً علم دولة تربطها بها رابطة حقيقية ولا تمارس عليها أي رقابة تُذكر. هذه الممارسة في استغلال السفن جعلت منها مجرد وسيلة نقل دون إيلاء اعتبار لجنسيتها ودون ممارسة أوجه الرقابة الفعلية عليها.

على هذا الأساس لم تكن إتفاقية قانون البحار لتتغاضى عن مثل هذا الموضوع، بل عمدت إلى إحلال ضوابط وقيود تحدّ من حرية الدول في تعاملها مع جنسية السفينة، فنصت الإتفاقية في المادة 91 منها أنّه "يجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة".

هذا القيد المتمثل في وجوب قيام رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة التي ترفع علمها تبرره ممارسة بعض الدول في التساهل في منح جنسيتها للسفن وهي التي تُعرف بدول التسجيل المفتوح أو الحر، هذا التساهل كان له بالغ الأثر على استقرار المعاملات التجارية البحرية من خلال ظهور أعلام الملائمة<sup>1</sup> وهي الظاهرة التي تصاعدت مخلفة أثارا قانونية واقتصادية على الصعيد الدولي، هذا التصاعد دفع بالمهتمين بمجال النقل البحري لإعادة بعث مفهوم قيام رابطة حقيقة بين الدولة والسفينة ومحاولة تحديد مضمون هذا المفهوم.

### الفرع الأول : إثبات الجنسية

إن كانت الدول حرة في وضع الشروط التي بموجبها تمنح جنسيتها للسفن، فإنّ هذه الحرية وإن كانت ضمن نطاق القانون الوطني لدولة العلم، فهي لا تُشكل سوى حقاً فقط وإنما أيضاً التزاماً للدول. فعلى الصعيد الدولي لا بد من إثبات هذه الجنسية، فما هي الوسائل التي تثبت الجنسية، هل العلم أم التسجيل؟! إن كان مبدئياً كلاهما يُعبر عن جنسية السفينة ولا يمكن فصلهما عن بعضهما في أداء

<sup>1</sup> - Flags Of Convenience (FOCs).

مهمة الإثبات، فالعلم يُمثل وحده أحيانا وسيلة الإثبات الظاهرة لجنسية السفينة (أولا)، التي لا بد من تدعيمها بالتسجيل<sup>1</sup> (ثانيا).

### أولا : العلم

يُعتبر العلم العلامة الظاهرة لجنسية السفينة، كما يُعبر عن تعريف السفينة وحتى وحدانيتها. فرفع العلم كان ولا زال ممارسة ممتدة في تاريخ الملاحة البحرية وقت السلم كما وقت الحرب، الهدف منها كان إظهار انتماء السفينة في مواجهة السفن الأخرى<sup>2</sup>. وهو ما كرّس القاعدة الدولية في مجال الملاحة البحرية بوجود اشتراط رفع كل سفينة علم، باستثناء السفن صغيرة الحجم. فبهذا الشرط تتمتع السفن بحرية الملاحة<sup>3</sup>.

رفع العلم على السفينة قد يكون محل ممارسات غير قانونية، مما يُضعف قطعته في إثبات جنسية السفينة. من هذه الممارسات رفع علم غير علم الجنسية الحقيقية للسفينة، تغيير العلم أثناء الرحلة البحرية أو رفع أكثر من علم واحد، مما يُعرض السفينة محل التصرف لعقوبات معينة عادة ما يُحددها قانون دولة العلم<sup>4</sup>.

من أجل منع إساءة استخدام الأعلام تطرقت اتفاقية قانون البحار لهذه الحالات في المادة 92 بنصها :

" 1- تُبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أوفي هذه الاتفاقية. ولايجوز للسفينة أن تُغير علمها أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها في ميناء زيارة، إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل.

2- لايجوز للسفينة التي تُبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، مستخدمة إياهما أو إياها وفقا لاعتبارات الملاحة، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى، ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية".

<sup>1</sup> - Maurice KAMTO : « La nationalité des navires en droit international » ; In « La mer et son droit » ; Mélange offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUÉNNEUDEDEC. Ed Pédone. 2003. P357.

<sup>2</sup> - François LILLE, Raphaël BAUMLER : op.cit. P 307.

<sup>3</sup> - Ibid.

<sup>4</sup> - جلال وفاء محمدين : "المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري"، الدار الجامعية، بيروت، لبنان. 1999م. ص412.

في حالة رفع السفينة علم غير علم جنسيتها، أظهرت الممارسة الواسعة النطاق لتأجير السفينة بهيكلها هذا الاستثناء عن نص المادة، حيث السفينة المسجلة في دولة ما يمكن أن يسمح قانونها الوطني بأن ترفع علم دولة المُستأجر خلال فترة الإيجار. في مثل هذه الحالة، عادة لا يتم شطب التسجيل في الدولة الأولى ولكن يُعلق. وخلال الإيجار لا تخضع السفينة إلا لولاية ورقابة الدولة الثانية التي ترفع علمها<sup>1</sup>.

وبخصوص تغيير العلم خلال الرحلة، أو أثناء وجوده في ميناء زيارة، المادة صريحة في نصها على أنه لا يجوز إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في السجل، ولا بد أن يتم ذلك بحسن نية<sup>2</sup>.

من ناحية أخرى وفق نص الفقرة الثانية من المادة على الدول ألا تعترف بأي من جنسيات السفن التي تبحر تحت أعلام دولتين أو أكثر، وتستخدمها وفقا لاعتبارات الملازمة. بل ولردع السفن من أي إساءة في استعمال الأعلام، تعتبر السفينة التي تدعي أكثر من جنسية واحدة أنها سفينة بدون جنسية. وبموجب القانون الدولي سفينة بلا جنسية، هي دون حماية ويجوز لأي دولة أن تمارس ولايتها القضائية عليها، أي أنه يمكن إيقافها وتفتيشها في أعالي البحار من قبل السفن الحربية لأي دولة أخرى وفق نص المادة 110 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أو يمكن حتى إيقافها ومصادرتها من طرف الدولة الساحلية، دولة الميناء، أو غيرها من الدول وفقا لقوانينها الوطنية. في مثل هذه الحالة، يمكن توفير الحماية من الإجراءات التعسفية من قبل الدول التي ينتمي إليها ملاك السفينة أو ملاك البضائع أو أفراد الطاقم<sup>3</sup>.

يتضح مما سبق عدم كفاية علم السفينة في إثبات جنسيتها، مما يلزم دعمه بوسيلة إثبات أكثر قوة تتمثل وهي شهادة التسجيل.

<sup>1</sup> - Doris KÖNIG : op.cit .p08.

<sup>2</sup> - "مثال هذه الحالة قضية "آسيا" وهي سفينة كانت تُقل إلى فلسطين عام 1948م ما يُقارب 732 يهوديا بدون جوازات سفر ولا تأشيرة دخول إلى فلسطين. وقد كانت هذه السفينة لا تحمل أي علم، فاعترضتها سفينة حربية بريطانية على بعد 100 ميل من حيفا طالبة منها الإفصاح عن هويتها فرفضت العلم التركي في أعالي البحار من دون أن تكون مسجلة بتركيا، الأمر الذي دفع بالسفينة البريطانية بطلب وثائق سفينة آسيا عندها رفعت العلم الاسرائيلي مما تسبب في توقيف السفينة وقُدمت للمحاكمة. وقد أورد القاضي البريطاني في حكمه المؤرخ في 20 أبريل 1948م بأن السفينة لا تملك الحق في الحماية من أية دولة، ولا يمكن لأية دولة أن تدعي بأن احتجاز السفينة قد انتهك مبدأ من مبادئ القانون الدولي". لخضر زازة، نفس المرجع. ص 165.

<sup>3</sup> - Doris KÖNIG : op.cit .p09.

## ثانيا : التسجيل

ما كان ساريا ومعمولا به، هو أنه عادة ما تمنح الدول جنسيتها للسفن عن طريق التسجيل<sup>1</sup>. فقد نص قانون الملاحة البريطاني في القرن السابع عشر الميلادي (17م) على أن تسجيل السفن البريطانية إلزامي<sup>2</sup>. كما سنت الولايات المتحدة الأمريكية منذ السنوات الأولى من وجودها سنة 1792م القانون المتعلق بتسجيل السفن والمراكب الذي ينص على التسجيل والترخيص للسفن<sup>3</sup>. في القرن التاسع عشر 19م، عندما تطور مفهوم جنسية السفن ببطء، أبرمت الدول عددا من الاتفاقيات الثنائية للتجارة والملاحة التي تحتوي على شروط معينة لمنح الجنسية للسفينة (معاهدات الصداقة والتجارة والملاحة). إذ عندما تتحقق هذه الشروط تعترف أطراف هذا الاتفاق المتبادل بجنسية السفينة التي ترفع علم دولة أخرى طرف. ثم في المعاهدات اللاحقة أصبح ينظر إلى السفينة على أن جنسيتها هي جنسية الدولة التي ترفع علمها قانونا، دون أي إشارة إلى بعض الشروط مثل جنسية المالك، الربان، أفراد الطاقم، وأو شرط البناء الوطني للسفينة. وفقا لذلك، كان لكل دولة الحرية في اتخاذ قرار بشأن الشروط التي بموجبها تمنح جنسيتها لسفينة تجارية<sup>4</sup>.

من ناحية أخرى، قُدمت مقترحات لتنظيم شروط منح الجنسية للسفينة على المستوى الدولي. ففي عام 1895م تبنى معهد القانون الدولي في دورة كمبريدج فكرة قيام رابطة "قوية وفعالة" في منح الجنسية<sup>5</sup>. وفي عام 1896م، قدم المعهد مشروع اقتراح للحد من اختصاص الدول في منح جنسيتها للسفن التجارية<sup>6</sup>، ينص المشروع على أن الدول لا ينبغي أن تبتعد كثيرا عن المبادئ التي تم اعتمادها من قبل عدد أكبر من الدول و بالتالي يمكن اعتبارها أنها تشكل عنصرا من عناصر القانون الدولي

<sup>1</sup> - Jean-Pierre BEURIER : op.cit . P 220.

<sup>2</sup> - ([Goods from Foreign Parts by Whom to Be Imported, 1651 \[Eng\]](#), reprinted in SR Gardiner, *The Constitutional Documents of the Puritan Revolution 1625– 1660* [Clarendon Press Oxford reprinted 1979] 468; An Act for the Encouraging and Increasing of Shipping and Navigation, 1660 [Eng] 12 Car 2 c 18; An Act for the Encouragement of Trade, 1663 [Eng] 15 Car 2 c 7).

<sup>3</sup> - ( Statutes [1792] ) . [http://www.constitution.org/uslaw/sal/001\\_statutes\\_at\\_large.pdf](http://www.constitution.org/uslaw/sal/001_statutes_at_large.pdf)

<sup>4</sup> - وقد أكد هذا المبدأ القانوني الشهير في قضية المراكب الشراعية لدى البلاط لسلطان مسقط (فرنسا ضد بريطانيا) ، حيث احتجت بريطانيا العظمى ضد فرنسا التي كانت مقيدة بأحكام معاهدة من منح الحق في رفع العلم الفرنسي لسلطنة مسقط التي كانت آنذاك محمية بريطانية. وذكرت محكمة التحكيم الدائمة في حكم التحكيم أنه " لكل دولة ذات سيادة أن تقرر لمن تمنح الحق في رفع علمها، وتحدد القواعد التي تحكم هذا المنح".

[Affaire des Boutres de Mascate \(France/Grande-Bretagne\) \(1905\)](#) : « Considérant, qu'en général il appartient à tout Souverain de décider à qui il accordera le droit d'arborer son pavillon et de fixer [72] les règles auxquelles l'octroi de ce droit sera soumis,... ».

وتم تأكيد هذا الرأي من قبل المحكمة العليا في الولايات المتحدة الأمريكية في قضية [\[Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571 \(1953\)\]](#).

<sup>5</sup> - [Institut de Droit International : Session de Cambridge – 1895 : « Principes relatifs aux conflits de lois en matière de nationalité \(naturalisation et expatriation\) »](#).

<sup>6</sup> - [Institut de Droit International : Session de Venise – 1896 : « Règles relatives à l'usage du pavillon national pour les navires de commerce »](#).

في هذا السياق<sup>1</sup>. وكانت المعايير الرئيسية الأكثر اعتمادا من معظم دول العلم في قوانينها الوطنية في ذلك الوقت هي : البناء الوطني، جنسية المالك، أو في حالة المالك شخص اعتباري، مقر الشركة في إقليم دولة العلم.

في منتصف القرن العشرين ميلادي 20م، أصبحت كل دولة حرة في تحديد شروط منح جنسيتها للسفن بموجب القانون الدولي العرفي. ومع ذلك، ظهرت إختلافات في الرأي فيما يتعلق بمسألة ما إذا كان بإمكان فرض بعض القيود على هذا الحق بموجب القانون الدولي للبحار. وفي بداية مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار في عام 1958م وبموجب القانون الدولي العرفي مع الأخذ بعين الاعتبار ممارسات الدول، الأحكام الصادرة عن المحاكم الوطنية والدولية والآراء التي قدمها معظم علماء القانون الدولي، خلص أنه لكل دولة الاختصاص الحصري في تحديد الشروط لمنح جنسيتها للسفن، مما يمكنها من أن ترفع علمها<sup>2</sup>.

هذا الاختصاص الحصري أكدت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 91 كما سبق التعرض لها. وبما أن اتفاقية قانون البحار تركت لكل دولة تحديد الظروف الملائمة في منح جنسيتها للسفن، فقد نصت على إجراء جوهري لا بد أن تلتزم به كل الدول ألا وهو التسجيل<sup>3</sup>. بالرجوع لنص المادة 91 من اتفاقية قانون البحار في فقرتها الأولى : **" تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن وتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها "**، نجد أن المادة تعرضت للتسجيل منفصلا عن الجنسية، فهو ليس شرطا من شروط منح الجنسية، إذ لا يتم تسجيل السفن إلا بعد استيفاءها شروط منح الجنسية. فالتسجيل هو الإجراء الذي يمنح الجنسية ويثبتها في آن واحد<sup>4</sup>.

لمنح الجنسية للسفينة فعليا، لا بدّ من ثبوت التسجيل بالوثائق المناسبة، هذا شرط أساسي إضافي للاعتراف بجنسية السفينة من قبل الدول الأخرى تمّ وضعه في العديد من المعاهدات الثنائية للصدّاقة والتجارة والملاحة، وقد ورد في المادة 2/91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي ألزمت دولة العلم أن تصدر للسفن التي منحها جنسيتها، أي الحق في رفع علمها، وثائق في هذا الشأن. يترتب على

<sup>1</sup> - Doris KÖNIG : op.cit. P 03.

<sup>2</sup> - René RODIÈRE : « Droit Maritime, Le Navire », Ed Dalloz, 1980. P 46.

<sup>3</sup> - ويقال إن تسجيل السفن يرجع أصله إلى القانون الروماني، ثم انتشر على نطاق واسع في المدن الإيطالية في العصور الوسطى، ومورس في المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية منذ القرنين 17 و 18م على التوالي. باستثناء السفن الحربية والسفن الصغيرة التي لا تهدف إلى الانخراط في الملاحة الدولية، فقد أصبح التسجيل حاليا ممارسة عالمية.

<sup>4</sup> - Maurice KAMTO : op.cit . P358.

ذلك أنّ الدول الأخرى ملزمة بقبول هذه الوثائق كدليل لجنسية السفينة وليس للطعن في صلاحيتها أو التأكيد أنها لا تتوافق مع القانون الوطني للدولة التي أصدرت الوثائق إلا في حالات استثنائية<sup>1</sup>.

وفقا لذلك، يُنظر للوثائق الصادرة عن دولة العلم "باعتبارها بيانا رسميا من الدولة المسؤولة عن حالة السفينة" وهي "الآلية اللازمة لحماية حق كل دولة في إقامة نظامها الخاص بالتسجيل ومنح الجنسية للسفن وتطبيقهما وفقا لقانونها الوطني"<sup>2</sup>. ومن الشروط الأساسية إثبات جنسية السفينة بوثائق صحيحة مما يترتب عليه أنّ التسجيل لا يمكن اختزاله إلى مجرد إفتراض، أي أنّه لا يكفي أنّ الدولة تعتبر السفينة مسجلة بموجب قوانينها على الرغم من أنّ الوثائق المؤقتة الصادرة عن تلك الدولة تشير إلى العكس من ذلك<sup>3</sup>. وبالرجوع لأحكام اتفاقية 1986م لتسجيل السفن<sup>4</sup>، نصت المادة 05 منها على أنّ من الوثائق التي يجب حملها على متن السفينة شهادة التسجيل التي لا بدّ أن تكون محيّنة وغير منتهية الصلاحية. وفي حالة الشك في هذه الوثائق يمكن اللجوء للسجل الوطني الممسوك من قبل السلطة المختصة لدولة العلم، خصوصا في حالة تأجير السفينة بهيكلها لأغراض النقل البحري Shipping<sup>5</sup> أين تحتفظ السفينة بجنسية بلد تسجيل المؤجر رغم تسجيلها في بلد مختلف من طرف المستأجر. أو في حالة تعليق الحق في رفع العلم مما يستوجب إعادة التسجيل من جديد<sup>6</sup>.

اتفاقية قانون البحار وإن تركت تحديد شروط منح الجنسية وبالتالي تسجيل السفن للدول بموجب قانونها الوطني، فقد جعلت من التسجيل التزاما دوليا على عاتق دولة العلم وفقا لنص المادة 2/94 (أ) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بنصها :

<sup>1</sup> - سهيل حسين الفتلاوي : "القانون الدولي للبحار" ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009. ص 37.

<sup>2</sup> - قضية سايفا [الرأي المستقل للقاضي ولفروم] الفقرة 23.

<sup>3</sup> - قضية الأمير الكبير [إعلان القاضي ولفروم] ITLOS القضية رقم 8 [20 أبريل 2001] الفقرة 3.

<sup>4</sup> - لم تدخل بعد حيز التنفيذ.

<sup>5</sup> - Le terme anglophone « *shipping* » est entendu ici comme désignant l'ensemble des activités commerciales relatives au transport maritime et, par extension, le milieu du transport maritime. L'usage de ce terme n'est pas encore très répandu dans le langage juridique français, mais l'expression « industrie du shipping » est souvent employée dans le milieu maritime en raison de sa commodité. Le site de l'OMI traduit toutefois le terme « shipping industry » par « transports maritimes ».

[[http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D27415/IMOWhat-it-isweb2009.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D27415/IMOWhat-it-isweb2009.pdf)].

Néanmoins le terme « shipping » est plus pertinent que « transports maritimes », exprimant mieux le caractère commercial du milieu et englobant toutes les activités possibles.

Niki ALOUPI : «Le rattachement des engins à l'Etat en droit international public (navire, aéronefs, objets spatiaux)», Thèse de doctorat en droit international soutenue le 17 avril 2011. Université Panthéon Assas.P69.

<sup>6</sup> - كان أول اقتراح لوضع سجل وطني من طرف معهد القانون الدولي سنة 1896م، أخذ هذا الاقتراح بعين الاعتبار في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982م.

Maurice KAMTO : op.cit . P358.

"...2- على كل دولة بوجه خاص:

أ- أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة، عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها الأنظمة الدولية المقبولة عموماً."

فإنّ كان تحديد شروط منح الجنسية للسفن من الأعمال السيادية للدولة تضع بموجبه شروطاً تعزز من فرض سلطتها على السفن التي ترفع علمها، فهذه الشروط كثيراً ما تتنافى وتتعارض وتطلعات الملاك الذين يستغلون السفن في التجارة البحرية بهدف تحقيق الربح.

نتيجة هذا التعارض اختلفت الدول في منح جنسيتها للسفن من حيث فرض شروط أقل أو أكثر صرامة، مما ساهم في ظهور أنواع من التسجيل تستقطب ملاك السفن لما تتميز به من ميزات مالية على وجه الخصوص. فظهرت ثلاث أنواع من التسجيل : تسجيل أول، تسجيل ثاني أو مكرر وتسجيل حر أو مفتوح.

#### أ) : التسجيل الأول

فالتسجيل الأول<sup>1</sup> هو التسجيل الذي تمارسه الدولة في إطار مُتطابق مع ما تنص عليه مختلف القواعد الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية، وإن كانت الدولة بهذا الصدد تتمتع بحرية سن شروط منح الجنسية في مرحلة سابقة، فهي مقيدة لاحقاً أي أثناء ممارسة السفينة للملاحة البحرية بضمان أن تمثل السفينة للقواعد المنصوص عليها في الصكوك الدولية المطبقة فيما يتعلق بسلامة وأمن الملاحة البحرية. هذا الامتثال لا يتحقق إلا من خلال ممارسة دولة العلم لرقابة فعّالة بموجب ما تتمتع به من سلطة فرض ولايتها على السفينة.

هذه الصورة العادية لممارسة رقابة دولة العلم على السفينة لا تتحقق بطريقة تلقائية، فالتجارة البحرية تهدف لتحقيق الربح، هذا الهدف يصطدم بفرض قواعد سلامة وأمن مكلفة تدفع بالملاك والمجهزين إلى محاولة تفاديها خصوصاً إذا وجدت دولة توفر ظروف تتناسب وتطلعاتهم.

هذا التناقض في التطلعات أدى إلى ظهور تسجيلات بشروط أقل صرامة جذبت إليها جزء كبير من الأسطول التجاري البحري العالمي مما أخل ببعض التوازنات في هذا المجال. هذه التسجيلات ساهمت في تقليص أساطيل الأمم البحرية التقليدية المعروفة بالتزامها بمعايير السلامة وأثر

<sup>1</sup> - لم تظهر تسمية التسجيل الأول إلا بعد ظهور التسجيل الثاني تمييزاً له عنه.



في إقتصادها الذي يعتمد على النقل البحري، مما دفع بهذه الدول لإنشاء سجل ثاني بشروط أقل صرامة.

### **(ب) : التسجيل الثاني (المكرر)**

خلال سنوات الستينيات، تسارعت وتيرة المبادلات التجارية الدولية نتيجة نمو إقتصاد دول جنوب شرق آسيا، إلى جانب ذلك تراجع النظام الاشتراكي مما أدى إلى ضخ عدد معتبر من السفن في السوق الحر بتكاليف منخفضة مما تسبب في منافسة غير مشروعة في النقل البحري. يُضاف إليه استمرار نشاط سفن أعلام الملائمة، وما تبعها من نزيف في الأساطيل الوطنية.

نتيجة هذه الأسباب سارعت الدول الغربية، بهدف الحفاظ على استقرار معاملاتها التجارية العالمية واقتصادها الوطني في مواجهة هذا الوضع، بإقرار سجل ثاني بشروط معقولة<sup>1</sup>.

أولى الدول التي وضعت سجلاً ثانياً هي الدول الأوروبية، إذ وضعت سجلاً ثانياً يختلف عن السجل الأول من حيث حجم السفن الواجب تسجيلها، إمكانية تكوين الطاقم من جنسيات أجنبية أو على الأقل نسبة معينة منه. من هذه الدول من لجأت إلى دول مستعمراتها السابقة لإنشاء السجل الثاني على غرار فرنسا التي كانت السباق في إنشاء سجل ثاني سنة 1987م<sup>2</sup> المعروف باسم Kerguelen، لقي هذا السجل اعتراضاً واسعاً وسط فئة رجال البحر لما يتضمنه من إجحاف في حقوقهم الاجتماعية<sup>3</sup>. كما أنّ بريطانيا من جهتها أنشأت سجلاً ثانياً بجزيرة المان، وهولندا أنشأت سجلاً ثانياً بجزر الأنتيل Antilles.

من بين الدول الأوروبية من أنشأت سجل ثاني ضمن إقليمها الوطني يُسمى بالسجل الدولي تمييزاً له عن السجل الأول، فأنشأت النرويج السجل النرويجي الدولي NIS، تلتها الدنمارك DIS ثم ألمانيا GIS ثم إيطاليا<sup>4</sup>. هذا السجل تابع للتسجيل الرئيسي حيث خفضت الدول بموجبه بعض المتطلبات الصارمة للتسجيل تحت علمها، وعرضت بعض المزايا لملاك السفن الوطنية عادة ما

<sup>1</sup> - Guy SUPLIS : « Les pavillons « BIS » », In « Le pavillon » Colloque international, Institut Oceanographique de Paris. 2-3 mars 2007. Ed PEDONE. P 105. Jean-Pierre BEURIER : op.cit. P 157. François LILLE, Raphaël BAUMLER : op.cit. P 170.

<sup>2</sup> - بموجب المرسوم المؤرخ في 20 مارس 1987م، ج ر ف المؤرخة في 24 مارس 1987م.

Jean-Pierre BEURIER : op.cit. P 157.

<sup>3</sup> - Guy SUPLIS : op.cit. P 106. Antoine VIALARD : « Le droit maritime », Ed PUF, 1997. P 267. François LILLE, Raphaël BAUMLER : op.cit. P 162.

<sup>4</sup> - Guy SUPLIS : op.cit.

ترتبط بالسجلات المفتوحة. كما عرضت أيضا مزايا ضريبية مقابل "تغيير العلم"، أي إعادة تسجيل عدد معين من السفن التجارية التي يملكها مواطنوها التي كانت قد سُجّلت تحت أعلام الملائمة<sup>1</sup>.

ومع ذلك، فإنّ عددا كبيرا من السفن التي تملكها في هذه الدول لا تزال تبحر تحت أعلام الملائمة، لأنّ هذه الأعلام توفر اليد العاملة الرخيصة وأقصى قدر من المرونة لعمليات الاستغلال.

أعلام السجلات الثانية لا يُمكن مُساواتها بأعلام الملائمة، حيث أنّ سفن السجل الثاني تخضع لنفس قواعد السلامة المقررة لسفن التسجيل الأول، كما تحترم القواعد الدولية الخاصة بالمسائل الاجتماعية للبحارة. إذ فقط متطلبات القانون الاجتماعي الوطني بالخصوص الناتجة عن الاتفاقات الجماعية التي يتم التعامل معها بمرونة<sup>2</sup>. كما أنّ المشروعية الدولية لهذه السجلات لا يمكن الطعن فيها بما أنّ الدولة حرة في تنويع شروط منح الجنسية، كما لها أن تسن تشريعات تخص كل فئة من السفن<sup>3</sup>.

### (ج) : التسجيل الحر (المفتوح)

في ظلّ إقتصاد عالمي مُدر للأرباح يتسابق المجهزون في منافسة شرسة لحصد أكبر قدر ممكن من الربح على حساب سلامة الملاحة البحرية، فهذه الأخيرة لم يعد لها أي اعتبار أمام منطق الربح في غياب تشريعات رديعة للمجهزين، سواء على الصعيد الوطني أو الدولي. قطاع النقل البحري على عكس قطاع النقل الجوي لم يجد بعد التوازن بين مُتطلبات السلامة ومُتطلبات الاقتصاد<sup>4</sup>.

على الرغم من أنّ ممارسة تسجيل السفن التجارية تحت أعلام أجنبية يمكن ملاحظتها على مرّ التاريخ، إلا أنّ أصل علم الملائمة يمكن إرجاعه إلى سنوات العشرينيات من القرن العشرين، حين تمّ نقل العديد من السفن التجارية المسجلة في الولايات المتحدة إلى بنما، وذلك للتحايل على لوائح الحظر وخفض تكاليف التشغيل.

عند اندلاع الحرب العالمية الثانية، ومن أجل التهرب من التشريعات الحيادية الأمريكية كون القانون الداخلي الأمريكي يمنع ممارسة التجارة مع الدول المتحاربة حينما تكون في حالة حياد، غادر

<sup>1</sup> - Iliana CHRISTODOULOU-VAROTSI : « Flag of convenience or not? Challenging the Flag of Convenience Status of EU Registration States: An Introductory Contribution to a Controversial Debate ». Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 18, 2012/2. P02.

<sup>2</sup> - Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL : « Droit maritime », édition L.G.D.J .DELTA.2006.p 127.

<sup>3</sup> - op cit.

<sup>4</sup> - Habib SLIM : « Les pavillon de complaisance » ; In « Le pavillon » Colloque international, Institut Oceanographique de Paris. 2-3 mars 2007. Ed PEDONE. P 82.

عدد كبير من ملاك السفن الأمريكية الولايات المتحدة. فأنشأ سجل ليبيريا بمبادرة تجارية وسياسية من الولايات المتحدة الأمريكية لتسيير السفن الأمريكية تحت علم ليبيريا باتجاه بريطانيا. تبعاً لذلك، دول أخرى وعلى وجه الخصوص الجزر الصغيرة (الدول المجهرية) والدول النامية إتمدت السجلات المفتوحة لزيادة دخلها القومي. إلى غاية سنوات الثمانينات ازداد عدد السفن التجارية التي ترفع أعلام الملائمة بصفة معتبرة<sup>1</sup>.

عرف قطاع النقل البحري إلى غاية نهاية الستينيات من القرن الماضي سيطرة مجموعة صغيرة من الأمم البحرية التقليدية التي كانت في ذات الوقت دول بناء السفن واستغلالها تحت علمها. هذه الدول كانت كذلك تضمن قدراً مقبولاً من السلامة التقنية إلى جانب تمتع البحارة العاملين على سفنها بظروف اجتماعية مقبولة بالنظر لمخاطر المهنة<sup>2</sup>.

بمرور الوقت ووقوع حوادث بحرية كشفت عن النقائص الموجودة في القواعد المنظمة للنقل البحري، استدعت سن تشريعات دولية أكثر صرامة، وإن كانت أقل تطبيقاً من طرف المنظمة البحرية الدولية أو الدول بسبب نقص الإرادة أو الوسائل. نتيجة ذلك عرف قطاع النقل البحري لجوءاً مكثفاً للسفن نحو بلدان التسجيل المفتوح مما ضاعف حجم الأسطول العالمي لسفن أعلام الملائمة.

هذا اللجوء كان لسببين رئيسيين، أولهما مالي لما ينتج عنه من تخفيض في التكاليف مقارنة بالتسجيل في الدول الأصلية. السبب الثاني قانوني يتمثل في التهرب من المتابعة القضائية وبالتالي العقوبة في حالة المخالفة، لما يوفره التسجيل المفتوح من إمكانية تعدد الوسطاء في مناخ اقتصادي، قانوني، تقني وبشري يسمح لتسييره بتدخل عدة شركات ومتدخلين<sup>3</sup>.

فضلاً عما سبق، من دواعي اللجوء لأعلام الملائمة ما هو سياسي، يتمثل في طلب حماية دولة من الدول بسبب أزمة من الأزمات أو نتيجة ظروف سياسية معينة. فقد لجأت دول الخليج لاسيما الكويت إلى رفع العلم الأمريكي والبريطاني على ناقلات بترولها خلال الحرب الإيرانية العراقية بعد الإصابات البالغة التي تعرضت لها هذه الناقلات من قبل المدفعية والطيران الإيراني والعراقي على السواء. كما لجأت إلى مثل هذا العمل دول أخرى مثل جنوب إفريقيا نتيجة الحظر الذي فرض عليها بسبب سياسة الميز العنصري، وإسرائيل بسبب المقاطعة والحظر الذي عمدت إليهما الدول العربية،

<sup>1</sup> - شهدت البلدان الصناعية، ومن بينها الدول البحرية التقليدية مغادرة العديد من ملاك السفن لأسباب ضريبية وخفض تكاليف العمالة. إذ من 4.2% من الحمولة العالمية في عام 1949م، نما حجم السفن تحت أعلام الملائمة إلى 27.6% في عام 1985م.

Ilina CHRISTODOULOU-VAROTSI : op.cit. P03.

<sup>2</sup> - Doris KÖNIG : « Flags of Convenience », op.cit. P 02.

<sup>3</sup> - Habib SLIM : op.cit. P 82.

لخضر زازة: نفس المرجع، ص 172.

وصربيا لدواعي الحرب، وبعض الدول العربية كالعراق، ليبيا والسودان نتيجة الحظر المفروض عليها من طرف مجلس الأمن، وتايوان قبل الاعتراف بها من طرف الغالبية من الدول<sup>1</sup>.

من خلال الممارسة وُجدت محاولات لتعريف أعلام الملائمة، ولعل التعريف المقبول عموماً لمصطلح "علم الملائمة" غير موجود لاختلاف العناصر المكونة له من تعريف لآخر. ومع ذلك، وفقاً لتقرير اللورد روتشديل Rochdale البريطاني<sup>2</sup> هناك بعض السمات المشتركة بين هذه الأعلام:

- (1) بلد التسجيل يسمح بملكية و/أو تجهيز السفن التجارية من قبل غير المواطنين.
- (2) إجراءات التسجيل بسيطة وتمنح الخيار للمالك في تغيير التسجيل بدون قيود<sup>3</sup>.
- (3) لا تفرض على السفن ضرائب على الدخل على الإطلاق، أو أنها منخفضة (عادة الضرائب الوحيدة تتمثل في رسوم التسجيل ورسوم سنوية على أساس الحمولة).
- (4) بلد التسجيل لا يحتاج حمولة الشحن لأغراض خاصة، ولكن يحرص على كسب رسوم الحمولات. إذ قد تكون الإيرادات رسوم صغيرة جداً على حمولة كبيرة، إلا أنه لها تأثير كبير على الدخل القومي.
- (5) تشغيل غير المواطنين على متن السفن مسموح به.
- (6) بلد التسجيل ليس له قوة ولا جهاز إداري بشكل فعال لفرض أي لوائح وطنية أو دولية، وليس للبلاد الرغبة أو القدرة لفرض الرقابة على شركات النقل البحري.

باختصار، أعلام الملائمة أو سفن التسجيل المفتوح هي السفن التي ترفع علم بلد آخر غير بلد المالك سواء شخص طبيعي أو اعتباري، أي موقع المنتفع من الملكية. هذا الفرق بين دولة المالك ودولة التسجيل أحدثت خلافاً في توزيع الحمولة العالمية على مختلف الدول مما انعكس سلباً على الإحصائيات المقدمة في قطاع النقل البحري<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع، ص 172.

<sup>2</sup> - [MT 73/586 : 1970 Jan 01 - 1970 Dec 31, Committee of Inquiry into Shipping \(The Rochdale Committee\): conclusions and recommendations of Rochdale report.](#) Iliana CHRISTODOULOU-VAROTSI : op.cit . P04.

<sup>3</sup> - ومن الدول من يكتفي بالتسجيل مباشرة من دون أن يشترط ضرورة شطب السفينة من السجل السابق الذي كانت مسجلة فيه بما يتيح لها إمكانية التسجيل في سجلين مختلفين وحمل جنسيتين في آن واحد، فيكون بإمكانها حينئذ، أن تُمارس ما أسماه الفقهاء بظاهرة "التحليل البحري"، ومفادها استخدام العلم في أعالي وإمكانية تغييره عند الحاجة.

<sup>4</sup> - بهذا الصدد تضمن إصدار استعراض النقل البحري لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لسنة 2014م، في الإحصائيات المقدمة تحليلاً جديداً يُميز بين مفهوم "جنسية المالك الأخير" و"موقع المنتفع من الملكية"، فالتعبير الثاني يُشير إلى موقع الشركة المرجعية الأولى، أي البلد الذي توجد فيه الشركة التي تقع على عاتقها المسؤولية التجارية الرئيسية عن السفينة، بينما تمثل "جنسية المالك الأخير" جنسية مالك السفينة، بغض النظر عن الموقع. فعندما ترفع السفن علماً غير بلد المالك يزداد نقل المالكين مقار شركاتهم إلى بلدان أخرى فتكتسب "جنسية السفينة" بُعداً ثالثاً ممكناً. نتيجة هذه الممارسة تختلف جنسية المالك الأخير عن موقع المنتفع من الجنسية في 11.8 % من الأسطول العالمي بالحمولة=

حالياً هناك حوالي 25 دولة التسجيل المفتوح، أشهرها : بنما وليبيريا وهندوراس وجزر البهاما، وسانت فنسنت وجزر غرينادين، وجزر مارشال<sup>1</sup>.

يلاحظ أنّ هناك سهولة في متطلبات وإجراءات التسجيل التي يُمكن أن تتم عن طرق مكتب قنصل الدولة في الخارج<sup>2</sup>، بل أكثر من ذلك منحت تكنولوجيا الاتصالات امكانية التسجيل عبر شبكة الانترنت من أي مكان في العالم<sup>3</sup>. يُضاف إلى ذلك عدم وجود رقابة فعلية تُسهل تسجيل السفن الغير مُستوفية لمعايير السلامة الدولية، العمل ومعايير حماية البيئة. وفيما يتعلق بصيد الأسماك تعتبر أعلام الملاحة باعتبارها واحداً من الأسباب الجذرية لظاهرة الصيد غير المشروع غير المبلغ عنه وغير المنظم، مما يؤدي إلى تفاقم مشكلة الإفراط في استغلال الأرصد السمكية في العالم مما يؤدي إلى استنزافها.

العديد من دول التسجيل المفتوح هي إما غير قادرة أو غير راغبة في ممارسة الرقابة بشكل صحيح على السفن التي ترفع أعلامها وإنفاذ القوانين واللوائح الوطنية والدولية، فكان معدل الإيقاف وحوادث أسطول أعلام الملاحة ولا يزال أعلى بكثير بين السفن المسجلة في هذه الدول. أعلام الملاحة تعتبر جزءاً من مشكلة أوسع نطاقاً عن عجز فرض اختصاص ورقابة دولة العلم التي كانت ومازالت قيد المناقشة في مختلف المحافل الدولية.

في الأخير تجدر الإشارة إلى أنّه على الرغم من أنّ للدول الحرية في منح جنسيتها للسفن وفقاً لقانونها الداخلي، وبما أنّ مفهوم جنسية السفن هو الآلية القانونية التي تُمكن وتلزم دولة العلم من التأسيس والحفاظ على النظام العام للمحيطات، وتنظيم استخدامات البحر وفقاً للقانون الدولي، هناك ثلاث حالات مختلفة لا يجوز بناءً عليها لأي دولة أن تمنح جنسيتها للسفينة.

=الطنية الساكنة، بينما تتطابق جنسية المالك والموقع المنتفع من الملكية في 88.2% من الأسطول. ولا تتغير البلدان الخمسة الرئيسية المالكة للسفن في كلا المعيارين وتأتي في صدارتها اليونان، اليابان، الصين، ألمانيا وجمهورية كوريا بـ 40.

استعراض النقل البحري لسنة 2014م، مجلة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD/RMT/2014).

<sup>1</sup> - مع مرور الوقت، تغير عدد وتكوين دول التسجيل مفتوح. في حين أنّ بعض الدول، مثل كوستاريكا، وقبرص، ومالطة، توقفت عن التعامل بالسجلات المفتوحة، الدول الأخرى مثل ألبانيا، بورما، ميانمار، جورجيا ومنغوليا دخلت في الأونة الأخيرة على الساحة. ولذلك، فإنّ ظاهرة أعلام الملاحة لا تزال تعتبر من المشاكل التي يتعين حلّها بموجب القانون الدولي. أكبر الأساطيل حسب علم التسجيل لسنة 2014م هي أساطيل بنما، ليبيريا، جزر المارشال، هونغ كونغ (الصين) وسنغفورة، إذ استأثرت هذه السجلات الخمسة الرئيسية مجتمعة بنسبة 56.5% من الحمولة الطنية العالمية. استعراض النقل البحري لسنة 2014م، نفس المرجع.

<sup>2</sup> - مثال ذلك وجود مكتب تسجيل السفن تحت العلم الليبيري في نيويورك.

<sup>3</sup> - مثال ذلك موقع الإدارة البحرية لدولة بنما على الرابط التالي :

**أولاً:** يمكن لحق الدولة في منح الجنسية أن يكون محدوداً بموجب أحكام معاهدة صريحة، بالإضافة إلى ذلك، في حالة سفن الصيد، الدول الأطراف في اتفاق المطابقة للمنظمة العالمية للتغذية والزراعة FAO ملزمة برفض منح علمها للسفن التي تمارس ومارست الصيد الغير مشروع، غير مصرح وغير منظم<sup>1</sup>.

**ثانياً:** لا يجوز للدولة أن تفرض جنسيتها على السفينة التي تم بالفعل منحها جنسية دولة أخرى. هذا الحظر يتوافق مع قواعد القانون الدولي العرفي المدونة في المادة 1/92 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تنص على أنه يجب أن تبصر السفن تحت علم دولة واحدة فقط لتفادي غياب سلطة على السفن في أعالي البحار، حيث يجب على كل سفينة أن ترفع علم دولة واحدة ويجب أن تُنسب كل سفينة لدولة واحدة.

**ثالثاً:** لا يجوز للدولة أن تمنح جنسيتها للسفينة إذا كانت هناك أسباب معقولة للاشتباه في أنها انخرطت في أنشطة غير مشروعة، مثل القرصنة والاتجار بالمخدرات، أو البث الإذاعي غير المشروع<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: مواجهة ظاهرة أعلام الملاحة بفرض قيام رابطة حقيقية

في وقت مبكر، أذرت الدول البحرية التقليدية فضلا عن العديد من البلدان النامية من الآثار السلبية الناتجة عن زيادة أساطيل السجل المفتوح، الذي اجتذب قدراً كبيراً من السفن الغير مُستوفية للشروط. وانضم إلى هذه الدول الاتحاد الدولي لعمال النقل، الذي كان يشعر بالقلق إزاء ظروف العمل والمعيشة على متن سفن السجل المفتوح، ودعا للعمل لمواجهة هذه الظاهرة في إطار منظمة العمل الدولية. هذا الاعتراض على هذه الممارسة -أعلام الملاحة- ظهر جلياً على عدة مستويات وفي عدة مراحل من التشريع للنشاط البحري، فانعكست هذه الإرادة على مضمون الآراء الفقهية المقدمة في المجال (أولاً)، الصكوك الدولية (ثانياً)، كما في القضاء الدولي (ثالثاً).

<sup>1</sup> - يتم التعرض له لاحقاً بالتفصيل عند دراسة الصيد الغير مشروع غير منظم والغير مصرح به.  
<sup>2</sup> - كما سيتم التفصيل فيه في الباب الثاني.

## أولاً : مفهوم الرابطة الحقيقية في الفقه الدولي

عندما بدأت لجنة القانون الدولي<sup>1</sup> عملها على تقنين وتطوير القانون الدولي للبحار عام 1949م، كانت مسألة جنسية السفن ترتبط ارتباطاً وثيقاً بظاهرة أعلام الملاحة التي بدأت تظهر منذ بداية العشرينيات بتشجيع من بلدان التسجيل الحر. واعتُبر فرض قيود على اختصاص الدولة في منح جنسيتها للسفن كوسيلة لمنع إضعاف الأمم البحرية التقليدية بفقدان السفن التجارية التي يملكها أشخاص أو شركات خاضعة لقانون هذه الدول. كما أن مشروع المواد المتعلقة بنظام أعالي البحار التي اعتمدها اللجنة في عام 1955م تُطالب لأغراض الاعتراف بجنسية السفينة من قبل دول أخرى، أن السفينة يجب إما أن تكون ملكاً للدولة المعنية؛ أو أن تكون مملوكة لأكثر من النصف (50%) من قبل :

- المواطنين أو الأشخاص المقيمين بصفة قانونية وفعلية على إقليم الدولة المعنية.
- أو شراكة فيها أغلبية الشركاء مع المسؤولية الشخصية من المواطنين أو أشخاص مقيمين بصفة قانونية وفعلية على إقليم الدولة المعنية،
- أو شركة مساهمة شكلت بموجب قوانين الدولة المعنية، و مقرها مسجل على إقليم تلك الدولة<sup>2</sup>.

بناءً عليه فإن شركات المساهمة – وهي الشكل الأكثر شيوعاً للملكية في مجال النقل البحري- المنشأة بموجب قانون دولة العلم، أصبحت بمثابة غطاء لممارسات بلدان التسجيل الحر.

نتيجة لذلك، قدمت هولندا اقتراحاً بديلاً عن لجنة القانون الدولي للتفصيل في معيار المبدأ العام لوجود رابطة حقيقية بين السفينة ودولة العلم. وقد تأثر هذا الاقتراح إلى حد كبير بحكم محكمة العدل الدولية لسنة 1955م في قضية *Nettebohm*<sup>3</sup>. مفاد هذا الاقتراح أنه في حالة عدم وجود مثل هذه الصلة الحقيقية سيكون من حق كل دولة أن ترفض الاعتراف بجنسية السفينة.

<sup>1</sup> - CDI/ILC : Commission de Droit International / International Law Commission.

<sup>2</sup> - [A/CN.4/94](#) Report of the International Law Commission Covering the Work of its Seventh Session 2 May - 8 July 1955, Official Records of the General Assembly, Tenth Session, Supplement No. 9 (A/2934). Extract from the Yearbook of the International Law Commission:- 1955 ,vol. II.

<sup>3</sup> - [\(Liechtenstein v Guatemala\) \[« Affaire Nottebohm \(deuxième phase\), Arrêt du 6 avril 1955 : C. I. J. Recueil 1955, p. 4. »\]](#).

اعتمد مفهوم الرابطة الحقيقية الذي كان من المفترض أن يكون سلاحاً ضد السجلات المفتوحة من طرف لجنة القانون الدولي في دورتها عام 1956م في "تقرير لجنة القانون الدولي لتغطية أعمال الدورة الثامنة"<sup>1</sup>.

### ثانياً : مفهوم الرابطة الحقيقية في التشريع الدولي

بناءً على الرأي المقدم من طرف لجنة القانون الدولي وأثناء التقنين لقواعد القانون الدولي العرفي في مختلف الاتفاقيات ذات الصلة، اشترط كثير من المعارضين وجود "رابطة حقيقية" بين دولة العلم والسفينة كعلاج قانوني لظاهرة أعلام الملاحة. إذ كانوا يرون أن توثيق العلاقات القانونية والاقتصادية والاجتماعية بين المالك المستفيد من سفينة تجارية ودولة العلم تُمكن هذه الأخيرة من ممارسة ولايتها القضائية والرقابة على السفينة على نحو كاف.

أهم النصوص التي عرفت اختلافاً في المواقف عند اعتمادها، اتفاقية جنيف لعام 1958م لأعالي البحار (أ)، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م (ب)، واتفاقية 1986م بشأن شروط تسجيل السفن (ج).

### أ: اتفاقية جنيف لعام 1958م لأعالي البحار

في مؤتمر جنيف لعام 1958م لقانون البحار، أثير جدل حول مفهوم وجود رابطة حقيقية. وكانت النقاط الرئيسية التي وُجّه لها النقد هي غموض المفهوم وقدرته على فرض قيود بعيدة المدى على حرية دولة العلم في منح جنسيتها للسفن، وبالتالي إضعاف مصدر دخل مربح بالنسبة للدول النامية على وجه الخصوص. نتيجة لذلك، تم دمج مفهوم الرابطة الحقيقية في اتفاقية 1958م لأعالي البحار في نسخة معدلة بشكل معتبر، حيث وردت الجملة الثالثة للمادة 1/5 من اتفاقية أعالي البحار بالصياغة التالية<sup>2</sup>:

<sup>1</sup> - UN ILC, A/CN.4/104, [Report of the International Law Commission on the Work of its Eighth Session, 23 4 July 1956](#), Official Records of the General Assembly, Eleventh Session, Supplement No. 9 (A/3159). Extract from the Yearbook of the International Law Commission:- 1956, vol. II. Georges Assonitis : « Règlements internationaux des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED », Ed PUF, 1991. P 164.

<sup>2</sup> - [Convention sur la Haute Mer, conclue à Genève le 29 avril 1958](#). Art 05 de la convention : « 1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire; l'Etat doit notamment=



"يجب أن يكون هناك رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة على وجه الخصوص، يجب على الدولة أن تمارس بشكل فعال ولايتها القضائية والرقابة في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها".

كانت هذه الصياغة غامضة، لأنها أخلطت مسألتين مختلفتين، هما اشتراط وجود رابطة حقيقية لمنح الجنسية للسفينة من جهة، والتزامات دولة العلم لتنفيذ وتطبيق المعايير الوطنية والدولية من جهة أخرى. العلاقة بين هاتين المسألتين، وكذلك محتوى مصطلح "رابطة حقيقية" ومسألة العواقب القانونية الناتجة عن زوال هذه الرابطة في هذه المرحلة لم يكن واضحاً<sup>1</sup>. في حين أسقط الحق في عدم الاعتراف من جانب واحد في ظل عدم وجود رابطة حقيقية - وهو العنصر الأساسي في الاقتراح المقدم من بعض الدول الأوروبية على رأسها هولندا- لأنه اعتبر غير ملائم لمبدأ سيادة الدولة<sup>2</sup>.

فبدلاً من الظروف الاقتصادية وغيرها من الظروف ذات الصلة الواجب توافرها قبل منح الجنسية، لمفهوم الرابطة الحقيقية علاقة بالتزام دولة العلم بممارسة الولاية القضائية على نحو فعال على سفنها<sup>3</sup>. تحول التركيز على المفهوم من كونه شرطاً مسبقاً كان من المقرر توفره قبل منح الجنسية للسفينة، إلى التزام قانوني على دولة العلم الوفاء به بعد منح السفينة الحق في رفع علمها<sup>4</sup>. التزام دولة العلم بممارسة ولايتها القضائية والرقابة على السفن التي ترفع علمها على نحو فعال ورد بمزيد من التفصيل في المادة 10 من اتفاقية أعالي البحار<sup>5</sup>، التي تشير إلى المعايير الدولية المتعارف عليها لضمان السلامة في البحر. بالإضافة إلى ذلك، فإن دولة العلم ملزمة أن تصدر للسفن الوثائق اللازمة لإثبات الحق في رفع علمها (المادة 2/5 اتفاقية أعالي البحار).

=exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon.

2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet. »

<sup>1</sup> - محمد البزاز: "حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي"، منشأة المعارف، مصر، 2006م. ص 83.

<sup>2</sup> - Jean-Pierre BEURIER : op.cit. P 153. Georges ASSONITIS : op.cit. P 167.

<sup>3</sup> - Niki ALOUPI : op.cit . P118.

<sup>4</sup> - Doris KÖNIG : « Flag of Ships », op.cit. p 04.

<sup>5</sup> - Art 10 : « 1. Tout Etat est tenu de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne:

a .L'emploi des signaux, l'entretien des communications et la prévention des abordages;

b. La composition et les conditions de travail des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables en matière de travail;

c. La construction et l'armement du navire et son aptitude à tenir la mer.

2. En prescrivant ces mesures, chaque Etat est tenu de se conformer aux normes internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect ».

## ب : اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 بشأن قانون البحار

خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار حظي موضوع جنسية السفينة بأهمية أقل، فاشتراط وجود رابطة حقيقية بين دولة العلم والسفينة المنصوص عليها في المادة 1/5 من اتفاقية أعالي البحار نوقشت في فترة وجيزة. إذ ارتأت اللجنة الثانية المعنية بدراسة هذه المسألة إدراج الأحكام ذات الصلة بموضوع جنسية السفينة من اتفاقية أعالي البحار إلى الاتفاقية الجديدة للأمم المتحدة بشأن قانون البحار دون أي تغييرات جوهرية. وبالتالي المادة 91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ليست سوى نسخة معدلة نسبياً للمادة 5 من اتفاقية أعالي البحار.

الفرق الرئيسي بين المادة 1/5 من اتفاقية أعالي البحار والمادة 1/91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هو أن الجزء الأخير من الجملة الثالثة من المادة 1/5 بشأن اختصاص دولة العلم والرقابة في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية أسقطت، لأنه تم توضيح التزامات دولة العلم بمزيد من التفصيل في المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مما رفع الخلط بين الرابطة الحقيقية والتزامات دولة العلم<sup>1</sup>.

لم يتم توضيح معنى ومضمون اشتراط وجود رابطة حقيقية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. لكن الفصل بين مفهوم الرابطة الحقيقية المنصوص عليها في المادة 1/91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار و بين واجب دولة العلم في ممارسة ولايتها القضائية والرقابة بشكل فعال المنصوص عليهما في المادة 94 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أوضحت على الأقل أن الوفاء بالتزامات دولة العلم ليس شرطاً مسبقاً للحصول على حق منح الجنسية للسفن، ولكن واجب لاحق لا بد من الوفاء به بعد تسجيل السفينة<sup>2</sup>.

علاوة على ذلك، فإن حقيقة أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أوردت واجبات دولة العلم بالمزيد من التفصيل مما كانت عليه في اتفاقية أعالي البحار أكدت وجود اتجاه واضح التأثير في اتفاقية قانون البحار لحل المشاكل التي نشأت نتيجة لزيادة دول التسجيل المفتوح، فتحول التركيز من اشتراط معايير اقتصادية واجتماعية لمنح الحق في رفع علم الدولة، إلى زيادة وتعزيز التزامات دولة العلم لتنفيذ وتطبيق قواعد السلامة الدولية، والعمل، ومعايير حماية البيئة. ومن أجل ضمان الوفاء بهذه الالتزامات تم تعزيز اختصاص دولة العلم بإضافة اختصاص ورقابة كل من الدولة الساحلية ودولة الميناء.

<sup>1</sup> - محمد البراز: نفس المرجع. ص 85.

<sup>2</sup> - Doris KÖNIG : « Flag of Ships », op.cit. P05.

### ج) : اتفاقية 1986م للأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن

تُعتبر اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لسنة 1986م<sup>1</sup> خطوة في الاتجاه المعاكس نتجت بعد مناقشات طويلة ومثيرة للجدل حول مسألة وجود رابطة حقيقية بدأت في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية<sup>2</sup>، فبعدما كانت مسألة وجود رابطة حقيقة مطلب الدول المتقدمة، أصبح مطلب العديد من البلدان النامية للاستفادة بنصيب عادل في نقل صادراتها ومستورداتها من البضائع، وتوسيع الأساطيل التجارية الوطنية. إذ نظرا لزيادة تكاليف العمالة في البلدان المتقدمة، قد يتم نقل التجارة البحرية إلى الأساطيل التجارية الوطنية للبلدان النامية. غير أن دول التسجيل المفتوح أربكت هذه العملية من خلال السماح لأصحاب السفن من البلدان المتقدمة بخفض تكاليفها مع الحفاظ على المنافع الاقتصادية للأنشطة لبلدانهم<sup>3</sup>.

ومن أجل القضاء على السجلات المفتوحة، أحييت البلدان النامية طلب وجوب وجود رابطة اقتصادية حقيقية بين السفينة ودولة العلم. ولما كان هذا المفهوم، نتيجة للتغيرات الاقتصادية غير مقبول من معظم البلدان المتقدمة، فإن صياغة نص اتفاقية التسجيل للأمم المتحدة نتيجة هذا التناقض في المصالح وردت مبهمه، مما يترك لدولة العلم مجالا واسعا للتفسير واستخدام السلطة التقديرية، إلى جانب عدم وجود آلية تنفيذية فعالة في مواجهة السفن الأجنبية من طرف الدول الساحلية أو المينائية مما حال دون دخولها حيز التنفيذ. وهذا يؤدي إلى استنتاج مفاده أن محاولة تأسيس مفهوم ملزم قانونا متمثل في وجوب وجود رابطة اقتصادية حقيقية كشرط مسبق لتسجيل السفن قد فشلت.

### ثالثا : مفهوم الرابطة الحقيقية في القضاء الدولي

طُرحت مسألة وجود رابطة حقيقة بين الدولة والسفينة التي تحمل علمها أمام القضاء الدولي في أكثر من مناسبة. فمحكمة العدل الدولية في رأي استشاري بتاريخ 08 جوان 1960م بخصوص تأسيس لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية الاستشارية لم تعالج مباشرة موضوع وجود رابطة حقيقية بين دولة العلم والسفينة<sup>4</sup> غير أنها تعرضت له. إذ بمقتضى المادة 28 من الاتفاقية الملحقة بالوثيقة النهائية للمؤتمر البحري للأمم المتحدة الموقعة في 06 مارس 1948م المنشئة للمنظمة<sup>5</sup>، فإن لجنة الأمن البحري تتشكل من أربعة عشرة عضواً يتم اختيارهم بواسطة الجمعية من

<sup>1</sup> - اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لسنة 1986م.

<sup>2</sup> - Georges ASSONITIS : op.cit. P 163.

<sup>3</sup> - E.LANGAVANT ; op cit .P57. Georges ASSONITIS : op.cit. P 164.

<sup>4</sup> - الرأي الاستشاري لمحكمة العدل الدولية في تأسيس لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة الدولية البحرية الاستشارية.

<sup>5</sup> - United Nations, Treaty Series , vol. 289, p. 3, and vol. 1520, p. 297.

بين الأعضاء الذين لهم مصلحة هامة في مسألة الأمن البحري، من بينهم على الأقل ثمانية من الدول المالكة لأكبر الأساطيل البحرية.

عند قيام الجمعية بتاريخ 14 جانفي 1959م باختيار أعضاء اللجنة وبضغط من بعض القوى البحرية الأوروبية التقليدية، لم يتم انتخاب ليبيريا وإنما للعضوية باللجنة على الرغم من أنهما كانتا آنذاك في المرتبة الثالثة والثامنة على التوالي في مقياس الحمولة.

وجب على محكمة العدل الدولية الرد على التساؤل عما إذا كانت جمعية المنظمة الدولية البحرية الاستشارية في عدم انتخابها تلك الدولتين، قد استخدمت سلطتها الانتخابية بما يتفق مع نص المادة 28 من الاتفاقية<sup>1</sup>. حيث تمسكت كل من ليبيريا وبنما (بدعم من الولايات المتحدة الأمريكية حيث كانتا تُشكلان أعلام ضرورة لهذه الأخيرة) بمعيار الحمولة المسجلة كأساس لتصنيف الدول، كما أضافت ليبيريا بما أنّ معيار الحمولة المسجلة معتمد في تحديد نسبة الاشتراك الواجب دفعها للمنظمة والتي تُقدر لها بنسبة 7% من ميزانية المنظمة بالنظر لحجم الحمولة المسجلة لديها، يجب أن يُعتمد نفس المعيار في انتخاب الدول. فيما اعتبرت دول أخرى على رأسها المملكة المتحدة أنّ المادة 28 تشير للحمولة المملوكة من قبل مواطني دولة العلم<sup>2</sup>.

رفضت محكمة العدل الدولية الأخذ بمعيار الحمولة المملوكة من قبل مواطني دولة العلم، على اعتبار أنّ مثل هذا المعيار ليس عمليا ولا يقينيا، ولا أساس له لا في العمل الدولي ولا في القضاء ولا الفقه<sup>3</sup>. ورأت أنّ معيار الحمولة المسجلة فضلا عن كونه عمليا وسهل التطبيق، فهو يتوافق مع معظم الممارسات الدولية والاستخدامات البحرية. باعتمادها معيار الحمولة المسجلة تكون المحكمة الدولية قد أهملت مسألة أعلام الملاحة، معتبرة بذلك من غير الضروري البحث عن وجود الرابطة الحقيقية المنصوص عليها في المادة 05 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - Claude-Albert COLLIARD : « L'Avis consultatif de la Cour Internationale de Justice sur la Composition du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime ». In: Annuaire français de droit international, volume 6, 1960. P 356.

<sup>2</sup> - E. LANGAVANT, op.cit. P70-71.

<sup>3</sup> - Op.cit. P71.

<sup>4</sup> - E. LANGAVANT-+، op.cit. Georges ASSONITIS : op.cit 1. P 166.

في تاريخ لاحق وأمام نفس المحكمة طُرحت المسألة في قضية برشلونة تراكشن<sup>1</sup> التي تناولت جنسية الشركات لصالح مفهوم الرابطة الحقيقية فيما يتعلق بكل من السفن والشركات .

ففي ردها على الدفع الذي أثارته إسبانيا بعدم قبول الدعوى لانعدام صفة بلجيكا لأن الشركة تحمل الجنسية الكندية، أجابت بلجيكا بأن الشركة هي شركة قابضة يمتلك رأسمالها رعايا وشركات بلجيكية، وخضوع الشركة الأم للقانون الكندي واكتسابها الجنسية الكندية بوصفها تأسست في كندا واتخذت منها مركز إدارتها الرئيسي لا يمنع القول بتبعيتها السياسية للسيادة البلجيكية لارتباط المصالح الإقتصادية التي تقف وراءها بلجيكا وفقا لنظرية الجنسية الفعلية التي تعتنقها محكمة العدل الدولية. مما يجعل الشركة تتمتع بالجنسية البلجيكية ضمنا بناء على معيار الرقابة والتبعية الاقتصادية مادامت خاضعة لإشراف ورقابة الرعايا البلجيكين.

غير أن محكمة العدل الدولية ذهبت إلى عدم قبول دعوى بلجيكا ضد إسبانيا، وقضت في حكمها الصادر في 05 فيفري 1970م بأنه : "لا يجوز التمسك بحق دولة جنسية حملة الأسهم في حماية مواطنيها عند عدم ممارسة دولة جنسية الشركة لحقها، على أساس أن حق الدولة الأولى ثانوي بالنسبة لحق الدولة الثانية، والحق الثانوي لا يظهر للوجود إلا عند اختفاء الحق الأصلي. وبما أن الحق الذي تملكه دولة جنسية الشركة لا ينتهي لمجرد عدم استعماله، فلا يمكن الإدعاء بأن عدم استعمال الحق الأصلي يُمكن دول جنسية حملة الأسهم من ممارسة حقها الثانوي. فدولة جنسية الشركة حرة تماماً في أن تقرر ما إذا كان من المناسب أن تحمي الشركة أم لا، وهي غير ملزمة بإعلان أسباب قرارها". في رأيه المستقل اعتمد القاضي<sup>2</sup> Jessup على القاعدة التي تنص على أن الأفعال الانفرادية للدولة يجب أن تتفق مع مبادئ وقواعد القانون الدولي.

<sup>1</sup> - تتلخص وقائع القضية في أن 'برشلونة تراكشن' شركة تأسست في كندا عام 1911م بموجب قانونها الداخلي، واتخذت فيها مركزا رئيسيا لإدارتها فاكنتسبت بذلك الجنسية الكندية وفقاً للمعيار المتبع في القانون الكندي بينما تركّز نشاطها في إسبانيا بمقتضى امتياز ممنوح لها من طرف الحكومة الإسبانية مع أن ما يقارب نسبة 90% من أسهمها تعود لمساهمين بلجيكين، مما جعل الشركة تحمل جنسية كندا سوريا ومرتبطة فعلياً بلجيكا من خلال المساهمين البلجيكين. وأمام ما اتخذته الحكومة الإسبانية من إجراءات أدت إلى شهر إفلاس الشركة بمقتضى حكم صادر عن القضاء الإسباني، ورفض الحكومة الكندية التصدي لحماية الشركة دبلوماسياً بحجة أن ارتباط الشركة بها ليس سوى شكلي، وباعتبار أن بلجيكا ترتبط بالشركة اقتصادياً أكثر من كندا فقد عمدت للتصدي للموضوع ورفع دعوى الحماية الدبلوماسية ضد إسبانيا بعد فشل المساعي الدبلوماسية بينهما.

[Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited, arrêt, C.I.J. Recueil 1970, p. 3.](#)

<sup>2</sup> - [Opinion individuelle de M. JESSUP](#)

تعرضت المحكمة الدولية لقانون البحار لمفهوم الرابطة الحقيقية في ثلاث قضايا، أول قضية أبدت فيها المحكمة موقفها من مفهوم الرابطة الحقيقية هي قضية سايجا (رقم 02)<sup>1</sup>، ثم تمسكت بنفس الموقف لاحقاً في كل من قضية الأمير الكبير<sup>2</sup> وقضية فرجينيا<sup>3</sup>.

ففي قضية سايجا 02 ادعت غينيا (المدعى عليها) أنّ سانت فنسنت وجزر غرينادين باعتبارها دولة العلم (المدعية) ليس لها حق المثل أمام المحكمة بسبب عدم وجود رابطة حقيقية بينها وبين السفينة سايجا M/V<sup>4</sup>، وبالتالي عدم اعتراف غينيا بجنسية سانت فنسنت وجزر غرينادين للسفينة. المحكمة فسرت شرط الرابطة الحقيقية الوارد في المادة 1/91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على ضوء المواد 92 و 94 من الاتفاقية، وخُصت إلى أن: " الغرض من نص أحكام الاتفاقية على ضرورة وجود رابطة حقيقية بين السفينة ودولة علمها هو تأمين زيادة فعالية تنفيذ واجبات دولة العلم، وليس وضع معيار مرجعي لصحة تسجيل السفن في دولة العلم يجوز الطعن فيه من قبل الدول الأخرى"<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - السفينة سايجا ناقلة نפט عند توقيفها في 28 أكتوبر 1997م، كانت مملوكة لشركة Tabona Shipping Ltd المتواجد مقرها بنينقوسيا، قبرص، وكانت مسيرة من قبل شركة Seascot Shipmanagement Ltd مقرها بغلاسكو، اسكتلندا. وقد استأجرت السفينة من قبل شركة Lemania Shipping Group Ltd مقرها بجنيف، سويسرا. تم تسجيل سفينة سايجا بدولة Saint-Vincent-et-les Grenadines بصفة مؤقتة بتاريخ 12 مارس 1997م لمدة سنة، أي أنّ بتاريخ التوقيف لم يكن التسجيل ساري المفعول حيث أنّه لم يتم تجديده. ربان وطاقم السفينة كانوا جميعاً من الجنسية الأوكرانية. وكان هناك أيضاً ثلاثة مواطنين سنغاليين على متنها. تعمل سايجا على بيع الديزل وأحياناً المياه العذبة لسفن صيد الأسماك وغيرها قبالة سواحل غرب أفريقيا. في القضية قامت السلطات الغينية بتوقيف السفينة في المنطقة الاقتصادية الخالصة بتهمتي التهريب والتهرب الضريبي كون الربان قام باستيراد الديزل دون دفع رسوم الجمارك المفروضة، لجأت دولة Saint-Vincent-et-les Grenadines باعتبارها دولة علم السفينة المحتجزة إلى المحكمة الدولية لقانون البحار بطلب رفع الحجز عن السفينة وتحرير الطاقم، وقد استجابت المحكمة لها.

[Navire « SAIGA » \(No. 2\) \(Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée\), arrêt 01 juillet 1999, TIDM Recueil 1999, p10.](#)

<sup>2</sup> - الأمير الكبير Le Grand Prince سفينة صيد ترفع علم بليز، مالك السفينة PAIK COMMERCIAL CORP شركة خاضعة لقانون دولة بليز أين اتخذت منها مقراً. بتاريخ 26 ديسمبر 2000م قامت فرقاطة فرنسية بالصعود للسفينة التي كانت تمارس الصيد بدون رخصة وبدون إذن مسبق بالدخول في المنطقة الاقتصادية الخالصة لجزر Kerguelen الخاضعة للسيادة الفرنسية، تم احتجاز السفينة وتوقيف الطاقم.

[Navire « Grand Prince » \(No.8\)\(Belize c. France\), prompt mainlevée, arrêt 20 avril 2001, TIDM Recueil 2001.](#)

<sup>3</sup> - السفينة Virginia G ناقلة نפט تم توقيفها بتاريخ 21 أوت 2009م، يسيرها طاقم من 12 فرداً، الربان وسبعة من أفراد الطاقم من جنسية كويبة، ثلاثة من جنسية غينية وواحد من الرأس الأخضر. السفينة مملوكة لشركة Penn Lilac Trading SA شركة خاضعة للقانون البنمي، تم تأسيسها سنة 1998م. وقد استأجرت السفينة سنة 2009م من قبل شركة Lotus Federation شركة إيرلندية متخصصة في بيع الوقود لسفن الصيد. كانت السفينة تحمل شهادة تسجيل مسلمة بصفة نظامية من السلطة البحرية البنمية بتاريخ 23 أوت 2007م صالحة لغاية 16 نوفمبر 2011م، تم تجديد الشهادة بتاريخ 05 أكتوبر 2011م وهي صالحة لغاية 16 نوفمبر 2016م. في القضية قام حرس السواحل لدولة غينيا ببيساو بتوقيف السفينة في المنطقة الاقتصادية الخالصة بتهمة تزويد سفن الصيد في المنطقة بالوقود بدون ترخيص. انفقت الدولتان بنما وغينيا ببيساو على عرض النزاع أمام المحكمة الدولية لقانون البحار.

[Navire « Virginia G » \(Panama/Guinée-Bissau\), arrêt 24 avril 2014, TIDM Recueil 2014, p. 4.](#)

<sup>4</sup> - M/V : Merchant Vessel.

<sup>5</sup> - قضية سايجا الفقرة 83 من القرار.

وقد اعتمدت المحكمة لدعم هذا الاستنتاج على تاريخ صياغة المادة 1/5 من اتفاقية أعالي البحار، إذ في النص النهائي تم استبعاد اعتبار أن وجود رابطة حقيقية يجب أن يكون أساس للاعتراف بجنسية السفن. بالإضافة إلى ذلك، اعتمدت المحكمة على الممارسة اللاحقة، والتي تضمنت فشل اتفاقية التسجيل للأمم المتحدة الدخول حيز التنفيذ، وحقيقة أن كلا من اتفاق تنفيذ أحكام اتفاقية قانون البحار بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال، واتفاق تعزيز الامتثال الدولي للحفظ و تدابير إدارة سفن الصيد في أعالي البحار الموقع بتاريخ 24 نوفمبر 1993م، يحددان بالتفصيل الالتزامات التي تقع على عاتق دولة العلم لسفن الصيد ولكنه لم يتعامل مع الشروط الواجب توافرها لتسجيل هذه السفن أي سفن الصيد.

في قضية الأمير الكبير، وجدت المحكمة أن دولة بليز ليس لها حق المثل أمام المحكمة لأنها لم تتمكن من إثبات أنها دولة العلم لسفينة الصيد المحتجزة. لم يُشر الحكم صراحة إلى مسألة وجود رابطة حقيقية، لكنه يشير إلى أن التسجيل الموثق بصفة نظامية في سجل دولة بليز يكفي لإثبات وجود رابطة حقيقية بين السفينة ودولة العلم<sup>1</sup> - وهو ما لم يتم إثباته في هذه القضية - على الرغم من أن التبعية الاقتصادية للسفينة كانت لإسبانيا، وأن جنسية الربان وجزء من طاقمها إسبانية.

من خلال ما سبق، يبدو أن فقه المحكمة يدعم الرأي القائل بأن التسجيل الصحيح وفقا للقانون الوطني يكفي لإثبات وجود الرابطة الحقيقية. ونتيجة لذلك، لا يتطلب منح الجنسية للسفينة روابط اقتصادية أو اجتماعية إضافية بين السفينة، أصحابها، ودولة العلم.

بقراءة نص المادة 2/94 ب من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تلزم دولة العلم أن تضطلع بالولاية القضائية بموجب قانونها الداخلي على السفن التي ترفع علمها وعلى ربانها وضباطها وأفراد طاقمها في صدد المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية المتعلقة بالسفينة، يمكن تفسير أن الغرض الرئيسي من الرابطة الحقيقية هو تأمين التنفيذ الفعال لمهام دولة العلم عن طريق إنشاء صلة قانونية دائمة بين الدولة والسفينة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - ذلك أن السفينة كانت مسجلة بصفة مؤقتة بدولة بليز تحت رقم 07972047 لمدة محدودة من 16 أكتوبر 2000م إلى غاية 29 ديسمبر 2000م، غير أن توقيف السفينة بتاريخ 26 ديسمبر 2000م حال دون تثبيت التسجيل أو تغيير التسجيل لدولة أخرى.

<sup>2</sup> - Doris KÖNIG : « Flag of Ships », op.cit. p 07.

علاوة على ذلك، رأت المحكمة أنه من الواضح أن مفهوم الصلة الحقيقية لا يمكن التذرع بها من الدول الأخرى لرفض الاعتراف بجنسية السفينة المعنية. فالسبب الكامن وراء هذا القرار هو ضرورة الحفاظ على النظام العام واليقين القانوني في أعالي البحار، وتجنب العواقب الغير المرغوب فيها للدعوات التي تتصل بالسفن التي تبحر دون تحقق شرط الرابطة الحقيقية بأنها عديمة الجنسية.

خلاصة القول أنه في قطاع النقل البحري التجاري، كان استيعاب المجتمع الدولي لظاهرة أعلام الملائمة منذ فترة طويلة، غير أن فشل محاولاته لمكافحتها والقضاء عليها، يرجع أساساً لأسباب اقتصادية. على العكس من ذلك، وضع عدد من الدول البحرية التقليدية السجلات الفرعية التي تشبه السجلات المفتوحة التي تسمح، على وجه الخصوص، بتوظيف طاقم أجنبي من أجل الحد من تكاليف العمالة وزيادة المرونة التشغيلية لملاك السفن.

على الرغم من أن الموقف من ظاهرة أعلام الملائمة قد تغير مع مرور الوقت، فإنها لا تزال تمثل مشكلة كونها تستوعب المزيد من السفن دون المستوى المطلوب، التي وإن كانت لا تقتصر على أسطول أعلام الملائمة، تعتبر جزء من مشكلة أوسع نطاقاً من نقص رقابة دولة العلم بشكل عام.

في الأخير إن منح الدولة جنسيتها لسفينة تتوفر على الشروط المطلوبة قانوناً، تنشأ عنه علاقة قانونية تتمثل في مجموعة من الحقوق و الواجبات لكل طرف في مواجهة الآخر. ما يهم في هذه الدراسة هي واجبات دولة العلم لما لها من بالغ الأثر في موضوع الدراسة المخصص لتأمين سلامة وأمن الملاحة البحرية.



## المبحث الثاني : السلامة و الأمن البحريين في التشريعات الدولية والوطنية

التجارة البحرية الدولية عبارة عن علاقات تتميز بالتعقيد، فهي تخص مجموعة من الأطراف التي تُمثل مصالح مختلفة ومتناقضة تهدف أساسا لتحقيق الربح، هذا التناقض لا يمكن تجاوزه عند إخضاع هذه العلاقات لمنظومة قانونية تهدف لتحقيق السلامة البحرية التي لا تخص السفينة وحدها كمال منقول، وإنما هي قضية تسيير تُعالج مسؤولية المتعاملين في مجال النقل البحري عن طريق وسائل تتسم بالطابع الدولي.

### المطلب الأول : دور المجتمع الدولي في نشأة وتطور مفهوم السلامة و الأمن البحريين في القانون الدولي

قبل إنشاء المؤسسات تكفلت الأمم البحرية بسلامة الملاحة البحرية، فخلال أواسط القرن التاسع عشر تم فرض بعض قواعد سلامة الملاحة البحرية على الصعيد الدولي، سواء عن طريق اتفاقيات ثنائية، أو بواسطة القرارات الانفرادية للدول. أولى بوادر الاهتمام بسلامة الملاحة البحرية ترجع إلى سنة 1848م حين أبرمت كل من فرنسا وبريطانيا اتفاقات تقضي بالزام سفن كل منهما بقواعد إنارة موحدة. وفي سنة 1856م قام الملازم موري Maury وهو تقني أمريكي باقتراح وضع طرق إلزامية في شمال الأطلسي (طريق شمالي للسفن القادمة من أوروبا، وطريق جنوبي للسفن المتوجهة من أمريكا الشمالية نحو أوربا). في سنة 1889م شاركت 27 دولة في مؤتمر بواشنطن اتخذت فيه مجموعة من القرارات تم اعتمادها لاحقا في الاتفاقيات المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية<sup>1</sup>. هذه القواعد كانت مستوحاة أساسا من تطبيقات Trinity House وهي منظمة الطيارين البريطانيين.

ومنذ إنشاء منظمة الأمم المتحدة طرحت الدول الأعضاء التساؤل حول إنشاء هيئة بحرية متخصصة على غرار المنظمة الدولية للطيران المدني التي أنشأت قبل منظمة الأمم المتحدة بتاريخ 07 ديسمبر 1944م<sup>2</sup>.

### الفرع الأول : دور المجتمع الدولي على المستوى المؤسسي

ظهرت اختلافات بخصوص إنشاء منظمة بحرية دولية بين الدول البحرية، منها من قبل بفكرة إنشاء هيئة دولية ذات اختصاص واسع فيما يتعلق بالمسائل البحرية على غرار فرنسا، ومنها من أبدت تحفظات حول الموضوع على اعتبار أنها أمم بحرية تقليدية خوفا من التضيق من مبدأ حرية التجارة،

<sup>1</sup> - Philippe BONASSIES : "La loi du pavillon et les conflits de droit maritime", op.cit.p 613.

<sup>2</sup> - Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

تمثلت هذه الدول خصوصا في الدول الاسكندنافية وبدرجة أقل المملكة المتحدة. إلا أنها قبلت فقط بصلاحيات تقنية للهيئة<sup>1</sup>. وبحلول عام 1912م وإثر غرق سفينة Titanic شرعت المجموعة الدولية بالالتزام بسياسة منهجية منظمة بهدف تطوير السلامة البحرية<sup>2</sup>. نتج عن هذا التطور ظهور مؤسسة دولية (أولا)، ثم لاحقا ظهرت مؤسسة إقليمية مهتمة بمسائل السلامة البحرية متمثلة في الوكالة الأوربية للسلامة البحرية (ثانيا).

### أولا : المنظمة البحرية الدولية

#### أ) نشأة المنظمة البحرية الدولية :

أنشأت "المنظمة الدولية البحرية الاستشارية "IMCO" عام 1948م التي تحولت عام 1982م إلى المنظمة البحرية الدولية "OMI"، وهي الهيئة المتخصصة الوحيدة من هيئات الأمم المتحدة التي تتخذ من عاصمة المملكة المتحدة مقرا لها<sup>3</sup>، تجتمع الجمعية العامة التي تُشكل الهيئة التوجيهية للمنظمة مرة كل سنتين. وخلال الفترات بين الدورات يقوم المجلس الذي يتألف من 40 حكومة عضو تنتخبها الجمعية، مقام هذه الأخيرة.

منذ عام 1959م، تقوم المنظمة البحرية الدولية (التي كانت وقتذاك تسمى المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية للملاحة البحرية)، وهي الوكالة المتخصصة الوحيدة التابعة للأمم المتحدة المكرسة، على سبيل الحصر، للشؤون البحرية، بوضع معاهدات شاملة متعددة الأطراف تفرض أساسا على دولة العلم مجموعة كبيرة من التدابير التقنية المختلفة التي تهدف إلى تحسين سلامة النقل البحري ومنع التلوث البحري من السفن . ومما له صلة بذلك أنّ تدابير المراقبة من قبل دولة الميناء تنظم أيضا في معاهدات تضعها المنظمة البحرية الدولية وتهدف إلى منع وتصحيح أوجه النقص في ممارسة دولة العلم لاختصاصها. تقوم الدول بتنفيذ أهم معاهدات المنظمة البحرية الدولية في جميع أنحاء العالم وتمثل في مجملها ما بين 95 و 99 في المائة من الحمولة الإجمالية لأساطيل العالم التجارية.

ومنذ عام 1973م ساهمت أمانة المنظمة البحرية على نحو فعال في أعمال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار من أجل ضمان تطابق إعداد صكوك المنظمة البحرية الدولية مع المبادئ الأساسية التي يُسترشد بها في إعداد اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م لقانون البحار. ورغم أنّ المنظمة البحرية الدولية لم تُذكر صراحة إلا في مادة واحدة من مواد الاتفاقية (المادة 2 من المرفق الثامن)، فإنّ

<sup>1</sup> - Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL : « Droit maritime » , édition L.G.D.J DELTA.2006.p22.

<sup>2</sup> - Ibid . p23.

<sup>3</sup> - تضم بتاريخ جوان 2014 م، 170 دولة عضو، وأربعة دول منتسبين: جزر فارو، إيسلندا، هونكونغ وماكاو.

عدة أحكام في الاتفاقية تشير إلى "المنظمة الدولية المختصة" بهدف اعتماد قواعد ومعايير نقل بحري دولي في مسائل تتصل بالسلامة البحرية وكفاءة الملاحة ومنع التلوث من السفن أو عن طريق الإغراق ومكافحته.

تعتبر نشاطات المنظمة البحرية الدولية في مجال السلامة البحرية - في سابقة من نوعها في تاريخ الملاحة البحرية- الأهم على الإطلاق في الوقت الحالي<sup>1</sup>، فمنذ بداية ظهورها أخذت على عاتقها التكفل بمختلف الاتفاقيات المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية. كما أدت المنظمة دورا حيويا باعتماد حوالي 50 اتفاقية وبروتوكولا، إلى جانب وضع الاتفاقيات، اعتمدت المنظمة ما يزيد على 1000 مدونة وتوصية تتعلق بالسلامة البحرية والأمن البحري ومنع التلوث ومسائل أخرى ذات صلة، وذلك من خلال لجانها التي تضطلع بمعظم أعمال المنظمة إلى جانب اللجان الفرعية التي تم تشكيلها حسب الحاجة للتكفل بكل موضوع على حدى.

كما سبق الإشارة إليه سالفًا، تهتم السلامة البحرية بالوقاية من المخاطر التي يكون مصدرها الطبيعة أو العامل البشري المتمثل في عدم التحكم في التقنية. هذه المسائل تُعالج من طرف الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية من خلال اللجان التقنية لهذه الأخيرة مستفيدة من دعم ومشاركة عديد المنظمات الحكومية والغير حكومية التي تتمتع بصفة مستشار لدى المنظمة الدولية البحرية.

### ب) لجان المنظمة البحرية الدولية

فضلا عن الجمعية والمجلس تمثل لجنة السلامة البحرية<sup>2</sup> MSC أحد أبرز الأجهزة التي شكّلت بمقتضى اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية التي اعتمدت عام 1948م. تعالج لجنة السلامة البحرية اليوم جميع المسائل ذات الصلة بسلامة النقل البحري والأمن البحري وأعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن. ولا بدّ من الإشارة هنا إلى أنّ السلامة والأمن البحريين تضطلع بهما نفس اللجنة على مستوى المنظمة البحرية الدولية، وإن كانا يختلفان من حيث المواضيع التي تدخل في نطاق كل منهما كما سبق شرحه، إلا أنّه من الناحية التشريعية تتكفل بهما نفس الهيئة أي لجنة السلامة البحرية. أما لجنة حماية البيئة البحرية<sup>3</sup> MEPC، المسؤولة عن تنسيق أنشطة المنظمة في مجال منع تلوث البيئة من السفن ومكافحته، فأنشأتها الجمعية في نوفمبر 1973م<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - الأهداف العامة للمنظمة البحرية الدولية تتجسد في شعارها: "السلامة النقل البحري وأمنه وفعاليته في محيطات نظيفة".

<sup>2</sup> - MSC : Maritime Safety Committee. In [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>3</sup> - MEPC : Maritime Environment Protection Committee.

<sup>4</sup> - محمد البراز: "حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي"، منشأة المعارف، مصر 2006م. ص 154.

تشتمل هاتان اللجنتان على عدد من اللجان الفرعية هي : اللجنة الفرعية المعنية بالعنصر البشري والتدريب والخفارة وسلامة الملاحة<sup>1</sup> HTW، اللجنة الفرعية المعنية بتنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية، اللجنة الفرعية المعنية بالملاحة والاتصالات والبحث والانتقاذ<sup>2</sup> NCSR، اللجنة الفرعية المعنية بمنع التلوث ومواجهته<sup>3</sup> PPR، اللجنة الفرعية المعنية بتصميم السفن وبنائها<sup>4</sup> SDC، اللجنة الفرعية المعنية بنظم السفن وتجهيزاتها<sup>5</sup> SSE، واللجنة الفرعية المعنية بنقل البضائع والحاويات<sup>6</sup> CCC.

اللجنة القانونية شُكلت في الأصل لمعالجة المشاكل القانونية التي استتبعتها حادثة السفينة Torrey Canyon التي وقعت عام 1967م<sup>7</sup>، أصبحت فيما بعد لجنة دائمة مسؤولة عن النظر في كل المسائل القانونية المشمولة باختصاصات المنظمة.

لجنة التعاون التقني مسؤولة عن تنسيق أنشطة المساعدة التقنية التي تضطلع بها المنظمة في الميدان البحري لاسيما تلك الأنشطة التي تُنفذ لفائدة البلدان النامية. أما لجنة التسهيلات فهي مسؤولة عن الأنشطة والمهام التي تنفذها المنظمة لتسهيل حركة النقل البحري الدولي. الغرض من هذه الأنشطة والمهام هو تقليص المعاملات الرسمية وتبسيط الوثائق المطلوبة من السفن عند دخول الموانئ أو سائر الفُرص البحرية أو مغادرتها.

باب المشاركة في أعمال جميع اللجان التابعة للمنظمة البحرية الدولية مفتوح أمام جميع الحكومات الأعضاء على قدم المساواة.

<sup>1</sup> - HTW : Human Element, Training and Watchkeeping.

<sup>2</sup> - NCSR : Navigation, Communications and Search and Rescue.

<sup>3</sup> - PPR : Pollution Prevention and Response.

<sup>4</sup> - SDC : Ship Design and Construction.

<sup>5</sup> - SSE : Ship Systems and Equipment.

<sup>6</sup> - CCC : Carriage of Cargoes and Containers.

<sup>7</sup> - يتم التعرض للحادثة بالتفصيل في الفصل المخصص للحفاظ على البيئة البحرية.

## ثانيا : الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية

أمام النقائص والعراقيل التي واجهت دول الإتحاد الأوربي على الصعيد الإقليمي في فرض امتثال السفن التي ترفع علم أجنبي لمعايير السلامة، بادرت الدول الأعضاء بإنشاء الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية<sup>1</sup> بموجب اللائحة (EC) No 1406/2002 الصادرة بتاريخ 27 يونيو عام 2002م، بصيغتها المعدلة.

تعمل الوكالة على مساعدة الدول الأعضاء في الإتحاد الأوربي على وضع وتنفيذ التشريعات الأوروبية بشأن السلامة والأمن البحري والتلوث عن طريق السفن. وهي أيضا مسؤولة عن منع انسكاب النفط، وعمليات تنظيف ورصد وتحديد وتتبع حركة السفن عن بُعد. تتمثل أنشطة الوكالة في الزيارات التقنية حيث تساعد على تقييم مؤسسات التصنيف المعترف بها من قبل الدول الأعضاء في الإتحاد الأوربي.

كما تعمل الوكالة على تقييم نظم التعليم وتسليم الشهادات البحرية للبلدان الغير أعضاء في الإتحاد الأوربي. تتحقق الوكالة من أن تفتيش السفن التي ترسو في الموانئ الإتحاد الأوربي قد نُفذ بشكل صحيح، وتتفقد الوكالة الأنظمة الوطنية لمراقبة حركة السفن، إلى جانب الرقابة على المرافق المينائية المخصصة لجمع ومعالجة النفايات في الإتحاد الأوربي. لهذا الغرض توفر الوكالة الدعم للتكوين والتدريب وتبادل الممارسات الجيدة في مجال الأمن والسلامة البحرية وحماية البيئة.

### أ) خدمات المعلومات البحرية التي تقدمها الوكالة:

تعمل الوكالة على تقديم خدمات المعلومات البحرية المتعلقة برصد حركة السفن في المياه الأوروبية (SafeSeaNet) ، إلى جانب إنشاء مركز تتبع حركة السفن عن بعد للإتحاد الأوربي الذي يوفر البيانات بشكل تعاوني لجميع السفن التي ترفع علم الإتحاد الأوربي في العالم. يتم تبادل بيانات تتبع حركة السفن عن بُعد الموثقة على مستوى المركز في إطار التجارة الدولية مع مراكز بيانات تتبع حركة السفن عن بُعد في جميع أنحاء العالم<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - EMSA European Maritime Safety Agency.

<sup>2</sup> - [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)

وبخصوص إدارة التلوث البحري، تراقب الوكالة تسرب النفط عبر الأقمار الصناعية (CleanSeaNet)، إذ في حالة تسرب نفطي ضخم، يمكن للوكالة استئجار السفن ومكافحة التلوث مما يجعلها جاهزة للتدخل في غضون ساعات لتقديم المساعدة إلى أي بلد في الاتحاد الأوروبي<sup>1</sup>.

### ب)- رقابة دولة الميناء في ظل الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية:

يتمد الساحل في دول الاتحاد الأوروبي على طول آلاف الكيلومترات، ويحتوي على أكثر من 1.000 ميناء. هذا الوضع سمح لدول الاتحاد بالتعامل مع حوالي 90% من التجارة الخارجية للاتحاد الأوروبي وحوالي 40% من حجم التجارة بين دول الاتحاد. ينطوي هذا التعامل على 3.5 مليار طن من البضائع و 350 مليون مسافر يتم نقله على الآلاف من الرحلات البحرية سنوياً<sup>2</sup>.

بناءً عليه، من المهم جداً أن يعمل النقل البحري بدول الاتحاد الأوروبي بطريقة سليمة وأمنة وصديقة للبيئة. ودعماً لهذه الأهداف، وبالإضافة إلى الأنظمة والإجراءات المعمول بها في كل بلد، خصص الإتحاد الأوروبي حيزاً للتشريعات البحرية. من ذلك التوجيه المتعلقة برقابة دولة الميناء 2009/16/EC بصيغتها المعدلة<sup>3</sup> ولوائحها التنفيذية<sup>4</sup> التي تعتبر جزءاً مهماً من التشريع البحري للاتحاد. وتهدف هذه التوجيهية إلى ضمان وجود رقابة فعّالة على الامتثال للمعايير الدولية من قبل السفن في موانئ الاتحاد الأوروبي، وبالتالي ضمان أن السفن التي تبحر في مياه الاتحاد الأوروبي قد تم بناؤها وصيانتها بالشكل المناسب.

على هذا الأساس، مُنحت الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية المسؤولية التقنية لرصد رقابة دولة الميناء على مستوى الاتحاد الأوروبي. تنطوي هذه المسؤولية على تقييم أداء أنظمة التفتيش لدولة الميناء العضو في الاتحاد الأوروبي، إلى جانب ذلك إجراء تحليل شامل للإحصاءات الشاملة المتعلقة

<sup>1</sup> - Inventory of EU Member State Oil Pollution Response Vessels 2016. Available on : [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)

<sup>2</sup> - <http://www.emsa.europa.eu/>, consulté le 30/09/2016.

<sup>3</sup> - التوجيهية 2009/16/EC دخلت حيز النفاذ في 17 يونيو 2009 وبدأ تطبيقها اعتباراً من 1 يناير 2011م. وقد تم تعديلها بالتوجيهية 2013/38/EC التي دخلت حيز التنفيذ في 20 أوت 2013م، مما يسمح لـPCOs لدخول اتفاقية العمل البحري حيز النفاذ. على أن يتم تطبيق الأحكام المعدلة في التشريعات الوطنية للدول الأعضاء في موعد أقصاه 21 نوفمبر 2014م.

[DIRECTIVE 2013/38/UE](http://www.emsa.europa.eu/) DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 12 août 2013 portant modification de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).

<sup>4</sup> - لائحة المفوضية رقم 2010/428 المتعلقة بتنفيذ المادة 14 من التوجيهية رقم 2009/16/EC الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس فيما يتعلق بتوسيع تفتيش السفن. لائحة المفوضية رقم 2010/801 المؤرخة في 13 سبتمبر 2010م المتعلقة بتنفيذ المادة 10 (3) من التوجيهية رقم 2009/16/EC المتعلقة بمعايير دولة العلم.

بالسفن التي ترسو في موانئ دول الاتحاد، ودراسة تقييم المخاطر وتوفير النتائج التي تستخدم لوضع أهداف وإجراءات التحسين المستمر للأداء رقابة دولة الميناء في الاتحاد الأوروبي.

وبالإضافة إلى ذلك، تنفذ الوكالة عددا من مهام الدعم في هذا المجال من أجل ضمان الفعالية الشاملة لنظام رقابة دولة الميناء في الاتحاد الأوروبي. وتشمل هذه المهام:

- تقديم المساعدة التقنية إلى المفوضية الأوروبية والدول الأعضاء فيما يتعلق بتنفيذ التوجيهة 2009/16/EC وتعديلاتها،

- توفير، بناء على طلب المفوضية، المساعدة التقنية، بما في ذلك تنظيم الأنشطة التدريبية ذات الصلة، إلى الدول التي تستعد للانضمام إلى الاتحاد، للبلدان الشريكة في الجوار الأوروبي والدول المشاركة في مذكرة التفاهم المبرمة بباريس،

- مساعدة المفوضية في نشر المعلومات المتعلقة بالسفن وفقا لتوجيهات 2009/16/EC،

- توفير الإحصاءات والمعلومات والبيانات إلى المفوضية الأوروبية والدول الأعضاء،

- تقديم المساعدة التقنية اللازمة للدول الأعضاء والمفوضية للإسهام في الأعمال ذات الصلة من الهيئات التقنية من المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية و مذكرة التفاهم باريس،

- تطوير وتنفيذ، بالتعاون مع الدول الأعضاء والمفوضية، نظام المعلومات THETIS، والذي يعتمد على نظام التفتيش من قبل دولة الميناء.

- تطوير وتنفيذ "خطة المجموعة المنسقة"<sup>1</sup> لتدريب وتقييم الكفاءات من مفتشي رقابة دولة الميناء من قبل الدول الأعضاء، وتنظيم وتقديم التدريب من خلال حلقات دراسية لضباط رقابة دولة الميناء.

- تطوير وإدارة وتشغيل برنامج التعلم عن بعد لضباط رقابة دولة الميناء.

- تطوير وإدارة وتشغيل قاعدة بيانات (RuleCheck) للوثائق ذات الصلة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية والمتعلقة بإجراءات رقابة دولة الميناء.

<sup>1</sup> - Harmonized Community Scheme.

### (ج) - علاقة الوكالة بالدول الأعضاء :

بناءً على طلب المفوضية الأوروبية تعمل الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية على التحقق من التنفيذ الفعّال من قبل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي للتشريعات البحرية للاتحاد الأوروبي. لهذا الغرض هناك عدة أسباب للتحقق من كيفية تنفيذ التشريعات البحرية في الممارسة العملية، بما في ذلك كشف الثغرات في النظام العام للسلامة، بالإضافة لتعزيز نهج موحّد في جميع أنحاء الاتحاد الأوروبي وتحسين كفاءة وفعالية التدابير المتخذة.

لتحقيق ذلك، تقوم الوكالة ببرمجة زيارات إلى دول الاتحاد الأوروبي ودول المجموعة الأوروبية للتجارة الحرة<sup>1</sup> AELE بناء على طلب من المفوضية الأوروبية وهيئة مراقبة المجموعة على التوالي، وذلك وفقاً للمادة 3/1 من اللائحة (EC) No 1406/2002 بصيغتها المعدلة المنشأة للوكالة الأوروبية للسلامة البحرية<sup>2</sup>.

إلى جانب الزيارات تقوم الوكالة بعمليات تفتيش للتحقق من مطابقة معايير السلامة. وفي مجال الأمن البحري مُنحت الوكالة مهمة مساعدة المفوضية من خلال التفتيش الذي تقوم به الدول الأعضاء بموجب اللائحة (EC) رقم 2004/725 بشأن تعزيز أمن السفن والمرافق المينائية. وتدعم الوكالة المفوضية بتفتيش الإدارات الوطنية المسؤولة عن أمن السفن، والمرافق المينائية، شركات النقل البحري ومنظمات الأمن المعترف بها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - AELE : L'Association Européenne de Libre-Échange / [EFTA](#) : The European Free Trade Association.

<sup>2</sup> - Article 3.1 of Regulation (EC) No 1406/2002 :- « In order to perform the tasks entrusted to it and to assist the Commission in fulfilling its duties under the Treaty on the Functioning of the European Union, and in particular the assessment of the effective implementation of relevant Union law, the Agency shall carry out visits to Member States in accordance with the methodology established by the Administrative Board. »

<sup>3</sup> - <http://www.emsa.europa.eu/>



## الفرع الثاني : دور المجتمع الدولي على المستوى التشريعي

على المستوى التشريعي عكف المجتمع الدولي على سن اتفاقيات توضح وتحدد واجبات دولة العلم في شأن السلامة والأمن البحريين. وأهم هذه الاتفاقيات اتفاقية قانون البحار باعتبارها دستور المحيطات (أولا)، ومجموعة من الاتفاقيات تكفلت المنظمة البحرية الدولية بالإشراف على وضعها بما يتوافق والمنظومة التشريعية البحرية الدولية (ثانيا).

### أولا : واجبات دولة العلم بموجب اتفاقية قانون البحار

كان من أوجه القصور في اتفاقية 1958م لأعالي البحار أن واجبات دول العلم لم تحدد بشكل واضح، لتصحيح هذا الوضع تم تحديد التزامات دولة العلم في مواجهة المجتمع الدولي صراحة في المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. فتحول بذلك تركيز المناقشة في المؤتمر الثالث لاتفاقية قانون البحار من شرط وجود رابطة حقيقية إلى قائمة غير حصرية مفصلة من الواجبات المفروضة على دولة العلم التي وضحت واجبات دول العلم بتفصيل أكثر بكثير مما كانت عليه في اتفاقية أعالي البحار.

فقد نصت المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الواردة تحت عنوان، واجبات دولة العلم، على ما يلي :

" 1- تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها.

2- وعلى كل دولة بوجه خاص :

(أ) أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة، عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها الأنظمة الدولية المقبولة عموما،

(ب) وأن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها وعلى ربانها وضباطها وأفراد طاقمها في صدد المسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية المتعلقة بالسفينة.

3- تتخذ كل دولة، بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق، بعدة أمور منها :

(أ) بناء السفن ومعداتها وصلاحياتها للبحار،

(ب) تكوين طواقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم، أخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة،

(ج) استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات.

4- تتضمن هذه التدابير ما يكون ضروريا لتأمين :

(أ) أن تخضع كل سفينة، قبل التسجيل وعلى فترات مناسبة بعد ذلك، للتفتيش من قبل مفتش سفن مؤهل، وأن تحمل من الخرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما يكون ملائما لسلامة ملاحتها،

(ب) أن تكون كل سفينة في عهدة ربان وضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة، وبوجه خاص في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية، وأن يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتنا،

(ج) أن يكون الربان والضباط، وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة، على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة.

5- تكون كل دولة، عند اتخاذ التدابير التي تدعو إليها الفقرتان 3 و4، مطالبة بأن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً وبأن تتخذ أية خطوات قد تكون لازمة لضمان مراعاتها.

6- يجوز لدولة لديها أسباب واضحة للاعتقاد بأن الولاية والرقابة الصحيحتين لم تمارسا فيما يتعلق بسفينة ما أن تقدم تقريراً بهذه الوقائع إلى دولة العلم. وتتولى دولة العلم عند استلام هذا التقرير التحقيق في المسألة وتتخذ، إذا رأت ذلك مناسباً، أي إجراء ضروري لمعالجة الحالة.

7- تأمر كل دولة بتحقيق، يجري على يد شخص أو أشخاص من أصحاب المؤهلات المناسبة أو أمامهم، في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار يكون للسفينة التي ترفع علم الدولة شأن بها وتنجم عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعايا دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة لدولة أخرى، أو بالبينة البحرية. وتتعاون دولة العلم والدولة الأخرى في أي تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى في أي حادث بحري أو حادثة ملاحية من هذا النوع."

بهدف ممارسة المزيد من الضغوط لتحقيق فعالية هذه الواجبات وبالتالي منع تشغيل السفن الغير مستوفية للشروط، تلتزم دولة العلم بأن تفرض وتنفذ التدابير الضرورية على سفنها لضمان النظام والسلامة في البحر. وتشمل هذه التدابير واجب مسك سجل نظامي، والاضطلاع بالولاية

القضائية على السفينة وطاقتها فيما يتعلق بالمسائل الإدارية والتقنية والاجتماعية، إخضاع السفينة للتدابير اللازمة للتأكد من أن الربان، الضباط، وأفراد الطاقم مؤهلون، إلى جانب الالتزام بإجراء تحقيقات في الحوادث البحرية.

ومنذ أن أصبح النقل البحري نشاطا تجاريا ذو طابع دولي صار التكافؤ بين الأطراف الفاعلة إلى جانب دولة العلم في هذا المجال أمرا ملحا في اتخاذ هذه التدابير، وذلك لتتوافق مع القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما والمعتمدة من قبل المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية وضمن تقيّد السفن بها<sup>1</sup>. يهدف هذا الالتزام في المقام الأول إلى منع دول العلم من فرض تشريعات أقل صرامة من أجل منح ملاك السفن ميزة اقتصادية على منافسيهم الذين لديهم امتثال للمعايير الدولية. وبالإضافة إلى ذلك، فإنه يضمن توحيد المعايير القانونية والتقنية على المستوى العالمي.

وهناك صكوك أخرى للمنظمة البحرية الدولية تنظم على وجه الحصر تدابير مكافحة التلوث، بصرف النظر عما إن كان إدخال المواد الملوثة في البحر جاء نتيجة لحادثة تشمل إحدى السفن أو من تصريح تشغيلي من السفن. وقد ثبتت فعالية هذه الصكوك كوسيلة لتنفيذ المادة 217 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تنص على الالتزامات الأساسية المفروضة على دولة العلم لضمان امتثال سفنها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام.

في هذا الصدد اهتمت الاتفاقيات الدولية بصلاحية السفن للإبحار وتجنب الاصطدام وتحديد خطوط الشحن، وإنشاء المساعدات الملاحية، معايير حماية الطاقم والبحارة، والوقاية والحد من التلوث البحري.

وفيما يتعلق بحماية البيئة البحرية، دولة العلم ملزمة صراحة بتبني القوانين والأنظمة التي هي على الأقل بنفس فعالية القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموم<sup>2</sup>. وتجدر الإشارة أن المواد 94 (5) و211 (2) من اتفاقية قانون البحار، والقواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما الواردة في هذه الاتفاقيات تلزم دولة العلم تلقائيا على الرغم من أنها قد لا تصدق على الاتفاقيات<sup>3</sup>.

فمنذ أن أصبحت حماية البيئة البحرية واحدة من الأهداف الرئيسية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، تمّ التفصيل في التزامات دول العلم بهذا الخصوص بتخصيص الجزء الثاني عشر

<sup>1</sup> - المادة 94 (5) اتفاقية قانون البحار.

<sup>2</sup> - المادة 211 (2) اتفاقية قانون البحار.

<sup>3</sup> - أحمد محمود الجمل: "حماية البيئة البحرية من التلوث"، منشأة المعارف. دون ذكر سنة النشر. ص 13.

من الاتفاقية لموضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها بموجب المادة 217. كما يجب التحقيق في الانتهاكات المزعومة، وعند الاقتضاء، إجراء تحقيق واعتماد عقوبات رادعة في شدتها للحد من الانتهاكات<sup>1</sup>.

باختصار، فقد تم تقييد الصلاحيات التشريعية لدولة العلم بواجب الامتثال للقواعد والمعايير الدولية في حين تم تعزيز سلطات إنفاذها. إذ يعمل المجتمع الدولي على استخدام صلاحياته التشريعية والإدارية من أجل الحفاظ على السلامة والأمن في عرض البحر، وكذلك لحماية البيئة البحرية. هذه الأهداف هي في المصلحة العامة لجميع الدول، فضلا عن البشرية جمعاء، مع منح دولة العلم واجب الإنفاذ الفعال للقوانين واللوائح والمعايير التي لا تقل فعالية عن تلك المتعارف عليها على المستوى الدولي.

### ثانيا : التزامات دولة العلم بموجب اتفاقيات المنظمة الدولية البحرية

خُصص أول مؤتمر عقدته المنظمة البحرية الدولية في عام 1960م، بحسب ما اقتضى الأمر لمسألة السلامة البحرية. واعتمد هذا المؤتمر الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار التي دخلت حيّز النفاذ في عام 1965م لتحل محل النص المُعتمد عام 1948م. تناولت الاتفاقية مجموعة من التدابير تهدف إلى تعزيز سلامة النقل البحري.

وتشمل الاتفاقيات الأخرى المتصلة بالسلامة ومكافحة التلوث التي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية (التي سيتم التعرض لها لاحقا حسب كل موضوع بشيء من التفصيل) والتي تعتبر محل الإحالة الواردة في المادة 94 من اتفاقية قانون البحار المتعلقة بالسلامة والتي تنص على تدابير تهدف إلى كفالة التنفيذ الفعّال للالتزامات بالسلامة ومكافحة التلوث بشأن النقل البحري ما يلي :

- 1- الاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة 1966م ، والبروتوكول المتصل بها لعام 1988م.
- 2- الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن 1969م.
- 3- اتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحر 1972م.
- 4- الاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب الملاحين وإصدار الشهادات ومراقبتهم 1968م.
- 5- الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر 1979م.
- 6- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن 1973م، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المتصل بها لعام 1978م.

<sup>1</sup> - المادة 217 (7) اتفاقية قانون البحار.

7- الاتفاقية الدولية لمراقبة النظم الضارة المضادة للحشف المستعملة في السفن 2001م.

وبما أنّ صيد الأسماك يختلف إلى حدّ ما عن أشكال النشاط البحري الأخرى لدرجة أنّه يصعب تطبيق معظم اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية تطبيقاً مباشراً على سفن الصيد. فقد جاءت اتفاقية توريمولينوس الدولية لسلامة سفن الصيد لسنة 1977م لحل بعض هذه المشكلات، إلاّ أنّ الصعوبات التقنية حالت دون دخولها حيز النفاذ وُعِدّت ببروتوكول اعتمد في عام 1993م. كما اعتمد مؤتمر عُقد في جنوب افريقيا في أكتوبر 2012 اتفاقاً يساعد على دخول الاتفاقية حيز النفاذ<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني : أحكام السلامة و الأمن البحريين في القانون الوطني

إنّ دور المجتمع الدولي في إرساء قواعد السلامة والأمن البحريين في إطار اتفاقيات دولية لا يُؤتي ثماره إلاّ من خلال المصادقة على هذه الاتفاقيات (الفرع الأول)، وتنفيذها على الوجه الصحيح بما يضمن تحقيق الأهداف المتوخاة من وضع هذه الاتفاقيات (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول : إجراءات الإنضمام و التصديق

كانت الجهود المبذولة على مدى سنوات لاستخلاص الدروس المستفادة من الكوارث الكبرى وتمكين اتفاقية سلامة الأرواح في البحر (سولاس) لمتابعة التقدم التقني محكوماً عليها بالفشل بسبب طبيعة إجراء دخول التعديلات حيز النفاذ الذي اعتمده مؤتمر عام 1960م. إذ بموجب هذا الإجراء تدخل التعديلات حيز النفاذ بعد مضي اثني عشر شهراً من قبول أغلبية ثلثي الأطراف في الاتفاقية أن تعدل.

كان هذا الإجراء مُرضياً في الماضي عندما تمّ التصديق على معظم المعاهدات الدولية من قبل عدد قليل نسبياً من البلدان، ولكن خلال الستينيات أخذ عدد أعضاء الأمم المتحدة والمنظمات الدولية مثل المنظمة البحرية الدولية يتصاعد، حيث تزايد عدد البلدان المستقلة أكثر ولكثير منها الأسطول التجاري الخاص بها. هذا التزايد المضطّرّد في أطراف المعاهدة يعني عدداً أكبر من التصديقات لتلبية الشروط اللازمة لبدء نفاذ التعديلات، مما من شأنه أن يأخذ الكثير من الوقت، حيث يتجاوز الزمن هذه التعديلات قبل أن تصبح من قواعد القانون الدولي<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - Doris KÖNIG : « Flags of Convenience »,op.cit. P05.

<sup>2</sup> - Umberto LEANZA : « Le régime juridique international de la mer Méditerranée ». In: Recueil des cours de l'Académie de droit international de la Haye, Volume 236, (1992). p 362.

إنّ الطابع التقني لبعض اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية يجعل هذه الأخيرة محل تعديلات مستمرة لأخذ بعين الاعتبار التطورات التكنولوجية. هذه الحركية في مضمون الاتفاقيات تطرح مشكلة دخول حيز التنفيذ التعديلات المعتمدة. عند التمسك بالقواعد الكلاسيكية لاتدخل التعديلات حيز التنفيذ إلا بعد المصادقة عليها من طرف الأغلبية، في المنظمة الأغلبية المعتمدة هي ثلثي الأعضاء. لتفادي هذا الإشكال تمّ منذ سنة 1972م اعتماد إجراء جديد أكثر سرعة وأكثر فعالية يتمثل في إجراء القبول الضمني. مفاد هذا الإجراء هو أنّ التعديلات المعتمدة من طرف الجمعية العامة للمنظمة تدخل حيز التنفيذ في تاريخ محدد مسبقاً، إلا إذا تمّ رفضها من طرف عدد من الدول الأعضاء قبل حلول هذا التاريخ<sup>1</sup>.

تنص اتفاقية المحافظة على سلامة الأرواح في البحر في مادتها الثامنة أنّ التعديلات على الفصول باستثناء الفصل الأول من المرفق الذي يحتوي على الأحكام التقنية للاتفاقية تعتبر قد قُبلت بعد انقضاء فترة سنتين (أو أي فترة أخرى في وقت الاعتماد)، ما لم تُرفض خلال فترة محددة من ثلث الحكومات المتعاقدة أو من قبل الحكومات المتعاقدة على الأساطيل التجارية مجتمعة والتي تشكل ما لا يقل عن 50% من الحمولة الإجمالية الأسطول العالمي.

وتنص المادة الثامنة على أحكام أخرى تتعلق ببدء نفاذ التعديلات، بما في ذلك إجراءات القبول الصريح، غير أنّه في الممارسة العملية إجراء القبول الضمني هو الوسيلة الأسرع والأكثر فعالية لضمان بدء نفاذ التعديلات على الملحق التقني باستثناء الفصل الأول، ويستخدم هذا الإجراء حالياً بشكل منهجي.

### الفرع الثاني : التنفيذ الفعّال

إنّ التنفيذ الفعّال لالتزامات دولة العلم ليست قضية دولة العلم وحدها نظراً لتأثر أطراف أخرى بهذا التنفيذ. لضمان التنفيذ الفعّال تكاثفت الجهود على مستوى المنظمات الدولية على رأسها المنظمة البحرية الدولية (أولاً)، ثمّ المنظمات المعنية بمجال النقل البحري (ثانياً)، ولم يقف الأمر عند هذا الحد بل وصل حد العمل المشترك في إطار الأمم المتحدة لتعزيز التنفيذ والإنفاذ من طرف دولة العلم (ثالثاً).

<sup>1</sup> - Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL : op.cit. p26.

## أولا : المنظمة البحرية الدولية

اعترف المجتمع الدولي أنه هناك حاجة إلى آليات لضمان تنفيذ أفضل وإدماج هذا العدد المتزايد من القواعد والمعايير الدولية ضمن التشريع الوطني. واستجابة لهذه الحاجة قامت المنظمة البحرية الدولية بإنشاء اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم<sup>1</sup>، الهدف الرئيسي منها هو تحديد التدابير اللازمة لضمان تنفيذ عالمي فعال وثابت من قبل دولة العلم للوائح المنظمة البحرية الدولية، بما في ذلك النظر في الصعوبات الخاصة التي تواجهها هذه الدول<sup>2</sup>.

وأنشئت اللجنة الفرعية التابعة للمنظمة والمعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم في عام 1992م، عقب أن أدركت لجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية الحاجة الماسة إلى تحسين السلامة البحرية ومنع التلوث البحري عن طريق التطبيق الأكثر صرامة واتساقاً للأنظمة القائمة، وذلك في أعقاب بعض الحوادث مثل "هيرالد أوف فري انتربرايز" و"سكاندنيبيان ستار" و"دوناباز" و"إكسون فالديز".

ولكي تحقق اللجنة الفرعية هدفها الأساسي، أنيطت بها الاختصاصات التالية:

- تعيين مدى التزامات دولة العلم الناشئة من الصكوك الاتفاقية للمنظمة البحرية الدولية.
- تقييم المستوى الراهن لتنفيذ الصكوك من قبل دول العلم.
- تحديد المجالات التي تجد فيها دول العلم صعوبة في تنفيذ صكوك المنظمة تنفيذا تاما.
- تقييم المشاكل في مجال إشراك الدول الأطراف في صكوك المنظمة، بصفتها من دول الميناء والدول الساحلية والبلدان التي تدرّب الضباط والأطقم وتصدر التراخيص لهم.
- تقديم مقترحات لمساعدة الأطراف في تنفيذ الصكوك الاتفاقية للمنظمة والامتثال لها، لكي تُنفذ هذه المقترحات من قبل الدول أو من جانب المنظمة، ورصد أداء الإجراءات المتخذة<sup>3</sup>.

نتيجة لعمل اللجنة الفرعية المعنية بالتنفيذ من قبل دولة العلم، قدمت المنظمة البحرية الدولية إجراء تقييم المراجعة الطوعية على أداء دولة العلم كخطوة أولى بموجب قرار جمعية المنظمة رقم

<sup>1</sup> - Sub-Committee on Flag State Implementation.

<sup>2</sup> - François LILLE, Raphaël BAUMLER : op.cit. P 88.

<sup>3</sup> - الموقع الإلكتروني للمنظمة البحرية الدولية. [www.omi.org](http://www.omi.org)

A.881(21) المؤرخ في 25 نوفمبر 1999<sup>1</sup>، وهو القرار الذي ألغى لاحقا بموجب القرار رقم A.912(22) المؤرخ في 22 يناير 2002م، الذي نص على تحسين المراجعة الطوعية لدولة العلم.

## ثانيا : المنظمات والهيئات الدولية المعنية بتنفيذ دولة العلم

### أ)- منظمة التغذية والزراعة

تهتم منظمة الأمم المتحدة للتغذية والزراعة في مجال التنفيذ من قِبَل دولة العلم على سفن صيد الأسماك وعلى تشغيلها. وينصب الاهتمام الرئيسي لهذه المنظمة بترويج ممارسات صيد الأسماك المتسم بالمسؤولية في كل من المياه الخاضعة للولاية الوطنية وأعالي البحار، بما في ذلك المعايير المتعلقة ببناء سفن الصيد ومعاينتها وبسلامة صيادي الأسماك في البحر.

اعتمد مؤتمر منظمة التغذية والزراعة بالإجماع مدونة قواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية لعام 1995م. توفر المدونة إطارا للجهود الوطنية والدولية الرامية إلى تعزيز الاستغلال المسؤول للموارد الحية المائية في توافق مع البيئة.

تحت المدونة دول العلم أيضا على أن تكفل حماية سفنها وحماية أطقمها عن طريق الامتثال لمعايير السلامة المقبولة دوليا، أو عن طريق اعتماد اشتراطات مناسبة بشأن السلامة حيثما لا تكون هذه السفن مشمولة بتلك المعايير. وهي تشجع على أن تتوافر لمالكي سفن الصيد ومُؤجريها فرص الحصول على ما يكفي من التغطية التأمينية لحماية الأطقم وحماية مصالحها، وتأمين المسؤولية قبل الأطراف الثالثة، وحماية مصالحهم هم أنفسهم، وينبغي أن تكفل دول العلم تمتع أفراد الأطقم بحق الإعادة إلى الوطن. إلى جانب المدونة اعتمدت المنظمة خطط عمل دولية تُلقى على عاتق دولة العلم واجبات ذات طبيعة طوعية تدخل في إطار التعاون الدولي.

### ب)- منظمة العمل الدولية

من بين الجوانب الهامة على وجه الخصوص في ما تقوم به منظمة العمل الدولية في المجال البحري ، هو أنه ليست الحكومات وحدها وإنما أيضا ممثلو ملاك السفن و الملاحين يشاركون بشكل مباشر في وضع المعايير . وفي هذا النهج الثلاثي، تتمتع المجموعات الثلاث جميعها بإمكانية الإعراب عن رأيها، بل وأيضا لها الحق في التصويت في المداولات.

<sup>1</sup> - عدل القرار بموجب تعليمية اللجنة الفرعية لتنفيذ دولة العلم رقم 9/4 FSI المؤرخة في 03 أوت 2000م.



ولا ينتهي عمل منظمة العمل الدولية عند وضع المعايير. إذ أنّ الآلية الإشرافية المتطورة المنشأة بموجب دستور المنظمة تتجاوز في عملها مجرد الامتثال الأحادي الجانب من قبل الدول التي صدقت على الاتفاقيات، وتُمكن جميع الجهات الثلاث المتعاملة مع المنظمة أن تتابع الطريقة التي تنفذ بها الدول الأعضاء المعايير. وبداية فإنّ الدول الأعضاء ملزمة عملاً بالمادة 19 من دستور منظمة العمل الدولية أن تعرض أي اتفاقية يعتمدها مؤتمر المنظمة على السلطة أو السلطات التي تقع المسألة في نطاق اختصاصها من أجل سن تشريع أو اتخاذ أي إجراء آخر. وبعد أن يتم التصديق على الاتفاقية، يكون تطبيقها موضوع تقارير دورية تقدمها الدول إلى المنظمة على أساس الشكل المحدد الذي قرره مجلس إدارة المنظمة. عملاً بالمادة 22 من دستور المنظمة تتولى دراسة التقارير المقدمة لجنة الخبراء المعنية بتطبيق الاتفاقيات والتوصيات فضلاً عن مؤتمر العمل الدولي، أو بتحديد أكبر، اللجنة الثلاثية للمؤتمر المعنية بتطبيق الاتفاقيات والتوصيات<sup>1</sup>.

### ج- برنامج الأمم المتحدة للبيئة

إنّ برنامج البحار الإقليمية<sup>2</sup> الذي يضطلع به برنامج الأمم المتحدة للبيئة يمكن أن يوفر، من خلال الأمانات الإقليمية ومراكز الأنشطة الإقليمية المكرسة للتأهب والاستجابة لحوادث انسكاب النفط، منهاجاً فعالاً للتنمية الإقليمية ولتنفيذ أحكام رقابة دولة العلم والتدابير ذات الصلة الأخرى من أجل منع وتقليل الأضرار البيئية والاقتصادية الناجمة عن حوادث انسكاب النفط الكبرى.

### هـ- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

اهتم مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية منذ نشأته بالنقل البحري، فأنشأ سنة 1965م "لجنة النقل البحري"، هذه اللجنة اهتمت بداية بتنظيم المؤتمرات البحرية من خلال اعتماد اتفاقية مدونة السلوك للمؤتمرات البحرية. لاحقاً كان للجنة دوراً بارزاً في بلورة قواعد عدة اتفاقيات تنظم النشاط التجاري البحري على غرار قواعد هامبورغ لسنة 1978م، اتفاقية تسجيل السفن لسنة 1986م. كما لعبت المنظمة دوراً هاماً في إرساء وتوحيد بعض قواعد التأمين البحري. من ناحية ثانية وبالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية ساهمت لجنة النقل البحري لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في وضع

<sup>1</sup> - François LILLE, Raphaël BAUMLER : op.cit. P 91.

<sup>2</sup> - يشارك حالياً أكثر من 140 بلداً في 13 برنامجاً من برامج البحار الإقليمية أنشئت تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة وتتعلق بما يلي : البحر الأسود، البحر الكاريبي، شرق أفريقيا، شرق آسيا، اتفاقية الكويت الإقليمية، البحر الأبيض المتوسط، شمال شرقي المحيط الهادئ، شمال غربي المحيط الهادئ، البحر الأحمر وخليج عدن، جنوب آسيا، جنوب شرقي المحيط الهادئ، غرب ووسط أفريقيا . ولبرنامج البيئة أيضاً خمسة برامج مع شركاء بالقارة المتجمدة الجنوبية (انتركتيكا)، ومنطقة القطب الشمالي، وبحر البلطيق، وبحر قزوين، وشمال شرقي المحيط الأطلسي.

قواعد اتفاقيتي 1993م حول الامتيازات والرهون البحرية، واتفاقية 1999م حول الحجز التحفظي للسفن<sup>1</sup>.

#### (د) - منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي

ينصب اهتمام منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي على الجهات الفاعلة الأخرى بخلاف دولة العلم سعياً للقضاء على عمليات النقل البحري غير المستوفي للمعايير. وبينما تعتمد بعض دول الميناء على تقديم حوافز للنقل البحري ذي النوعية الجيدة، مثل تخفيض رسوم الميناء وتقليل تواتر التفتيش، فهذه الحوافز ليست واسعة الانتشار. كما تعتقد منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي أنّ الأمر يستلزم المزيد، فحسبما بينت سلسلة من الدراسات البحثية، يبدو أنّ الحوافز والمثبطات المعمول بها قاصرة، لأنّ صناعة النقل البحري لا تخسر فيما يبدو جراء استمرار عمليات النقل البحري غير المستوفية للمعايير. بل إنّ الأمر على خلاف ذلك تماماً، ففي حالات كثيرة يفترن تحقق المزايا المالية الناجمة عن عدم الوفاء بمتطلبات السلامة ومكافحة التلوث باكتفاء دول العلم بتطبيق الحد الأدنى من المعايير وانعدام الملاحقة القضائية وفرض غرامات تفل قيمتها في العادة عن المبالغ الموفرة من مخالفة الأنظمة. ويُضاف إلى ذلك أنّ المسؤولية محدودة في هذا الشأن وأنّ شركات التأمين تتكفل بدفع كل شيء، بما في ذلك الغرامات.

توصي منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بالتشدد في إنفاذ الأنظمة ورفع قيمة الغرامات والترويج لمزيد من الشفافية في الكشف عن السفن غير المستوفية للمعايير وملاكها، وإشراك جهات فاعلة أخرى بجانب أصحاب السفن، وكذلك رفع التكلفة المنكبدة من جراء عدم الامتثال وتوفير حوافز للنقل البحري ذي النوعية الجيدة.

#### ثالثاً : العمل المشترك لتعزيز التنفيذ والإنفاذ من طرف دولة العلم

منذ عام 1999م، تبنت الأمم المتحدة العملية الاستشارية غير الرسمية مفتوحة باب العضوية بشأن المحيطات وقانون البحار، المنشأة بالقرار 33/45. بموجبها تعمل على تيسير الاستعراض السنوي الذي تجريه الجمعية العامة للتطورات الحاصلة في شؤون المحيطات وقانون البحار، وذلك بالنظر في تقرير الأمين العام واقتراح مسائل بعينها لكي تنظر فيها الجمعية العامة، مع الاهتمام بتحديد

<sup>1</sup> - Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL : op.cit. p28. Georges ASSONITIS : op.cit. P 17. François LILLE, Raphaël BAUMLER : op.cit. P 93.

المجالات التي ينبغي أن يتعزز فيها التنسيق والتعاون على الصعيد الحكومي الدولي والصعيد المشترك بين الوكالات.

وفيما يتعلق بموضوع التنفيذ من قبل دولة العلم واستجابة للطلبات التي دعت إلى تفحص أسباب عدم تقييد بعض السفن بالاشتراطات الدولية فيما يتعلق بسلامة السفن، وأوضاع العاملين، وحفظ مصائد الأسماك، وحماية البيئة البحرية، شكّل الأمين العام للأمم المتحدة الفريق الاستشاري المعني بالتنفيذ من قبل دولة العلم، وهو فرقة عمل مشتركة بين الوكالات.

وفي شهر ماي من سنة 2003م، اجتمع هذا الفريق الذي يضم المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ومنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، ومنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي لمناقشة هذه المسائل، ووافق كل من أعضائه على الإسهام بفضول في تقرير تعرض مجملا للدراسات المضطلع بها والتدابير المتخذة لمعالجة مسألة تنفيذ دول العلم للالتزامات الدولية<sup>1</sup>. ويتضمن التقرير جداول تبين التزامات دولة العلم المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واتفاق الأمم المتحدة بشأن الأرصاد السمكية ومجموعة واسعة النطاق من الصكوك الدولية الأخرى<sup>2</sup>.

وفي عام 2003م، دعت الجمعية العامة للأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية والوكالات الأخرى ذات الصلة تمثلت في منظمة العمل الدولية، منظمة الأغذية والزراعة، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، لدراسة وفحص وتوضيح دور الرابطة الحقيقية فيما يتعلق بواجب دول العلم لممارسة رقابة فعّالة على السفن التي ترفع أعلامها، بما في ذلك سفن الصيد.

بناءً على هذه الوثيقة، أصدر الأمين العام للأمم المتحدة سنة 2006م تقريراً عن الدراسة التي قامت بها المنظمة البحرية الدولية بالتعاون مع الوكالات الدولية المذكورة أعلاه، على دور الرابطة الحقيقية والعواقب المحتملة لعدم إلتزام دول العلم لواجباتها وفق قرار الجمعية العامة.

وكان من نتائج هذا النقاش المتجدد حول دور الرابطة الحقيقية استنتاج مفاده أنّ شروط التسجيل تقع حصراً ضمن نطاق القانون الوطني لدولة العلم. لهذا السبب، فإنّ كلا من الدراستين اللتين قُدمتا لم تضعا تعريفاً لمفهوم الرابطة الحقيقية كما لم تتعرضا لشروط منح الجنسية وتسجيل السفن. بل اعترف الخبراء الذين أعدوا الدراسة أنّ مفهوم الرابطة الحقيقية يجب تطبيقه فقط من أجل تعزيز

<sup>1</sup> - [UN Doc A / 59/63](#) تقرير الفريق الاستشاري المعني بالتنفيذ من قبل دولة العلم، مُقدم أمام الجمعية العامة للأمم في دورتها التاسعة والخمسون من طرف الأمين العام، مؤرخ في 05 مارس 2004.

<sup>2</sup> - انظر الملحق الأول.

مطابقة السفن مع القواعد والمعايير الدولية، بغض النظر عن شروط التسجيل مثل جنسية المالك، الربان، أو الطاقم.

في الأخير، إن خيار التفاوض حول اتفاق دولي بشأن معنى وشروط مفهوم الرابطة الحقيقية الدقيق لا يمكن اعتباره مقارنة واعدة لتحسين أداء دولة العلم. مما دعا المنظمات الدولية ذات الصلة للعمل على مقاربات استراتيجية ومبادرات جديدة بهدف ضمان امتثال الملاك والمجهزون من جهة، والرقابة الفعالة لدولة العلم من جهة أخرى.

## الباب الأول : التزامات دولة العلم بتدابير السلامة في البحار

المقصود بتدابير السلامة في البحار تلك التدابير الواردة في المادة (94) من اتفاقية قانون البحار تحت عنوان واجبات دولة العلم. فقد تمّ النص فيها على معايير واشتراطات يلزم أن تتوفر في السفينة وطاقتها، ويتعين على دولة العلم عند سن تشريعات داخلية بشأنها أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً، وبأن تتخذ أي خطوات قد تكون لازمة لمراعاتها. هذه التدابير والمعايير الدولية يتّعين على دولة العلم الالتزام بها حيال سفنها كواجبات ملقاة على عاتقها. من هذه التدابير ما هو متعلق ببناء السفن ومعداتها، وتكوين طواقمها وشروط العمل الخاصة بهم، ومراعاة استخدام السفينة للإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات والحفاظ على البيئة البحرية<sup>1</sup>.

تجد هذه الأنظمة الدولية مرجعيتها في عدد من الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الشأن، وهي تتضمن جملة من الضوابط الواجب مراعاتها سواء من طرف السفن أودولة علمها، إلى جانب ما تتضمنه توصيات وقرارات المنظمة البحرية الدولية التي صدرت بخصوص كل مجال من مجالات السلامة.

هذا فضلاً عن وجوب إخضاع السفن للتفتيش من قبل مؤهلين، وأن تحمل من الخرائط والمنشورات الملاحية ما يكون ملائماً لسلامة ملاحتها وفق الفقرة (3) من المادة (94). كما تضيف الفقرة (4) من نفس المادة بأنّ على السفينة أن تكون في عهدة ربان وضباط تتوافر فيهم المؤهلات المناسبة، سيّما في مجال قيادة السفن والملاحة، وأن يكون الطاقم مناسباً من حيث العدد والمؤهلات لنوع السفينة وحجمها. وتشترك الفقرتان سالفتا الذكر في نقطة معينة تتمثل في أن يراعي في بناء السفن وتكوين طواقمها الصكوك الدولية المنطبقة، وتلزم من جهتها الفقرة الرابعة على أن يكون طاقم السفينة على دراية بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه.

وعلى هذا الأساس يُستخلص أنّ السفينة، وبالإضافة إلى ما سطرته المادة (94) في فقرتها الأولى والثانية بخصوص شروط تسجيلها، فإنّها لن تكون مؤهلة للإبحار ما لم تراعى تلك التدابير التي أوردتها الفقرتان (3) و (4) من نفس المادة، والتي لا يكفي أن تكون محل تشريعات داخلية، لأنّ هاتين الفقرتين صريحتين في إحالتهما إلى الصكوك والأنظمة المنطبقة، بحيث يمكن معها القول، بأنّ دولة علم السفينة لا تملك الحرية لتقرر ما تراه مناسباً في هذا المجال بالمقارنة مع حريتها في تحديد شروط

<sup>1</sup> - لخضر زازة، نفس المرجع، ص 122.

منحها جنسيتها، لأنّ التدابير والضوابط التي أوردتها الفقرتان (3) و(4) تهدف إلى حماية الأرواح وسلامة الملاحة وحماية المحيط البحري من التلوث. ولأنّ الأمر لا يهتم دولة بعينها بل يمكن أن تتعرض السفينة مع هذه الضوابط لإثارة اختصاص دول أخرى في ظل غياب أو قصور تشريع دولة علم السفينة، فإنّ موضوع هذه الضوابط قد انسحب من النطاق الداخلي إلى النطاق الدولي، وبات منظما بصكوك وأنظمة دولية يتعيّن على دولة علم السفينة أن تحترمها وأن تنقيد بها تحت طائلة المسؤولية الدولية<sup>1</sup>.

من خلال القيام برصد وتحليل هذه الاتفاقيات والصكوك الدولية لاسيما الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، لوحظ أنّ عددها يكاد يكون غير قابل للحصر، وأنّ أحكامها ضخمة بحيث لا يمكن حصرها، بل تنقلت إلى جملة من التفرعات والجزئيات، كما أنّه من الصعوبة الحصول على صكوك المنظمة البحرية الدولية لاسيما في موقعها الإلكتروني بحيث تتعامل هذه المنظمة مع الهيئات والأجهزة الرسمية للدول المتصلة بمجال قانون البحار والملاحة البحرية محيطة هذه الصكوك والقرارات بجانب من السرية، يجعل من العسير على الباحث أن يتحصل عليها<sup>2</sup>.

وبالرجوع إلى مجال اختصاص المنظمة البحرية الدولية، نجدتها تتعامل مع موضوع الملاحة البحرية بتقرير الاشتراطات التي أشير إليها باعتمادها على لجنّتين أساسيتين من لجانها لما لهما من علاقة بهذا الموضوع، وهاتان اللجنتان هما: لجنة السلامة البحرية، وإليها تؤول دراسة مختلف المسائل ذات الصلة ببناء السفن وطواقمها، منع التصادم، متطلبات السلامة البحرية، البحث والإنقاذ، أمّا اللجنة الأساسية الثانية، فهي لجنة البيئة البحرية التي تعنتي بمجال التلوث البحري من كافة جوانبه ومصادره وتسعى إلى وضع تدابير قصد تطويقه والحد منه والسيطرة عليه.

وعلى هذا الأساس، يُمكن حصر مختلف الاشتراطات السالفة الذكر في فصلين رئيسيين اقتداءا بلجنّتي المنظمة البحرية الدولية.

<sup>1</sup> - Nguyen QUOC DINH et autres : « Droit international public », L.G.D.J. 1999. p1154.

لخضر زازة : نفس المرجع. ص 123.

<sup>2</sup> - وهي نفس الصعوبة التي واجهها الأستاذ لخضر زازة وذكر ذلك في أطروحته: نفس المرجع. ص 124.

## الفصل الأول : تدابير سلامة الاستغلال التجاري للسفينة

أحكام سلامة الاستغلال التجاري للسفينة هي جملة من التدابير التي تجب مراعاتها سواء من قبل السفينة نفسها أثناء ملاحظتها أو من قبل دولة علمها من خلال الواجبات الملزمة بها، وهي تتمثل أساسا في مراقبة صحة وسلامة وبناء سفنها، وإخضاع هذه السفن للتفتيش من قبل المؤهلين من ذوي الخبرة في هذا الميدان. ويمكن حصر هذه التدابير في كل المقاييس التي تضمن السلامة في البحار والمحافظة على الأرواح، مع ما يقتضي ذلك من مؤهلات لربابنة السفن وأطقمها.

والراجح أنّ الاهتمام الدولي بموضوع السلامة في البحار وتأمين الأرواح فيها كان ابتداءً من معاهدة 20 جانفي 1914م المتعلقة بتأمين سلامة الأرواح<sup>1</sup>، وهذا عقب الحادثة المروعة التي تعرضت لها الباخرة "تيتانيك" Titanic على إثر اصطدامها بجبل ثلجي عام 1912م<sup>2</sup>.

وبالرغم من الانضمام المتواضع لتلك المعاهدة، وحيلولة الحرب العالمية الأولى دون دخولها حيز التنفيذ، فقد اعتبرت بادرة هامة على الصعيد الدولي في تكريس أولى معالم الاحتراقات والتدابير الواجب مراعاتها عند الملاحة في البحار، كما أنّ معظم قواعدها قد وجدت طريقها إلى التشريعات البحرية الداخلية تجبر بها الدول سفنها على التقيد بها.

<sup>1</sup> - كانت أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين العصر الذهبي لنقل المسافرين عن طريق البحر، الطائرة لم تكن موجودة والمهاجرون بدأوا يغادرون بأعداد كبيرة من أنحاء أوروبا للذهاب إلى أمريكا وأجزاء أخرى من العالم. لذا استخدمت سفن الركاب بكثافة، مما ضاعف من الحوادث متسببة في كثير من الأحيان في هلاك العديد من الضحايا. خلال هذه الفترة بلغت الخسائر في الأرواح للسفن البريطانية وحدها متوسط 700 إلى 800 غريق سنويا.

<sup>2</sup> - هي سفينة نقل ركاب، اصطدمت بجبل جليدي خلال رحلتها من ميناء ساوثمبتون بانجلترا نحو ميناء نيويورك بالولايات المتحدة الأمريكية. غرقت بتاريخ 15 افريل 1912م مخلقة غرق 1517 راكب. كانت سفينة تايتنك آنذاك أكبر سفينة ركاب في العالم، كانت مملوكة من طرف شركة White Star Line، تمّ بناؤها من طرف مؤسسة Harland and Wolff shipyard في بالفتس بايرلندا، المملكة المتحدة. انطلقت في أول رحلة نحو نيويورك بتاريخ 10 افريل 1912م وعلى متنها 2223 راكب. السبب الرئيسي وراء غرق السفينة يرجع في جزء منه إلى نقص التشريع آنذاك، حيث كانت السفينة تحمل مراكب نجاة لـ 1178 راكب فقط، مما تسبب في غرق معظم الركابين الرجال بعدما اضطر الطاقم لتطبيق بروتوكول "النساء والأطفال أولا".

## المبحث الأول : اشتراطات سلامة السفينة

بالرجوع للمادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، نجد الفقرتان (3) و (4) تفرضان على دولة علم السفينة اتخاذ تدابير بخصوص بناء السفن (المطلب الأول) وإخضاعها للتفتيش والمعاينة مع مراعاة الصكوك الدولية المنطبقة في هذا المجال (المطلب الثاني).

### المطلب الأول : اشتراطات بناء السفينة وصلاحياتها للإبحار

السفينة باعتبارها محور النقل البحري عرفت اهتماما سواء فيما يتعلق ببناءها ووضعها في الخدمة (الفرع الأول)، أو فيما يتعلق بحطامها بعد نهاية حياتها (الفرع الثاني).

### الفرع الأول : اشتراطات البناء

تعتبر معاهدة 1914م ومن بعدها معاهدة 1929م من أولى البوادر المتعلقة باشتراطات بناء السفينة وصلاحياتها للإبحار، حيث شكلتا المرجعية التي استند إليها مؤتمر لندن المنعقد بين 23 أبريل و10 جوان 1948م الذي توصل بدوره إلى اعتماد اتفاقية دولية بشأن سلامة الأرواح في البحار لـ 10 جوان 1948م لتحل محل الاتفاقية المماثلة لعام 1929م، إضافة إلى إصدار المؤتمر لعدد من التوصيات ألحقت بهذه الاتفاقية في ملحق تابع لها.

تضمنت هذه الاتفاقية تدابير عامة تتعلق ببناء السفن واستقرارها ومختلف الاختبارات الواقعة عليها وأجهزتها، شملت هذه التدابير التقسيم الداخلي للسفينة واتزانها، الآلات والمنشآت الكهربائية الموجودة على متنها، الوقاية من الحرائق وكشفها وإخمادها، أجهزة الإنقاذ، إرسال الرسائل بالأجهزة اللاسلكية والاتصالات بالأجهزة اللاسلكية، سلامة الملاحة، حمل الحبوب، حمل السلع الخطرة، السفن النووية. وقد خضعت الاتفاقية إلى دراسة جديدة ومراجعة تناولها المؤتمر الدولي المنعقد بلندن في 17 جوان 1960م وانتهى بوضع اتفاقية جديدة على ضوء أحكامها عام 1960م تحمل اسمها ودخلت حيز التنفيذ في 26 ماي 1965م<sup>1</sup>.

وتعتبر القواعد الواردة في معاهدة 1960م بشأن سلامة الأرواح في البحر أهم تدابير دولية واجبة المراعاة والتقييد سيما ما يخص منها بناء السفن المخصصة للركاب والبضائع. وقد تضمنت المادة (10) من الفصل الثاني منها كمثال على ذلك، القواعد الواجب مراعاتها في بناء السفن أضيفت إلى تلك التي وردت في معاهدة 1948م، حيث تقتضي هذه المادة بأنه :

<sup>1</sup> - Pierre BONASSIE : « La loi du pavillon et les conflits de droit maritime ». op.cit. P614.



"يجب أن يُركب قاع مزدوج يمتد من قاطوع الصهريج الأمامي إلى قاطوع الصهريج الخلفي كلما كان ممكناً... ويتفق مع طريقة التصميم وبناء السفينة...".

كما ألزمت المادة (20) من الفصل الثاني الخاص بقواعد بناء السفن بأن تُوضع تحت تصرف الضابط المسؤول وبصفة دائمة رسومات تبيّن في كل سطح "كُوَيْرَتُهُ"، وفي كل عنبر حدود الأقسام والسدود للماء وكذلك الفتحات الموجودة بها ووسائل غلقها ومراكز التحكم فيها وكذا الترتيبات الخاصة<sup>1</sup>، وأن تُوضع في متناول يد الضابط المسؤول عن السفينة كراسات تحتوي على هذه المعلومات وذلك بقصد التحكم في السفينة في حالة حدوث عطب لها<sup>1</sup>.

والجدير بالذكر أنّ معاهدة 1960م قد خضعت للعديد من التعديلات لمراعاة التغييرات التي يشهدها قطاع النقل البحري والتطورات التقنية، إلى أن تمكنت المنظمة الدولية البحرية الاستشارية من اعتماد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (Solas 1974) في لندن بتاريخ 1-11-1974م ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 25-5-1980م. كما لحقت بالاتفاقية تعديلات أخرى اشتملت على إجراءات محسّنة تدخل بموجبها التعديلات التي تعتمدها لجنة السلامة البحرية حيّز النفاذ في تاريخ محدد، ما لم يعترض عليها عدد معين من الدول وفق إجراء القبول الضمني.

نص اتفاقية 1974م هو نص ضخم، يوضح تعديل القواعد المتعلقة ببناء السفن بمختلف أنواعها، تشتمل الاتفاقية في نسختها المدمجة لسنة 2009م على اثني عشر (12) فصلاً، الفصلين الثاني والحادي عشر مقسمين بدورهما إلى قسمين، من خلال هذه الفصول حاولت الاتفاقية الإلمام بكل قواعد سلامة الأرواح في البحر. هذا الاهتمام بالتفاصيل هو ما يُفسر ضخامة حجم النص.

وردت فصول الاتفاقية بالترتيب التالي : الفصل الأول يضم الأحكام العامة للاتفاقية. الفصل الثاني قسم أول ينظم قواعد البناء، الهيكل، التقسيم والثبات، إضافة إلى قواعد الماكينات والتركيبات الكهربائية. الفصل الثاني قسم ثاني يضم قواعد البناء، الوقاية من الحرائق، كشف الحريق وإخماده. الفصل الثالث يتعلق بقواعد معدات إنقاذ الأرواح. الفصل الرابع ينظم قواعد الاتصالات بالراديو. الفصل الخامس حول سلامة الملاحة. الفصل السادس قواعد ناقلات البضائع، الفصل السابع ناقلات المواد الخطرة. الفصل الثامن السفن النووية. الفصل التاسع تسيير التشغيل الآمن للسفن. الفصل العاشر تدابير السلامة للمركبات عالية السرعة. الفصل الحادي عشر قسم أول تدابير خاصة لتدعيم السلامة

<sup>1</sup> - لخضر زازة: نفس المرجع ص 126.

البحرية. الفصل الحادي عشر قسم ثاني تدابير خاصة لتدعيم الأمن البحري. الفصل الثاني عشر تدابير سلامة إضافية للحاملات الضخمة. التذييل يضم نماذج الشهادات.

ما يُميز اتفاقية سولاس 74 هو نطاق تطبيقها الذي يشمل كقاعدة عامة السفن التي تمارس رحلة دولية، أي تنطلق من ميناء دولة طرف لتصل إلى ميناء دولة أخرى طرف في الاتفاقية<sup>1</sup>. إلى جانب هذا الشرط يحدد كل جزء شرط أو شروط مكتملة للسفن التي تدخل في نطاق تطبيقه، كشرط الحمولة على سبيل المثال. غير أنّ القول بتطبيق مضمون الاتفاقية على السفن التي تمارس رحلة دولية على النحو المعرّف في نص الاتفاقية يُخرج من نطاق تطبيقها سفن النزهة وسفن الصيد رغم مواجهتها لنفس الأخطار التي تواجهها السفن المشمولة بنص الاتفاقية. خصوصاً بعد وقوع حوادث لسفن النزهة كسفينة Costa Concordia التي فقدت توازنها بالقرب من السواحل الإيطالية أين أظهرت ضرورة إعادة النظر في نص الاتفاقية<sup>2</sup>. هذا الحادث دفع بالجمعية الدولية لخطوط ملاحية النزهة بإطلاق تفتيش حول شروط السلامة على متن سفن النزهة، نتج عنه مجموعة من التوصيات منها ضرورة توحيد تعليمات السلامة الموجهة للركاب<sup>3</sup>.

إضافة إلى محتوى الاتفاقية، تمّ دمج نصين تكمليين مهمين هما : المدونة الدولية لإدارة السلامة<sup>4</sup> Code ISM الذي تمّ اعتماده سنة 1993م، والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية Code ISPS المعتمدة في ديسمبر 2002م. كما أنّ نص الاتفاقية متبوع بجزء ثاني معنون بـ "القواعد الدولية للوقاية من التصادم في البحر"، التي تتضمن من جهة قواعد خاصة بالإشارات البحرية ومن جهة أخرى قواعد خاصة بالمرور البحري، وهي بمثابة قانون مرور في البحر حيث على سبيل المثال يعتمد مبدأ الأولوية لليمين مثلما هو الشأن في قانون المرور البري.

وخلال الفترات التي كانت تفصل بين نصين لاتفاقية المحافظة على الأرواح البشرية في البحر، كانت المنظمة البحرية الدولية من خلال لجنة السلامة البحرية تستلم التنبيهات وتتابع كل ما قد يطرأ في مجال السلامة البحرية لاستخلاص العبر، كما كانت تجري تعديلات مستمرة للنصوص بهدف تحسين سلامة الملاحة البحرية.

<sup>1</sup> - القاعدة الأولى من الجزء (أ) من الاتفاقية.

<sup>2</sup> - السفينة مستغلة للنزهة جنحت بتاريخ 13 يناير 2012م قرابة السواحل الإيطالية مسببة وفاة 32 راكب وإصابة 175 آخرين، كان مجموع الأشخاص المتواجدين عليها 4231 شخص. أدين الريان جزائياً وحُقل المسؤولية عن الحادث.

Erminio ESCHENA : « Les mesures de sécurité à bord des navires de croisières », In « L'autorité portuaire en Méditerranée ; la consécration et les défis du port aménageur », 12 et 13 juin 2013 Genova, Annales IMTM 2013. P165.

مزيد من التفاصيل وملابسات الحادثة عبر الرابط <http://www.leconcordia.fr>

<sup>3</sup> - Erminio ESCHENA : op.cit. P166.

<sup>4</sup> - International Safety Management.

صادقت الجزائر على معاهدة "سولاس 1974 Solas" بموجب المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983م وهو يتضمن في الوقت ذاته مصادقة الجزائر على البروتوكول الملحق المؤرخ في 17 فيفري 1978م، كما صادقت الجزائر أيضا على البروتوكول الملحق بها أيضا الموقع بلندن في 11 نوفمبر 1988م بموجب المرسوم الرئاسي رقم 200-449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000<sup>1</sup>م. كما أصدر المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي رقم 07-200 المؤرخ في 23 جوان 2007م، يحدد السفن غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية حول سلامة الأرواح في البحار ويضبط القواعد الخاصة بالسلامة والتفتيش التي تطبق عليها. فضلا عن هذا حمل القانون البحري الجزائري مُجهز السفينة مسؤولية تأمين السفينة التي يقوم باستغلالها بجميع قواعد الصلاحية للملاحة والأمن والتسليح والتجهيز والتموين المحددة بموجب الأنظمة الجاري بها العمل، وبصفة عامة بأن تكون صالحة للاستخدام المخصصة له<sup>2</sup>. وقد أقر القضاء أنه لا يمكن الاعتماد على فرضيات لقيام مسؤولية المُجهز فيما يتعلق بصلاحية السفينة للملاحة، بل لا بد من إثبات العلاقة السببية بين فعل المُجهز والضرر الناشئ عن عدم صلاحية السفينة للملاحة<sup>3</sup>. بهذا القرار يكون القضاء الجزائري قد كرّس صبغة الخصوصية التي يتميز بها القانون البحري بأن أخضع مسؤولية مُجهز السفينة لقواعد خاصة غير تلك المنصوص عليها في الأحكام العامة المتعلقة بحارس الشيء الواردة بالمادة 138 ق.م.ج المبنية على أساس المسؤولية المفترضة<sup>4</sup>.

وإضافة إلى اتفاقية سولاس 1974، فقد أبرمت العديد من الاتفاقيات التي اهتمت بجانب سلامة بناء السفن ومعاينتها. ومما يمكن ذكره في هذا السياق، الاتفاقية الدولية لقياس الحمولة المعتمدة في لندن بتاريخ 1969/6/23م ودخلت حيز التنفيذ في 1982/7/18م، وقد أوردت هذه الاتفاقية أحكاما عدة في ما يخص تفتيش ومعاينة السفن، منها المادة (12) التي ذهبت إلى إقرار نفس ما أقرته المادة (19) من اتفاقية سولاس في قاعدتها الأولى من حيث وجوب إخضاع السفينة التي تحمل علم دولة متعاقدة أثناء تواجدها في موانئ الدول الأخرى المتعاقدة أيضا إلى تفتيش من قبل ضباط مفوضين من قبل تلك الحكومات، ويقتصر عمل هؤلاء المفتشين خصوصا في إثبات أن خصائص السفينة وبناءها

<sup>1</sup> - ج ر ج ج عدد 36 سنة 1983م، و ج ر ج ج عدد 03 سنة 2000م.

<sup>2</sup> - المادة 574 ق.ب.ج. ومن أكثر الحوادث البحرية مأساة في الجزائر غرق سفينة "بشار" ناقلة حيوب قرب ميناء الجزائر العاصمة بتاريخ 13 نوفمبر 2004م نتيجة عاصفة شديدة تسببت في وفاة 16 شخصا من الطاقم ونجاة اثنين. وفي ذات التاريخ وفي نفس الظروف جنحت سفينة "باتنة" قرب شواطئ العاصمة دون أن تُسبب وفيات.

<sup>3</sup> - قرار المحكمة العليا رقم 699998 المؤرخ في 03 فبراير 2011م الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، قضية : [م.ع.إ. فرينال ومن معها ضد مجهزة السفينة (أ.ك) ش هنزا شيبينغ]. المجلة القضائية عدد أول، سنة 2012 م. ص 268.

وفي القرار رقم 420741 المؤرخ في 02 ماي 2007م الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، قضية : [مؤسسة ميناء الجزائر ضد مجمع كنان]. المجلة القضائية عدد ثاني، سنة 2007 م. ص 343. أحالت المحكمة العليا إلى القواعد العامة المتعلقة بالأضرار الناجمة عن تنفيذ العقد، كون ق.ب.ج. لم يتطرق إليها فيما يتعلق بالأضرار اللاحقة بالسفينة ذاتها من جراء عمليتي شحن وتفريغ البضائع.

<sup>4</sup> - محمد زهدور : "المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحيّة ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري". ط 1، دار الحدّثة، بيروت، 1990م. ص 134.

وتصاميمها مطابقة للبيانات المسجلة في "شهادة الحمولة الدولية لسنة 1969م" المنصوص عليها في اتفاقية لندن 1969م الخاصة بالحمولة، وأنّ هذه الشهادة نفسها التي تحملها السفينة سارية المفعول.

في نفس الاتجاه سارت أيضا الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966م المعتمدة في لندن ودخلت حيز التنفيذ في 1968/8/21م، حيث تُخضع المادة (21) منها السفن إلى تفتيش من قبل ضباط مؤهلين وهذا حتى بالنسبة لتواجدها في موانئ الدول الأخرى المتعاقدة، ويهدف هذا التفتيش إلى التثبت من أنّ السفينة غير محملة بما يتعدى الحد المسموح به في هذه الشهادة. وأنّ وضع خط الشحن فيها مطابق لما هو محدد بموجب شهادتها أيضا، كما وحددت المادة (19) منها في فقرتها الثالثة (أ، ب) معايير لا يمكن للسفينة أن تبحر من دون توافرها، وقد قضت المادة (21) بوجود أن يتناول التفتيش هذه المسائل والمعايير للتأكد من أنّ السفينة لم يحدث بها تغيير جوهري يجعل منها غير صالحة للإبحار.

مضمون وتواريخ اعتماد الاتفاقيات سألقة الذكر توضح الظروف والملابسات التي زامنت فترة انعقاد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار والتي جرت ابتداءً من سنة 1973م حتى يُمكن معها تحديد موقع المادة (94) من اتفاقية قانون البحار، بالنظر إلى إحالتها إلى "الأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار"، والتي تعتبر معاهدة "سولاس 1974 Solas" أهم معاهدة استقبلت هذه الإحالة.

فضلا عن اتفاقية سولاس، تُساهم الاتفاقية الدولية لمراقبة النظم المضادة للحشف المستعملة في السفن<sup>1</sup> لسنة 2001م في دعم سلامة الملاحة البحرية للسفن، خصوصا بعد دخولها حيز النفاذ بتاريخ 17 سبتمبر 2008م. بموجب نص الاتفاقية لن يكون مسموحا للسفن أن تستعمل المركبات العضوية القصدية أو تُعيد استعمالها في نظامها المضاد للحشف كُمبيد للأفات الحيوية، وسيكون محظورا على السفن أن تحمل هذه المركبات على أبدانها أو على أجزائها أو أسطحها الخارجية. كما يتعين على السفن التي تحمل بالفعل على أبدانها مركبات من تلك، استعمال طلاء يشكل حاجز لتلك المركبات يحول دون تسربها من النظم المخالفة المضادة للحشف التي يغطيها ذلك الطلاء. تحدد هذه الاتفاقية أيضا آلية لتقييم وتقدير النظم الأخرى المضادة للحشف والحيلولة دون احتمال استعمال مواد ضارة أخرى مستقبلا<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - [Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires.](#)

<sup>2</sup> - تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة A63/63 حول البحار والمحيطات، المؤرخ في 10 مارس 2008م، ص 101.

لتجسيد هذه الاتفاقية، تمّ تطوير طلاء أبدان السفن وغيرها من الأسطح التي تتأثر بطريقة مماثلة، الذي أعلن عنه في المحفل الأوروبي للتكنولوجيا النانوية عام 2007م<sup>1</sup> تمّ صنعه باستعمال التكنولوجيا النانوية. هذا الطلاء يمنع الكائنات العضوية البحرية، مثل الطحالب والحيوانات البحرية القشرية من الالتصاق بالسطح، ويعمل عن طريق وضع جسيمات الكربون النانوية في الطلاء فتخترق السطح المطلي على المستوى الجزيئي ويمكن أن تسبب كسح الكائنات العضوية الضارة بفعل حركة السفينة<sup>2</sup>.

يتضح مما سبق أنّ المادة (94) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، إذ أحالت إلى "الأنظمة الدولية المنطبقة" في مجال السلامة وحماية الأرواح وبناء السفن ومعداتنا ومنع المصادمات، تجعل من ملاحه السفينة في مختلف المساحات البحرية الدولية مصطلحا أشمل بكثير من مجرد "قيادتها". وبالرغم من أنّ المادة (94) قد حدّدت هذه المسائل التي يتعيّن على السفينة ودولة علمها مراعاتها وأوردتها ضمن عناصر أخرى تظهر في شكل إحالة منها إلى التشريعات الداخلية للدول. إلا أنّ هذه المسائل، وبالنظر لخطورتها وأهميتها، قد سحبت من النطاق الداخلي لتحظى بالتقنين الدولي في شكل موحّد ومتخصص أنشئت من أجله منظمة دولية متخصصة، بل تجاوز الأمر نطاق المنظمة البحرية الدولية نفسها وصولا إلى الأمين العام للأمم المتحدة الذي بات يقدم تقارير سنوية<sup>3</sup>، بناء على المعلومات المقدمة له من طرف هذه المنظمة يبين فيها مختلف الانجازات والسبل التي تعزز سلامة الملاحة البحرية بدءًا من بناء وتصاميم السفن إلى مختلف الأنظمة المعتمدة من قبل هذه المنظمة والتي تكفل عمليات الإنقاذ والإغاثة، مما أصبغ على هذه الاتفاقيات والصكوك طابعا أمنيا دوليا يحظى بالكثير من العناية والمراعاة<sup>4</sup>.

### الفرع الثاني : نهاية حياة السفينة

لم يكتفِ المشرع الدولي بالاهتمام بنشأة السفينة من حيث معايير تصميمها وبناءها وتجهيزها، بل تعدى ذلك إلى اهتمامه بوضعية نهاية الكيان المادي للسفينة لكونها ثروة اقتصادية، بأنّ نظم أحكاما ضمن اتفاقيات دولية تضمن نهاية مرضية ضمن شروط تحفظ حقوق الأطراف المعنية بالسفينة كما تحافظ على البيئة البحرية.

<sup>1</sup> - <http://www.euronanoforum2007.eu>

<sup>2</sup> - A63/63 ، ص 101.

<sup>3</sup> - وذلك استنادا لنص المادة 319 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حيث يقوم الأمين العام إلى جانب دوره كوديع بتقديم تقارير إلى جميع الدول الأطراف وإلى السلطة وإلى المنظمات الدولية المختصة عن المسائل ذات الطابع العام التي تكون قد نشأت فيما يتعلق باتفاقية قانون البحار. يُمكن الاطلاع على التقارير عبر الرابط للصفحة المفهرسة للأمين العام للأمم المتحدة :

[تقارير الأمين العام للأمم المتحدة أمام الجمعية العامة.](#)

<sup>4</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع، ص 130.

يُمكن تصور نهاية السفينة من خلال حالتين، أولاً عن طريق حادث بحري يُلحق أخطاباً بالسفينة لا يمكن إصلاحها أو يتسبب في غرق السفينة مما يُكسب السفينة مفهوم الحطام البحري. ثانياً قد تكون نهاية السفينة من خلال اهترائها وعدم صلاحيتها للإبحار مما يجعلها موضوع إعادة التدوير.

في القديم كان التخلي عن السفن الغير صالحة للملاحة من طرف المتشغلين في النقل البحري بإهمالها فيما يُسمى "بمقابر السفن"، وهي مساحات مخصصة لتلك السفن خصوصاً سفن الصيد أو السفن الحربية، وإما بإغراق السفينة في عرض البحر. الممارسة الأخيرة أي الإغراق تم تنظيم الأحكام المتعلقة بها ضمن اتفاقية حماية البيئة البحرية لشرق الأطلسي لسنة 1992م المعروفة باتفاقية<sup>1</sup> OSPAR.

مع تطور صناعة السفن، لم تعد السفن القديمة غير صالحة للاستعمال بصفة مُطلقة إنما صار من الممكن استغلال الأجزاء الصالحة منها، والإستفادة من مواد بناءها كمواد أولية سواء لبناء سفن جديدة أو تجهيزات أخرى من خلال عملية إعادة التدوير.

في السنوات الأخيرة ارتفع عدد السفن في الحالتين سواء بالغمر أو بإعادة التدوير نتيجة عدة عوامل منها اشتراطات السلامة، والمحافظة على البيئة البحرية من التلوث المفروضة بموجب اتفاقيات دولية مختلفة. في كلتا الحالتين نظم المشرع الدولي عملية رفع حطام السفينة (أولاً) أو إعادة تدوير السفن (ثانياً) من خلال اتفاقيات وضعتها المنظمة البحرية الدولية لضمان توحيد الأحكام بهذا الخصوص لتحقيق سلامة النشاط البحري والبيئة البحرية.

### أولاً : رفع حطام السفينة

إن مفهوم حطام السفينة في حقيقة الأمر يدخل ضمن مفهوم أوسع يشمل الحطام البحري ككل، سواء تعلق بالسفن أو غير السفن<sup>2</sup>. الحطام البحري بصفة عامة لم يكن لمدة طويلة محل اتفاقية خاصة به، إلا أنّ عدداً مُعتبراً من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة أشارت في مضمونها للحطام البحري سواءاً صراحة أو ضمناً<sup>3</sup>. ونتيجة تأخر المجتمع الدولي في إيلاء أهمية لموضوع الحطام البحري ومعالجة

<sup>1</sup> - اتبعت الاتفاقية ببروتوكول 1995 م بشأن منع والقضاء على التلوث في البحر الأبيض المتوسط من عمليات الإغراق، ويسمى أيضاً بروتوكول "الغمر" لاتفاقية برشلونة لعام 1976. بالنسبة للمناطق البحرية الأخرى، ينطبق بروتوكول عام 1996 لاتفاقية لندن عام 1972 لمنع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات. هذه الاتفاقية تنظم بشكل صارم إخضاع غمر السفن لرخصة أولاً، ولإذن مسبق ثانياً.

<http://www.ospar.org/convention>

<sup>2</sup> - Antoine VIALARD : op.cit. P 244.

<sup>3</sup> - من بين الاتفاقيات الدولية التي أشارت إلى الحطام البحري على سبيل المثال : الاتفاقية حول الوقاية من تلوث البحار الناتج عن إغراق النفايات (بما في ذلك حطام السفن)، اتفاقية السلام بلوزان التي وضعت حدا للعداء بين تركيا والطفاء بتاريخ 24 جويلية 1923م، حيث حثت=

المشاكل الناجمة عنه على صعيد دولي، وردت تقارير تُفيد بازدياد عدد حطام السفن المهجور في العالم، مع ما يُصاحبه من مشاكل تُواجه الدول الساحلية والنقل البحري بصفة عامة.

في كل سنة، يتسبب الحطام البحري في تكبُّد تكاليف وخسائر اقتصادية كبيرة للأفراد والمجتمعات في جميع أنحاء العالم . وتشمل الآثار المحتملة عرقلة النقل البحري، تهديد صحة البشر وسلامتهم، التأثيرات على جمال المناظر والسياحة والآثار على الحياة البرية . وتُعدّ كتل القمامة أيضًا ناقلات محتملة لأنواع الدخيلة المتغلغلة بين البحار.

يُثير حطام السفينة مشاكل قانونية تتعلق أولاً بملكية السفينة والحقوق الواردة عليها، ففي السابق كانت ملكية السفينة تزول باختفاء السفينة، في الوقت الحالي غرق السفينة لا يُزيل الملكية، هذا ما تُؤكدُه أحكام الإنقاذ البحري<sup>1</sup>.

فيما يتعلق بالاختصاص في حال تحطمت السفينة أو غرقت في غير المياه الإقليمية لدولة العلم أو أعالي البحار. ارتباط عمليات رفع الحطام بالقانون الواجب التطبيق دفع المنظمة البحرية الدولية لوضع اتفاقية تُنظم رفع الحطام البحري في المياه الخاضعة لولاية دولة غير دولة العلم.

ففي خطوة أولى لتنظيم عملية إزالة حطام السفن اعتمدت بتاريخ 18 ماي 2007م، بمبادرة المنظمة البحرية الدولية من خلال المؤتمر الدبلوماسي سنة 2007م اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة الحطام لسنة 2007م التي دخلت حيز النفاذ في 14 أبريل 2015م. نطاق تطبيق هذه الاتفاقية وفق نص المادة 01 (1) ينحصر في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الأطراف، أو إذا لم تُنشئ دولة طرف المنطقة المنصوص عليها، تنطبق أحكام الاتفاقية على المنطقة التي تتجاوز وتلاصق البحر الإقليمي لتلك الدولة والتي تحددها بموجب القانون الدولي وتمتد إلى مسافة لا تزيد على 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يُقاس عرض بحرها الإقليمي انطلاقاً منها، بما في ذلك البحر الإقليمي<sup>2</sup>.

=الاتفاقية الأطراف على احترام ورعاية مقابر ومدافن وتوابيت الجنود والبحارة الذين قضوا في ميدان المعركة، هذا النص يخص جزئياً حطام السفن.

Louis BALMOND : « L'épave du navire », In « Le navire en droit international ». Colloque de la Société Française pour le Droit International, Université de Toulon et du Var. 30 , 31 mai et 01<sup>er</sup> juin 1991. Ed A. PEDONE. P72.

<sup>1</sup> - Louis BALMOND : op.cit, P 74. Antoine VIALARD : op.cit. P 249.

<sup>2</sup> - المادة 03 (3).

عرّفت الاتفاقية الحطام في مادتها 01 (4) على النحو التالي :

" الحطام": هو، على أثر وقوع حادثة بحرية، ما يلي :

(أ) سفينة غارقة أو جانحة،

(ب) أو أي جزء من سفينة غارقة أو جانحة، بما في ذلك أي شيء موجود أو كان موجودا على متن هذه السفينة،

(ج) أو أي شيء مفقود من سفينة في البحر يكون جانحا أو غارقا أو طافيا على سطح الماء،

(د) أو سفينة على وشك، أو يتوقع بصورة معقولة، أن تغرق أو تجنح، ولم تتخذ أي تدابير فعلية لتقديم المساعدة للسفينة أو لأي أملاك معرضة للخطر، أو كانت في طور الاتخاذ.

توفر الاتفاقية الأساس القانوني للدول لكي تزيل بعيدا عن مناطقها الاقتصادية الخالصة الحطام الذي قد يُشكل خطرا على الملاحة أو على البيئة البحرية. حيث يُمكن للدول الأطراف المتضررة جراء حطام سفينة يُشكل خطرا وفق معايير الخطر المنصوص عليها بالمادة 06 من الاتفاقية، أن تُطالب أو تُباشر إزالة حطام السفن باستثناء السفن الحربية أو المستغلة لأغراض حكومية. يتم إزالة الحطام بعد إستيفاء إجراءات الإخطار المنصوص عليها، أي إخطار مالك السفينة ودولة التسجيل.

تُحمّل الاتفاقية مالك السفينة مسؤولية تكاليف تحديد موقع الحطام، توسيمه وإزالته مع مراعاة الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمسؤولية مالك السفينة<sup>1</sup>. ويُعفى من هذه المسؤولية إذا أثبت أنّ الحادثة البحرية التي نتج عنها الحطام :

(أ) نجمت عن عمل حربي أو اقتتال أو حرب أهلية أو عصيان ، أو عن ظاهرة طبيعية غير مألوفة ولا مفر منها ولا سبيل لمقاومتها.

(ب) أو نجمت بأكملها عن تصرف طرف ثالث عمدا، أو امتناعه عمدا عن التصرف، بقصد التسبب بأضرار.

(ج) أو نجمت بأكملها عن إهمال أو فعل خطأ من جانب أي حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المعينات الملاحية الأخرى في ممارسة تلك الوظيفة.

اعتمدت الاتفاقية نظام التأمين الإجباري أو الضمان المالي الآخر، فأوجب في مادتها 12 على المالك المسجل لسفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 300 طن فأكثر وترفع علم دولة طرف أن يكون مكتبها

<sup>1</sup> - (أ) اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976م، في صيغتها المعدلة.

(ب) الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969م، في صيغتها المعدلة.

(ج) الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض في ما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة بحرا لعام 1996م، في صيغتها المعدلة.

(د) الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية لعام 1960م، في صيغتها المعدلة، أو اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لعام 1963م، في صيغتها المعدلة، أو القانون الوطني الذي ينظم أو يحظر تحديد المسؤولية عن الأضرار النووية.

(هـ) الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001م، في صيغتها المعدلة.



بتأمين، أو بضمان مالي آخر، كالضمان الذى يقدمه مصرف أو مؤسسة مماثلة، لتغطية المسؤولية عملا بهذه الاتفاقية بمبلغ يوازي حدود المسؤولية بموجب النظام الوطنى أو النظام الدولى المنطبق لحدود المسؤولية، على ألا يتجاوز فى جميع الحالات مبلغا يحتسب بموجب المادة 6 (1) (ب) من اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976م، فى صيغتها المعدلة .

فى المقابل ألزمت الاتفاقية السلطة المختصة التابعة لدولة تسجيل السفينة أن تُصدر شهادة تفيد بأن التأمين أو الضمان المالى الآخر نافذ المفعول لكل سفينة تبلغ حمولتها الإجمالية 300 طن فأكثر. ويجب أن تكون شهادة التأمين الإلزامية هذه وفقا للنموذج المدرج فى مرفق بالاتفاقية.

من جهتها طلبت جمعية الأمم المتحدة من الدول اتخاذ التدابير المناسبة فيما يتعلق بالسفن التي ترفع علمها أو المسجلة لديها وذلك للتصدي للأخطار التي تكون ناجمة عن حُطام السفن والشحنات الطافية أو الغارقة على الملاحة أو البيئة البحريتين<sup>1</sup>.

فى أبريل سنة 2009م نظرت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية فى وضع نموذج وحيد لشهادة التأمين الإلزامي بمقتضى الاتفاقيات الحالية المتعلقة بالمسؤولية البحرية، حسب ما طلبه المؤتمر الدولى المعنى بإزالة الحطام فى سنة 2007م، وأنشأت فريقا للمراسلات للقيام بمهام تتصل بالموضوع منها تحليل العيوب و المزايا القانونية والعملية لنموذج الشهادة الإلزامي مقابل النموذج الغير إلزامي<sup>2</sup>.

فى مادتها 12 فقرة (10) مكّنت الاتفاقية دولة العلم تقديم أي مطالبة بالتكاليف التي تنشأ بموجب تطبيق الاتفاقية مباشرة ضد المؤمن أو أي شخص آخر يوفر الضمان المالى لتغطية مسؤولية المالك المسجل. وفى هذه الحالة ، يحق للمدعى عليه أن يتمسك بالدفعات ( بخلاف الإفلاس أو تصفية المالك المسجل) التي يحق للمالك المسجل أن يتمسك بها، بما فى ذلك تحديد المسؤولية وفقا لأي نظام قانونى وطنى أو دولى. وعلاوة على ذلك، يحق للمدعى عليه، حتى وإن كان لا يجوز للمالك المسجل أن يحدد المسؤولية، أن يحدد المسؤولية بمبلغ يوازي قيمة التأمين أو أي ضمان مالى آخر. فضلا عن ذلك، يحق للمدعى عليه أن يدفع بأن الحادثة البحرية ناجمة عن خطأ عمد من جانب المالك المسجل، ولكن لا يحق له أن يتمسك بأي دفاع آخر يجوز له أن يتمسك به فى دعوى يقيمها المالك المسجل عليه. وفى أي حال من الأحوال، يحق للمدعى عليه أن يقتضى أن يكون المالك المسجل طرفا فى الدعوى.

<sup>1</sup> - تقرير الأمين العام للأمم المتحدة \*A/64/66/add.1 المؤرخ فى 25 نوفمبر 2009م.

<sup>2</sup> - تقرير اللجنة القانونية عن أعمال دورتها الخامسة والتسعين، LEG 95/10.

في الأخير فيما يتعلق بالتقادم، تسقط الحقوق في استرداد التكاليف التي تنص عليها هذه الاتفاقية ما لم تتم إقامة دعاوى تطبيقاً لأحكامها خلال ثلاث سنوات من تاريخ تحديد الخطر بموجب الاتفاقية. غير أنه لا يمكن في أي حال من الأحوال إقامة أي دعوى بعد انقضاء ست سنوات على تاريخ وقوع الحادثة البحرية التي تسببت بالحطام. وإذا تضمنت هذه الحادثة سلسلة من الأحداث، تبدأ فترة السنوات الست اعتباراً من تاريخ الحدث الأول .

رغم الجهود المبذولة يبقى هناك الكثير لبذله بخصوص موضوع الحطام البحري، ذلك أنّ الحطام البحري لا يشمل السفينة فقط مما يستوجب اتخاذ إجراءات معالجة هذه الظاهرة تتناسب مع طبيعة كل حطام. ففي أغلب الأحيان، يتكون الحطام البحري من مواد تتحلل ببطء، وبالتالي يمكن أن تتراكم مع مرور الزمن. وقد أشار برنامج الأمم المتحدة للبيئة في الأونة الأخيرة إلى الحطام البلاستيكي على وجه الخصوص بوصفه إحدى القضايا البيئية الناشئة، بسبب قدرته الكامنة على التسريب المستمر لمركبات تتراكم في الكائنات الحية والمواد السامة، وبطء معدل تحلله في البيئة البحرية، الذي قُدِّر في حدود مئات السنين<sup>1</sup>. وما زال الاهتمام موجّهاً بوجه خاص أيضاً إلى الآثار الناجمة عن معدات صيد الأسماك المتروكة أو المفقودة أو المتخلص منها على نحو آخر، وخصوصاً بسبب عدم قدرتها على مواصلة صيد الأسماك، التي تُسبب ضرراً على الأسماك وهو ما يسمى غالباً "بالصيد الشبحي"، فضلاً عن احتمال أن تُشكل تلك المعدات خطراً ملاحياً في البحر<sup>2</sup>.

تجدر الإشارة إلى أنّ حطام السفينة لا يُشكل في كل الأحوال خطراً على سلامة الملاحة البحرية، أحياناً يُشكل حطام السفينة تراثاً تاريخياً<sup>3</sup>، في هذه الحالة يخضع الحطام لأحكام الاتفاقيات المتعلقة بحماية التراث الإنساني<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - حولية برنامج الأمم المتحدة للبيئة لعام 2011م، متاحة على الموقع التالي : [www.unep.org/yearbook/](http://www.unep.org/yearbook/) 2011

<sup>2</sup> - تقرير الأمين العام للأمم المتحدة A/66/70/add.1 المؤرخ في 25 نوفمبر 2009م ص 108.

<sup>3</sup> - صلاح محمد سليمان: "التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة". الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد. الرياض، 2014م. ص 82.

Jean-Pierre BEURIER :op.cit. P 236.

<sup>4</sup> - Convention de La Haye pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé.

Convention de Paris du 16 novembre 1972 pour la protection du patrimoine mondial culturel et naturel.

Convention de La Haye de 1970 concernant les mesures à prendre pour interdire et empêcher l'importation, l'exportation et le transfert de propriété illicite des biens culturels.

أشارت النصوص البحرية لهذه الحالة في نص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من خلال المادتين 149 و303، فنصت المادة 149 منها على أنه :

"تُحفظ جميع الأشياء ذات الطابع الأثري أو التاريخي التي يُعثر عليها في المنطقة<sup>1</sup> أو يجري التصرف بها لصالح الإنسانية جمعاء، مع إيلاء اعتبار خاص للحقوق التفضيلية لدولة أو بلد المنشأ أو لدولة المنشأ الثقافي أو لدولة المنشأ التاريخي والأثري".  
في حين نصت المادة 303 على مايلي :

"1- على الدول واجب حماية الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي التي يُعثر عليها في البحر، وعليها أن تتعاون تحقيقاً لهذه الغاية.

2- بُغية السيطرة على الاتجار بهذه الأشياء، يجوز للدولة الساحلية، في تطبيقها للمادة 33<sup>2</sup>، أن تفترض أنّ من شأن انتشار هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المُشار إليها في تلك المادة دون موافقتها أن يُسفر عن خرق للقوانين والأنظمة المُشار إليها في تلك المادة داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي.

3- ليس في هذه المادة ما يمس حقوق المالكين الذين يُمكن معرفتهم، أو قانون الإنقاذ، أو غير ذلك من قواعد القانون البحري، أو القوانين والممارسات المتعلقة بالمبادلات الثقافية.  
4- لا تُخل هذه المادة بالاتفاقات الدولية الأخرى ولا بقواعد القانون الدولي فيما يتعلق بحماية الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي".

وإن كانت هذه المواد لا تُضيف ضمانات مقارنة بما تنص عليه اتفاقيات حماية التراث، فهي من ناحية توجب على الدول حماية هذا الإرث وتؤكد على إيلاء الاعتبار الواجب لمصالح الغير في الحطام الأثري، كما أنّها تؤكد على بقاء حق ملكية السفينة بعد تحولها إلى حطام في المادة 303 (3)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - المنطقة المقصودة هنا هي التي وردت في نص المادة 01 من الاتفاقية التي عرّفها كما يلي: " تعني المنطقة قاع البحار والمحيطات وباطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية".

<sup>2</sup> - تتعلق المادة 33 بصلاحيات الدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة، وهي المنطقة التي لا يجوز أن تمتد إلى أبعد من 24 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي.

<sup>3</sup> - صلاح محمد سليمة: نفس المرجع. ص84.

## ثانياً : إعادة تدوير السفن

تكسير السفن، المسمى أيضاً تفكيك السفن أو إعادة تدوير السفن، هو نوع من أنواع التخلص من السفن، يشمل تفكيك هيكل مركب بالبرغرض رميه أو تخريده. ويتم تكسير السفن على رصيف أو في حوض سفن جاف أو في مزلق لتفكيك السفن أو على شاطئ، ويشتمل على طائفة واسعة من الأنشطة تتنوع بين انتزاع جميع الأجهزة والمعدات وتقطيع أو صال هيكل السفينة<sup>1</sup>.

خلال السبعينات من القرن الماضي، كانت السفن تُفكك حيثما بُنيت، أي في أحواض السفن الجافة في البلدان المصنعة. ومنذ بداية عقد الثمانينات، أدى ارتفاع التكاليف، مقروناً بطبيعة هذا النشاط الخطر وبوضع قوانين بيئية أشد صرامة بملاك السفن إلى السعي إلى التخلص من مراكبهم في أماكن أخرى. ونظراً لتوفر يد عاملة رخيصة ولوجود سوق للمعدات والمكونات المستعملة<sup>2</sup>، فإن معظم المراكب المنتهي عمرها تُفكك في الوقت الحاضر في الهند وبنغلاديش والصين وباكستان<sup>3</sup>.

يتم تكسير السفن في جنوب آسيا على شواطئ رملية، وهو أسلوب معروف باسم "التشطية". فبفضل وجود مساحات شاسعة من المناطق المديّة على سواحل جنوب آسيا، فإن السفن تُدفع عند ارتفاع المد، بقوة تقل عادةً عن قوتها الدافعة إلى شواطئ رملية و تُفكك دون أن يوضع تحتها غطاء إسمنتي أو أي وسيلة احتواء أخرى عدا هيكل السفينة ذاتها. ومنذ عام 2004م، تمّ على الشواطئ المديّة في جنوب آسيا تخريد أكثر من 80 في المائة من المراكب المنتهي عمرها البالغة حمولتها الإجمالية 500 طنة على الأقل.

تُمثل المراكب المنتهي عمرها والمرسلة بغرض تفكيكها أحد أكبر تدفقات النفايات الخطرة المنقولة من البلدان المصنّعة إلى العالم النامي. وتحتوي السفن، وخاصة منها تلك التي بُنيت قبل عام 1980م، على كميات كبيرة من المواد السُمّية والخطرة التي قد تتسبب للكائنات البشرية في الموت أو المرض وتنتج عنها آثار ضارة طويلة المدى على البيئة الطبيعية. ورغم أنّ استعمال العديد من المواد الخطرة المستخدمة في بناء السفن مقيد أو محظور في الوقت الحاضر، فإنّ أي سفينة بُنيت قبل عشرين أو ثلاثين عاماً لا تزال تحتوي على تلك المواد<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - تقرير المقرر الخاص المعني بالآثار الضارة لنقل وإلقاء المنتجات والنفايات السمية والخطرة على التمتع بحقوق الإنسان، السيد أوكيشوكو إيبينانو، المُقدم أمام مجلس حقوق الإنسان للأمم المتحدة بتاريخ 15 جويلية 2009م، A/HRC/12/26.

<sup>2</sup> - Dimitrios NASSIOS : op.cit. P181.

<sup>3</sup> - وحسب الأرقام المسجلة في الأونة الأخيرة، تم تفكيك 96 في المائة من سفن الحمولة الإجمالية في هذه البلدان الأربعة خلال عام 2008م: 202 سفينة في الهند، و 165 في بنغلاديش، و 29 في الصين، و 16 في باكستان.

Dimitrios NASSIOS : op.cit. P181.

<sup>4</sup> - تقرير A/HRC/12/26، ص12.

باعتقاد أسلوب التشطية وغيره من الأساليب الغير مدروسة، كثيراً ما لا يُتقيد في مسافن جنوب آسيا بالمواصفات والمعايير المقبولة عموماً والرامية إلى ضمان حماية البيئة من الآثار الضارة الناجمة عن تفرغ النفايات والمنتجات الخطرة التي قد تكون موجودة على ظهور السفن المنتهي عمرها. فالسفن المنتهي عمرها نادراً ما تُنظف قبل وصولها إلى شواطئ جنوب آسيا ولا يتوفر لدى أغلب مسافن التكسير غطاء لمنع تلوث التربة والهواء والموارد البحرية والموارد من الماء العذب ولا التكنولوجيا الضرورية لضمان إدارة النفايات والمواد الخطرة والتخلص منها بطريقة آمنة بيئياً. وبالإضافة إلى التسبب في أثر ضار طويل الأمد على البيئة، فإن الأساليب المتبعة حالياً في تفكيك السفن تضر كذلك بالمجتمعات المحلية المحيطة بمرافق تكسير السفن والتي تعتمد في كثير من الأحيان على الزراعة والصيد من أجل البقاء<sup>1</sup>.

تمثل اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود الإطار القانوني الرئيس لحماية صحة البشر ولحماية البيئة من الآثار الضارة الناجمة عن توليد النفايات الخطرة وغيرها وعن إدارتها وعمليات نقلها والتخلص منها عبر الحدود، تم اعتمادها في عام 1989م، ودخلت حيز النفاذ عام 1992م<sup>2</sup>. وتعتبر اتفاقية بازل الاتفاق البيئي العالمي الأكثر شمولاً في مجال النفايات الخطرة والنفايات الأخرى.

تُنظم اتفاقية بازل نقل النفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود وتُلزم الأطراف فيها بكفالة أن تتم إدارة تلك النفايات والتخلص منها بطريقة سليمة بيئياً. وتغطي الاتفاقية النفايات السامة والسامة والمتفجرة والأكالة والقابلة للاشتعال والسامة الإيكولوجية والمعدية. كما أن الأطراف ملزمة أيضاً بالتقليل إلى أدنى حد من الكميات التي تُنقل من هذه النفايات وملزمة بمعالجتها والتخلص منها في أقرب نقطة ممكنة من مكان توليدها وبمنع توليد هذه النفايات من مصادرها أو التقليل إلى أدنى حد من توليدها من تلك المصادر.

وإن كانت الاتفاقية لا تنص صراحة على السفينة، إلا أن أحكامها تشملها بموجب المادة 02 (01) من الاتفاقية: "النفايات" هي مواد أو أشياء يجري التخلص منها أو ينوى التخلص منها أو مطلوب التخلص منها بناء على أحكام القانون الوطني". عدم النص صراحة على السفينة

<sup>1</sup> - Op.cit.p 13. Dimitrios NASSIOS : op.cit. P181.

<sup>2</sup> - <http://www.basel.int>

انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-185 المؤرخ في 16 ماي 1998م، ج.ج.ج عدد 32 سنة 1998م. كما صادقت على التعديل المعتمد سنة 1995م بموجب المرسوم 06-170 المؤرخ في 22 ماي 2006م، ج.ج.ج عدد 35 سنة 2006م.

في نص الاتفاقية والاكتفاء باعتبارها من "النفائات" ولّد شكوكا عملية و قانونية حول تطبيق الاتفاقية على السفن المنقولة بغرض إعادة تدويرها.

ويتمثل موضع الشك الأول في تحديد السلطة المختصة المعنية بالتصدير، دولة العلم أو دولة الميناء؟. وكيف يمكن للسلطات المختصة الاضطلاع بمسؤولياتها ضمن نظام المراقبة في دولة العلم أو دولة الميناء<sup>1</sup>. وتتعلق إحدى الصعوبات الأخرى بما إذا كان يُمكن تصنيف سفينة من السفن كنفائية، وفي أي وقت يمكن تعريفها بأنها نفائية. وفي هذا الصدد، لاحظ مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل في اجتماعه السابع<sup>2</sup> أنّ "السفينة قد تصبح نفائية، حسب ما هو معرّف في المادة 02 من اتفاقية بازل، وأنها قد تُعرّف في نفس الوقت على أنها سفينة بموجب قواعد دولية أخرى".

وعلاوة على ذلك، كثيراً ما يُتخذ قرار إعادة التدوير أثناء وجود السفينة في أعالي البحار مما يزيد من صعوبة تعريف السلطة المختصة وإنفاذ الاتفاقية. وهناك أيضاً الحالة التي قد تُغيّر فيها السفن أعلامها قبل تفكيكها، وهو ما قد يجنبها عمليات المراقبة التي تفرضها الاتفاقية<sup>3</sup>.

لمواجهة هذه النقائص، في ديسمبر عام 2005م، طلبت جمعية المنظمة البحرية الدولية إلى لجنة حماية البيئة البحرية أن تضع صكاً جديداً ملزماً قانوناً بشأن إعادة تدوير السفن، ينظم هذا الصك أولاً، تصميم السفن وبناءها وتشغيلها وإعدادها من أجل تسهيل إعادة تدوير أمانة وسليمة بيئياً. ثانياً، تشغيل مرافق إعادة تدوير السفن على نحو آمن وسليم بيئياً. وثالثاً، إنشاء آلية إنفاذ مناسبة خاصة بإعادة تدوير السفن، تتضمن متطلبات إصدار الشهادات والإبلاغ. وبعد أربع سنوات من المفاوضات، اعتمدت اتفاقية هونغ كونغ الدولية بشأن إعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن<sup>4</sup> في المؤتمر الدولي بشأن إعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن، الذي انعقد من 11 إلى 15 ماي من سنة 2009م في هونغ كونغ، الصين.

وردت الاتفاقية في 21 مادة وملحق و سبعة (07) تذييلات. شملت المواد الأحكام العامة للاتفاقية مع التعريفات اللازمة لها وتحديد نطاق تطبيقها. بهذا الصدد ورد تعريف السفينة في المادة 02 (07) كالتالي :

<sup>1</sup> - علي بن علي مراح : "المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود"، أطروحة لنيل دكتوراه دولة في القانون العام. جامعة يوسف بن خدة، الجزائر. 2007/2006. ص218.

<sup>2</sup> - مؤتمر الأطراف في اتفاقية بازل، UNEP/CHW.7/33.

<sup>3</sup> - تقرير A/HRC/12/26. ص 15.

<sup>4</sup> - اتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة تدوير السفن بطريقة آمنة وسليمة بيئياً.

فيما يرى الفقيه Bonassies أنّ الاتفاقية تتعلق بتفكيك السفن بطريقة آمنة وسليمة بيئياً.

Pierre BONASSIES : « Les grands évènements du droit international et du droit communautaire dans le domaine maritime en 2008 », Institut Méditerranéen des transports maritimes, annales 2009, p171.

" تعني "السفينة" باخرة من أي نوع مهما كان يعمل أو عمل في الوسط البحري، ويشمل الوحدات الغواصة، والمنشأة الطافية، المنصات الطافية، والمنصات ذاتية الرفع، وحدات التخزين الطافية، وحدات تخزين الإنتاج الطافية ووحدات الشحن<sup>1</sup>.

يُلاحظ من نص التعريف أنّ الاتفاقية حاولت وضع تعريف جامع يشمل كل المنشآت المستغلة في البحر، إلا أنّ أحكام الاتفاقية تطبق فقط على السفن التي تتجاوز حمولتها 500 طنة، والسفن التي تقوم برحلات دولية. تستثني الاتفاقية من نطاق تطبيقها السفن العسكرية والسفن المستغلة لأغراض حكومية غير تجارية<sup>2</sup>. تنطبق أحكام الاتفاقية على السفن التي ترفع علم الدول الأطراف فيها أو تشتغل تحت سلطتها، كما تنطبق على مرافق إعادة التدوير للدول الأطراف. وفيما يخص منشآت الدول غير الأطراف، تدعو الاتفاقية إلى تطبيق أحكامها بما لا يشكل معاملة تفضيلية لصالح هذه الدول.

يشمل ملحق الاتفاقية أربعة فصول (04)، الفصل الأول يتعلق بالأحكام العامة فيما يخص النص على التعريفات، أو الإحالة إلى اتفاقية أخرى عند الاقتضاء، كما في تعريف "Tanker" أين تمت الإحالة إلى اتفاقية MARPOL. كما نص هذا الفصل على الأحكام الواجب مراعاتها في النصوص الدولية ذات الصلة.

يتعلق الفصل الثاني باشتراطات السفن، وينقسم لثلاث أجزاء، الأول حول بناء وصيانة السفن. الجزء الثاني حول التحضير لعملية إعادة التدوير بما في ذلك خطة إعادة التدوير، الجزء الثالث يتعلق بالتفتيش وتسليم الشهادات. فيما ينظم الفصل الثالث أحكام واشتراطات المرافق المخصصة لإعادة التدوير. أمّا الفصل الرابع فُخص للأحكام المتعلقة بالتقارير والإخطارات الواجب إصدارها من طرف كل من مالك السفينة، إدارة مرفق إعادة التدوير والسلطة المختصة<sup>3</sup>.

تضمنت التذييلات سبعة نماذج لما يلي، أولاً: قائمة المواد الخطرة. التذييل الثاني: الحد الأدنى بقائمة المواد من أجل جرد المواد الخطرة. التذييل الثالث: نموذج الشهادة الدولية لجرد المواد الخطرة. التذييل الرابع: نموذج الجاهزية الدولية لشهادة إعادة التدوير. التذييل الخامس: نموذج الترخيص

<sup>1</sup> - ترجمة غير رسمية لنص المادة.

Art 2/7: "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating or having operated in the marine environment and includes submersibles, floating craft, floating platforms, self elevating platforms, Floating Storage Units (FSUs), and Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs), including a vessel stripped of equipment or being towed.

<sup>2</sup> - المادة 03 من الاتفاقية.

<sup>3</sup> - Pierre BONASSIES : « Les grands évènements du droit international et du droit communautaire dans le domaine maritime en 2008", op.cit, p171.

لمرافق إعادة تدوير السفن. التذييل السادس : نموذج التقرير عن التخطيط للبدء بتفكيك السفن. التذييل السابع : نموذج بيان إنجاز تفكيك السفن<sup>1</sup>.

لتحقيق أغراض الاتفاقية بطريقة سليمة بيئياً، ينبغي لدول إعادة التدوير أن تعمل على إنفاذ الالتزامات الدولية والتشريعات الوطنية المتعلقة بحماية البيئة وأن تضع هياكل أساسية مناسبة لأنشطة إعادة تدوير السفن، من جملتها مرافق إدارة النفايات مثلاً، مواقع دفن القمامة ومنشآت حرق النفايات وغيرها. وينبغي أن تضع التشريعات الوطنية، على وجه الخصوص، شروطاً لقبول دخول السفن إلى ولايتها من أجل إعادة تدويرها. وباعتبار أن أسلوب "التشطية" بطبيعته، لا يوفر ضمانات كافية لإدارة النفايات الخطرة الناجمة عنه إدارة سليمة بيئياً، وليس بمقدوره أن يفعل، فإنه ينبغي أن ينظر أصحاب المصلحة في اعتماد جميع التدابير المناسبة لضمان التخلي تدريجياً عن أسلوب "التشطية" والتحول بسرعة إلى أساليب بديلة في تكسير السفن<sup>2</sup>. في الأخير فإنّ النفايات الخطرة الناجمة عن إعادة تدوير السفن يتم نقلها وفق أحكام اتفاقية بازل، وهو الإجراء الذي تمّ العمل به على المستوى الجهوي لاسيما على مستوى الاتحاد الأوروبي<sup>3</sup>.

من جهة أخرى لا بدّ من التعاون والمساعدة الدوليين، إذ ينبغي للدول المتقدمة وللمنظمات الاندماج الإقليمي وللمنظمات الدولية أن تقدم المساعدة التقنية لدول إعادة التدوير ولغيرها من الأطراف المعنية، وأن تتعاون معها بشأن مشاريع تشتمل على نقل التكنولوجيا أو تمويل المعونة من أجل تدريب العاملين على الحفاظ على السلامة ودعم إنشاء هيكل أساسي لحماية البيئة وصحة الإنسان في مرافق إعادة التدوير<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - 2011 Guidelines for the Development of the Inventory of Hazardous Materials, MEPC.197(62);

- 2011 Guidelines for the Development of the Ship Recycling Plan, MEPC.196(62).

- 2012 Guidelines for Safe and Environmentally Sound Ship Recycling, MEPC.210(63);

- 2012 Guidelines for the Authorization of Ship Recycling Facilities, MEPC.211(63).

<sup>2</sup> - التوصيات التي جاء بها التقرير الخاص بالآثار الضارة لنقل وإلقاء المنتجات والنفايات السمية والخطرة على التمتع بحقوق الإنسان، A/HRC/12/26، ص 24.

Marie BOURREL : « La convention de Hong Kong ou la mise en place d'une procédure de suivi et de contrôle du démantèlement des navires en fin de vie », In E-revue Neptunus, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 16, 2010/2. P 06.

<sup>3</sup> - Par le Règlement 259/93 du Conseil, du 1er février 1993 relatif à la surveillance et au contrôle des transferts des déchets à l'intérieur, à l'entrée et à la sortie de la Communauté ( JOCE, n°L 30, 6 février 1993, pp.1 et s.) abrogé par le Règlement 1013/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 14 juin 2006 concernant les transferts de déchets (JOUE, n°L190, 12 juillet 2006, pp.1 et s.). Mais ces dispositions ont également été reprises par la Convention de Bamako du 30 janvier 1991 sur l'interdiction d'importer les déchets dangereux en Afrique et le contrôle de leurs mouvements transfrontière.

Marie BOURREL : op.cit. p 08.

<sup>4</sup> - تقرير A/HRC/12/26، ص 24.



## المطلب الثاني : قواعد تفتيش امتثال السفن لاشتراطات سلامة الملاحة البحرية

تُعتبر معاهدة (Solas 1974) من أهم الاتفاقيات الدولية التي تتضمن قواعد إلزام دولة علم السفينة بمعاينة وتفتيش السفينة قبل وضعها في الخدمة بموجب المادة (7) ، وبمعاينة دورية مرة كل 12 شهرا وكلما دعت الضرورة والظروف إلى ذلك. كما حظرت المادة (11) من الاتفاقية أي تعديل أو تغيير في تصميمات البناء أو المعدات بعد إتمام المعاينة طبقا للقاعدة (7) المشار إليها.

والجدير بالذكر في هذه الاتفاقية، أنّ معاينة وتفتيش السفينة لضمان سلامتها لا يقتصر على دولة علم السفينة وحدها، بل خولت المادة (19) من هذه الاتفاقية إخضاع السفن أثناء تواجدها في ميناء دولة طرف في هذه الاتفاقية للرقابة من قبل ضباط متخصصين من طرف دولة الميناء إلى درجة أن أعطت الاتفاقية لمفتشي دولة الميناء صلاحية تنفيذ هذه الرقابة والمتمثلة في اتخاذ الخطوات التي تكفل عدم إبحار السفينة إذا ثبت لديهم بأنها تشكل خطرا على الأشخاص والممتلكات أو البيئة، وبعد التثبيت من عدم إمكانية تدارك هذه العيوب وتصحيحها مع إحاطة ذلك بسلسلة من الإجراءات القانونية كإخطار ربان السفينة أو قنصل دولة علمها أو أقرب ممثل دبلوماسي للسلطة البحرية للدولة التي تحمل السفينة علمها<sup>1</sup>.

هدف التفتيش هو التأكد من استيفاء السفينة لكل الاشتراطات اللازمة لسلامة ملاحظتها، مما يُمكن من تمييز السفن التي تمتثل للمعايير عن غيرها من السفن غير المستوفية للمعايير التي كما عرّفها تقرير الأمين العام للأمم المتحدة على أنّها السفن التي لا تستوفي المعايير الأساسية للصلاحية للملاحة، نتيجة لحالتها المادية أو طريقة تشغيلها أو أنشطة طاقمها، مما يجعلها مصدر خطر على الأرواح والبيئة. ومن شواهد عدم الصلاحية مخالفة السفينة للأنظمة المحددة في الاتفاقيات البحرية الدولية إلى حدّ يدعو إلى اعتبارها غير صالحة في أي اختبار معقول تجريه دول العلم أو دول الميناء<sup>2</sup>.

إنّ مهمة تفتيش مدى امتثال السفن لقواعد سلامة الملاحة البحرية منوطة في المقام الأول للمصالح الإدارية للدولة، سواء دولة العلم أو دولة الميناء. غير أنّ كفاءة و انتشار مؤسسات التصنيف في هذا المجال دفع بالعديد من الدول إلى تفويض سلطتها في الرقابة لهذه المؤسسات، على هذا الأساس يتم هنا التعرض لدور مؤسسات التصنيف في أداء مهام التفتيش بإسهاب، مع الإشارة إلى علاقتها بإدارة الدولة بهذا الصدد.

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 126.

<sup>2</sup> [UN Doc A / 59/63](http://www.un.org/News/Press/docs/2004/mar/UN.Doc.A.59.63.doc.htm) تقرير الفريق الاستشاري المعني بالتنفيذ من قِبَل دولة العلم، مُقدم أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة، مُؤرخ في

05 مارس 2004.

## الفرع الأول : دور مؤسسات التصنيف

تعتبر مؤسسات التصنيف أول الهيئات الخاصة التي تلعب دورا أساسيا في الوقاية من الأخطار البحرية، فهي تُعتبر حلقة الوصل بين المجهزين والإدارة الوطنية من خلال المهام المزدوجة المنوطة بها، وهي مهمة التصنيف (أولا) ومهمة تسليم الشهادات في إطار التفتيش (ثانيا)<sup>1</sup>.

### أولا : مهمة التصنيف

تتمثل مهمة التصنيف في وضع قواعد إرساء السلامة البحرية الواجب اتباعها عند بناء السفن في مرحلة أولى، ثم في مرحلة ثانية الاطلاع على مدى احترام تطبيق هذه القواعد من خلال زيارات التفتيش. تهدف هذه القواعد بالدرجة الأولى إلى حماية المال المتمثل في السفينة، فهي تخص صلاية هيكل السفينة وصلاحية الآلات والمعدات. شهادة التصنيف المسلمة من طرف هذه المؤسسات تسمح للمجهز الحصول على تأمين بقيمة السفينة، فالتصنيف يُعبر عن جودة هذه الأخيرة.

اختيار مؤسسة التصنيف متروك للمجهز، فالتصنيف في ذاته ليس التزام منصوص عليه في أي نص مُلزم، غير أنه من الناحية العملية يسمح هذا الإجراء باكتساب ثقة الزبائن، كما يُمكن من الحصول على تأمين يتناسب ودرجة السفينة. غير أنّ حرية اختيار مؤسسة التصنيف قد تدفع بالمُجهز لاختيار مؤسسة تتناسب وحاجاته، أي مؤسسة تعتمد المعايير الدنيا، أو أقل صرامة من مؤسسة تصنيف أخرى<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - François LILLE, Raphaël BAUMLER : op.cit. P 122.

<sup>2</sup> - Dimitrios NASSIOS : op.cit. P48.

هذا اللجوء تمت ملاحظته في عدة مناسبات تسبب في كوارث بحرية لعل أكثرها بروزا عبارة "السلام98" التي ترفع علم بينما ومجهزة من طرف الشركة المصرية السلام، غرقت السلام 98 ليلة الثاني إلى الثالث فبراير 2006م على بُعد 57 ميلا من ميناء الغردقة المصري على ساحل البحر الأحمر، وذلك بسبب نشوب حريق في مستودع السفينة مما أدى لوفاة 1033 من مجموع 1416 راكب و98 من أفراد الطاقم. تم بناء السفينة في عام 1970 من قبل شركة Italcantieri S.p.A لصناعة السفن الكبيرة في إيطاليا وأطلقت الشركة تسمية بوكاشيو Boccaccio على السفينة التي كانت تُستعمل في البداية للرحلات البحرية المحلية داخل المياه الإيطالية. وكان طول السفينة 131 متر وسرعتها القصوى 19 عقدة وقوة محركها 16.560 كيلوواط، وكانت سعتها آنذاك 500 راكب و 200 سيارة. تم تطوير السفينة في عام 1991م بإضافة ثلاثة طوابق لتتسع لعدد أكبر من المسافرين وبلغت السعة النهائية 1300 راكب و320 سيارة. قامت شركة السلام المصرية بشراء هذه السفينة عام 1998 واطلقت عليها اسم السلام بوكاشيو 98. ورغم عدم توفر السفينة على تدابير السلامة اللازمة قامت شركة التصنيف RINA الإيطالية بتسليم شهادات الصلاحية لغاية 2010م. أثارت الحادثة استياء الرأي العام المصري وأحيلت القضية أمام المدعي العام الاشتراكي عن طريق مجلس النواب المصري بتاريخ 2006/03/23م، ولتهدئة الوضع وبعد صدور الحكم الذي برأ المتهمين (الريان والضباط) أمام محكمة الجنح، توصل المدعي العام الى اتفاق مع شركة السلام بتعويض للمتوفى قدره 300 ألف جنيه و وللناجى 50 ألف جنيه وللسيارة الصغيرة 70 ألف جنيه ولسيارة النقل 140 ألف جنيه، هذه المبالغ تعادل ضعف التعويض المقرر قانونا. والمثير في هذه القضية عدم متابعة شركة التصنيف أمام القضاء المصري وعدم إقامتها في أي من مراحل الدعوى، حيث اكتفى القضاء بمتابعة الطاقم بتهمة الإهمال دون توجيه أي تهمة لشركة التصنيف. ثم في الاستئناف حُكم بالسجن لمدة سبع سنوات على الريان بتهمة التقاعس عن إرسال نداء الاستغاثة، وهو ما تم إثباته من خلال تسلسل الأحداث المخزنة بالصندوق الأسود للسفينة، والتي تُشير إلى محاولة الريان والطاقم مكافحة الحريق لمدة 04 ساعات منذ نشوب الحريق عند 19:09 سا، وإرسال أول نداء استغاثة عند 23:30 سا. دون أن يُشير الحكم إلى صلاحية العبارة للإبحار وصحة البيانات المدونة في شهاداتها.

## ثانيا : مهمة التفتيش (مهمة المرفق العام)

بالنظر للكفاءة التقنية التي يتمتع بها خبراء مؤسسات التصنيف، إضافة إلى تواجدهم في مختلف أنحاء العالم ضمن شبكة خبراء دولية، تمارس مؤسسات التصنيف مهام المرفق العام. بتفويض من الدول تقوم بمراقبة تطبيق القواعد المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة<sup>1</sup>.

من أجل ذلك تقوم بإجراء زيارات تفتيش، كما تُسلم شهادات مُطابقة للاشتراطات الدولية باسم الدولة. تفويض الدولة لسلطتها في تفتيش السفن التي ترفع علمها تضاعفت خلال النصف الثاني من القرن العشرين بعد التطور التقني الذي شهدته صناعة النقل البحري. هذا التفويض كان نتيجة عدة أسباب أهمها :

1- باعتبار مؤسسات التصنيف من الرواد الأوائل في وضع قواعد السلامة البحرية، كانت أول هيئة مؤهلة لمتابعة ومراقبة تطبيق هذه القواعد عن طريق خبراء معتمدين موزعين ضمن شبكة دولية في كل أنحاء العام.

2- بالنظر لاعتبارات مالية، فضلت دول العلم سواء كانت متقدمة أو لا تفويض سلطتها في الرقابة وبالتالي في تنفيذ التزاماتها الدولية كدولة علم لمؤسسات التصنيف، لما توفره هذه المؤسسات من مورد بشري، كما تمتص الضغط المفروض على الإدارة الوطنية في تنفيذ الرقابة المينائية، مما يسمح لها بأداء مهامها في مواجهة الأسطول الوطني.

عند التساؤل عن الطبيعة القانونية لهذا التفويض الذي لا يوجد مثيل له في أي نشاط آخر، أو التساؤل عن الأهلية القانونية لهذه المؤسسات، فما يُمكن قوله هنا أنّ هذه المؤسسات تُقدم خدمات النشاط البحري بحاجة إليها خصوصا أنّ خدماتها مُكيفة حسب الحاجة. إلى جانب هذه الميزة فإنّ استمرار هذه الممارسة لما يزيد عن قرن من الزمن يدل على أنّ هذه المؤسسات تستجيب لمُتطلبات النشاط البحري<sup>2</sup>.

من الناحية القانونية الاتفاقيات التقنية البحرية (اتفاقية خطوط الشحن في مادتها 13- اتفاقية سولاس في الفصل الأول، القاعدة السادسة(6)- اتفاقية ماربول، الملحق الأول، القاعدة 4.3) كلها

<sup>1</sup> - Philippe BOISSON : « Etats du pavillon/Société de classification », In « Le pavillon ». p39.

<sup>2</sup> - op cit.

تنص صراحة على إمكانية اللجوء لمؤسسات التصنيف بنصها أنّ الإدارة يُمكنها أن تعهد بتفتيش السفن لمفتشين معينين لهذا السبب، أو لمؤسسات معترف بها من قبلها.

القاعدة 1/6 من اتفاقية سولاس وضعت شروطاً لنقل هذه الصلاحيات تتلخص فيما يلي :

- يجب على الإدارة التي تعين مؤسسات معترف بها أن تعترف لهذه الأخيرة بحد أدنى من الصلاحيات، خصوصاً فيما يتعلق المطالبة بخضوع سفينة لإصلاحات، وكذلك إمكانية الخضوع لسلطة دولة الميناء إذا طُلب ذلك. كما يجب على الدولة إخطار المنظمة البحرية الدولية بقائمة المؤسسات المُعترف بها من قبلها وشروط التفويض المتعلقة بها.

- وفق الفقرة C من نفس القاعدة متى ارتأت المؤسسة أنّ حالة السفينة وتجهيزها غير مطابق لما هو منصوص عليه في الشهادات، وأنها لا يُمكنها الملاحة دون التعرض لخطر محقق، عليها أن تحرص على أخذ الإجراءات التصحيحية اللازمة وإعلام الإدارة في وقت مناسب. وعند إعلام إدارة دولة الميناء لابد لهذه الأخيرة من منح المؤسسة المساعدة اللازمة.

- الفقرة D تنص على أنه : "في كل الأحوال تلتزم الإدارة بضمان التنفيذ الكامل ونجاعة التفتيش والزيارة، كما تلتزم باتخاذ الإجراءات الضرورية لتنفيذ الالتزام"<sup>1</sup>. تفويض الصلاحيات هنا من شأنه نقل جزء من سلطة الدولة في الرقابة دون المسؤولية.

تدخلات مؤسسات التصنيف تخص عموماً تنفيذ زيارات تقنية للسفن وتسليم الشهادات المناسبة. تتنوع الزيارات التقنية للسفن حسب ما هو منصوص عليه من طرف المنظمة البحرية الدولية إلى سبعة أنواع من الزيارات :

(1)- الزيارة الرئيسية عبارة عن فحص دقيق وكامل للسفينة ومواد تجهيزها، مصحوبة بإجراء تجارب إن استدعى الأمر ذلك. تُجرى هذه الزيارة قبل دخول السفينة الخدمة للسهر على قدرتها لأداء المهمة المنوطة بها.

(2)- الزيارة الدورية عبارة عن تفتيش لأجزاء من السفينة خلال فترات منتظمة محددة.

(3)- زيارة التجديد وهي أهم زيارة دورية ينتج عنها تسليم شهادة جديدة.

<sup>1</sup> - « Dans tous les cas, l'Administration doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de l'inspection et de la visite et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire cette obligation ».

(4)- الزيارة الوسيطة هي تفتيش لبعض أجزاء السفينة المحددة في الشهادة، تُجرى بين الزيارات الدورية بين الفترات المحددة.

(5)- الزيارات السنوية، عبارة عن فحص شامل للسفينة وتجهيزها تُجرى كل سنة للسهر على صلاحية السفينة للملاحة.

(6)- الزيارات الإضافية، تتم هذه الزيارات إثر خضوع السفينة لإصلاحات أو تجديدات معتبرة.

(7)- الزيارات الغير متوقعة أو الفجائية، تُجرى هذه الزيارات دون إخطار مُسبق سواء للمالك أو للربان للتأكد من صلاحية السفينة للملاحة.

تُتبع كل زيارة بتحرير محضر يتضمن كل المعاينات التي تمّ إجراءها أثناء التفتيش، مع تدوين الملاحظات والإرشادات جراء الزيارة.

الشهادات المسلمة تُثبت مطابقة السفن للاشترطات الدولية، هذه الأخيرة متعددة في قطاع النقل البحري، إلا أنه يُمكن تقسيمها إلى ثلاث أصناف :

(أ)- **الشهادات المتعلقة باتفاقية 1966م حول خطوط الشحن** : المادة 19 من نص الاتفاقية تُشير إلى نوعين من الوثائق، الشهادة الدولية الحريم Franc-bord وشهادة الإعفاء. الشهادة الأولى صالحة لمدة أقصاها خمس سنوات قابلة للتمديد بخمسة أشهر.

(ب)- **الشهادات المتعلقة باتفاقية سولاس 78/74**: تنص هذه الاتفاقية على إصدار عدة وثائق تُثبت مطابقة السفينة لأحكامها:

\* شهادة السلامة لسفينة الركاب صالحة لمدة 12 شهراً.

\* شهادة سلامة أجهزة الاتصال لسفن الشحن صالحة لمدة 12 شهراً.

\* شهادة السلامة للبناء لسفن الشحن صالحة لمدة خمس سنوات.

\* شهادة سلامة معدات التجهيز لسفن الشحن ، صالحة لمدة 24 شهراً.

\* شهادة الإعفاء لمدة لا تتجاوز مدة الشهادة المشار إليها.

(ج)- **الشهادات المتعلقة باتفاقية ماريول 78/73** : نظمت هذه الاتفاقية إصدار ثلاث أنواع من الوثائق:

\* الشهادة الدولية للوقاية من التلوث بالمحروقات (الملحق 1 قاعدة 8).

\* الشهادة الدولية للوقاية من التلوث المرتبط بنقل substances liquides nocives en vrac ou certificat NLC (الملحق 2، قاعدة 12).

\* الشهادة الدولية للوقاية من التلوث من المياه المستعملة (الملحق 6 القاعدة 7).

أقصى مدة لصلاحيه هذه الوثائق لاتتجاوز الخمس سنوات<sup>1</sup>.

إلى جانب ما سبق توجد أنواع أخرى من الشهادات منصوص عليها بموجب التعليمات الصادرة من المنظمة البحرية الدولية، فالسفن الناقلة للمواد الكيميائية على سبيل المثال، لا بد لها من الحصول على شهادة القدرة على نقل المواد الكيميائية الخطرة السائبة (Code IBC). ناقلات الميثان لا بد لها من الحصول على شهادة القدرة على نقل الغاز السائل السائب (Code IGC).

المهام المفوضة لمؤسسات التصنيف لم تعد محصورة في الحرص على التطبيق السليم للقواعد التقنية، فالدول تُفوض لها كذلك تطبيق القواعد المتعلقة بتسيير سلامة وأمن المؤسسات البحرية المنصوص عليها في Code ISM, Code ISPS.

### ثالثا : النظام القانوني للتفويض لمؤسسات التصنيف

في بدايات ممارسة الدول التفويض لصالح مؤسسات التصنيف، لم تكن الوسائل القانونية المنظمة لهذا التفويض مُتطورة، في غالب الأحيان كانت الإدارة المؤهلة تصدر قرارا يُرخص لمؤسسات التصنيف بإجراء زيارات التفتيش بموجب اتفاقية ما وإصدار الشهادات المناسبة لها.

أول اتفاقات اعتماد بين الدول ومؤسسات التصنيف ظهرت في نهاية السبعينيات. كانت الاتفاقات بسيطة في مضمونها، عبارة عن قواعد تنظم العلاقة بين الإدارة المُفوضة والمؤسسة. أول من قام بتطوير هذا الاتفاق كانت ليبيريا سنة 1978م حيث أخذ الاتفاق شكل مذكرة تفاهم ذات وظيفتين: أولا تنظيم مختلف العلاقات القانونية بين الأطراف، ثانيا إنشاء منظومة تعاون وتبادل المعلومات في مجال مراقبة سلامة السفن. هذه الصيغة تم تبنيها لاحقا من طرف دول التسجيل المفتوح<sup>2</sup>.

في مرحلة لاحقة تطور مضمون المذكرة ليشمل القانون الواجب التطبيق، نطاق التفويض، شروط إصدار الشهادات ونظام المسؤولية وحل المنازعات. هذه العناصر المدمجة تسمح لدول العلم بممارسة رقابة على تنفيذ مهام التفويض الممنوحة لهذه المؤسسات<sup>3</sup>.

في الوقت الحالي مهام التفويض منظمة من طرف المنظمة البحرية الدولية من خلال القرار رقم A.739 المعتمد بتاريخ 22 نوفمبر 1993م، في سابقة من نوعها وضع القرار توجيهات للدول

<sup>1</sup> - Philippe BOISSON : « Etats du pavillon/Société de classification ».Op.cit. p 42.

<sup>2</sup> - Op.cit. p 43.

<sup>3</sup> - Op.cit.

الراغبة في تعيين مؤسسات معترف بها. وبموجب القرار A.789 المُعتمد بتاريخ 23 نوفمبر 1995م تُحدد المنظمة خصوصيات مهام المؤسسات التي تعمل باسم الدولة في مجال الزيارات وإصدار الشهادات. بتاريخ 01 جويلية 1998م، تمّ دمج هذه الأحكام ضمن الفصل الحادي عشر من اتفاقية سولاس تحت عنوان "إجراءات خاصة لتدعيم السلامة البحرية".

تلتزم المؤسسات المُعترف بها بالمعايير الدنيا المُطبقة على المؤسسات المُفوضة من طرف الدول المنصوص عليها في القرار A.739 المُلحق الأول. بصفة عامة على هذه المؤسسات إظهار أنها تتمتع بالحجم، الهيكلة، الخبرة والكفاءة المناسبة لنوع ودرجة الصلاحية الممنوحة بموجب التفويض. علاوة على ذلك عليها إبراز خبرة في مجال هندسة وبناء السفن، إلى جانب تجهيز السفن وإن أمكن نظام تسيير سلامة السفن. ومن بين الشروط الخاصة الواجب توفرها، مواكبة المؤسسة لقواعد التصنيف، التوفر على عنصر بشري تقني ذو كفاءة، احترام المبادئ الأخلاقية (Déontologie)، تطبيق نظام تأمين مُطابق لمعايير ISO 9000 مؤشر من طرف مندوبين مستقلين معتمدين من طرف الإدارة.

#### رابعاً : مسؤولية مؤسسات التصنيف

خلال ممارستها لمهامها التفويضية فيما يتعلق بتطبيق الأحكام الدولية والوطنية، يمكن أن تُثار ضد مؤسسات التصنيف مسؤولية على أكثر من صعيد.

(أ)- في مواجهة الدولة التي فوضت لها صلاحياتها للتدخل على متن السفن التي ترفع علمها، يتعلق الأمر هنا بالمسؤولية الإدارية عند وقوع عيب أثناء ممارسة المرفق العام لمهامه حتى وإن قام بها شخص خاص. في هذه الحالة المنازعات المتعلقة بالمسؤولية من اختصاص القضاء الإداري.

(ب)- مسؤولية ذات طبيعة مدنية في مواجهة الزبائن، المُجهزون وورشات البناء، وكذلك الغير المتضرر من خطأ أو إهمال في أداء مهام المؤسسة. في بعض الحالات يُمكن للمؤسسة أن تستفيد من حماية من طرف دولة العلم.

(ج)- في حالة الضرر الناتج عن تصرف جنائي، الخبير التابع للمؤسسة، أو المؤسسة في حدّ ذاتها كشخص اعتباري يُمكن أن تكون محل متابعة قضائية أمام الجهة المُختصة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - مثلاً في حادثة غرق السفينة إيريكما كما سيُعرض لاحقاً تمت متابعة مؤسسة التصنيف عن مسؤوليتها الجزائية والمدنية في الحادثة وصدر ضدها حكم مفاده :

[...Etant société de classification en charge de l'ERIKA et certifiant également la société PANSHIP au regard de l'application du code ISM - d'avoir courant 1998 et 1999, par l'un au moins de ses représentants,=

يهدف تحديد مسؤولية كل من دولة العلم المفوضة لصلاحياتها، ومؤسسات التصنيف بشكل واضح لألبس فيه ولا يكتنفه الغموض بشأن المسؤوليات الثلاث المشار إليها سابقاً، سواء عندما يتعلق الأمر بالقيمة الدنيا للإصلاحات الممكنة، أو شمول المسؤولية الأضرار المباشرة والغير مباشرة وإمكانية التنسيق أمام الجهات القضائية ضمن دفاع مشترك، ظهرت مبادرات وضع نصوص تُنسق وتُؤحد شروط المسؤولية، كالوثيقة التي وضعتها اللجنة البحرية الدولية سنة 1992م<sup>1</sup>، تعليمة المنظمة البحرية الدولية سنة 1995م<sup>2</sup> والتوجيه الأوربية 94/57 المعدلة سنة 2001م<sup>3</sup>.

=notamment sur le territoire français au départ de Dunkerque et dans les eaux territoriales françaises du 8 au 10 décembre 1999 puis en ZEE à partir du 11 décembre, par violation manifestement délibérée des obligations particulières de sécurité ou de prudence qui pesaient sur elle en vertu des dispositions des règles 10, 11 a et 12 du chapitre I de l'annexe de la convention SOLAS de Londres du 1er novembre 1974 et des règles 4-1 et 5 du chapitre IX de l'annexe de la convention SOLAS exposé directement l'équipage à un risque immédiat de mort par naufrage ou noyade, *Faits constitutifs de mise en danger d'autrui prévus et réprimés par les articles 121-6, 121-7 et 223-1, 223-18 et 223-20 du code pénal.* - d'avoir par l'un au moins de ses représentants, été par imprudence et négligence, à l'origine, d'une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime, en l'espèce le long du littoral atlantique, à partir du 11 décembre 1999, résultant d'un accident de mer provoqué par le Capitaine, en l'espèce la ruine du bâtiment et sa rupture le 12 décembre 1999 en zone économique exclusive sous juridiction française et d'avoir omis de prendre les mesures nécessaires pour limiter la pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables françaises jusqu'à la limite de la navigation maritime en l'espèce le long du littoral atlantique qui en a résulté, *Faits prévus et réprimés par les articles 1,7,8 et 10 de la loi n°83-583 du 5 juillet 1983 en vigueur au moment des faits, par les articles L218-10, L218-21, L218-22 et L218-24 du code de l'environnement désormais applicables, par l'article 230 de la convention internationale de Montego Bay du 10 décembre 1982, par les règles 1,9,10,11 de l'annexe I et les articles 2 et 4 de la convention internationale de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, par l'article II de la convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 et par les articles 113-12 et 121-3 du code pénal...*

**DÉCLARE la société RINA (SpA) COUPABLE** pour les faits qualifiés de : POLLUTION DES EAUX OU VOIES NAVIGABLES FRANÇAISES LE LONG DU LITTORAL ATLANTIQUE SUITE A UN ACCIDENT DE MER, LE 12 DÉCEMBRE 1999, DANS LA ZEE OU ZEP PAR UN NAVIRE-CITERNE ÉTRANGER D'UNE JAUGE BRUTE EGALE OU SUPÉRIEURE A 150 TONNEAUX ;  
**CONDAMNE la société RINA (SpA) à une amende délictuelle de TROIS CENT SOIXANTE-QUINZE MILLE EUROS (375.000 euros)./.**

Jugement du tribunal de grande instance de Paris, 11<sup>ème</sup> chambre, 4<sup>ème</sup> section. 16 janvier 2008.

<sup>1</sup> - مبادرة اللجنة البحرية الدولية في سنة 1992م، وضعت اللجنة نموذجاً حول الشروط التعاقدية أخذت بعين الاعتبار تنفيذ مهام شبه حكومية مفوضة لمؤسسات التصنيف فيما يتعلق بزيارات التفتيش وتسليم الشهادات. تميزت هذه الوثيقة بالنص على شرطين أساسيين هما : أولاً عند أداء مهامها، تتصرف مؤسسة التصنيف كموظف إدارة تحت سلطة أو لحساب الجهة التي تُنفذ لها المهام المتفق عليها. ثانياً في حالة شكوى ناجمة عن تنفيذ المهام المتفق عليها، يخضع عمال مؤسسة التصنيف انفس نظام المسؤولية ويستفيدون من نفس وسائل الدفاع المقررة لموظفي الإدارة عندما يقومون بهذه المهام و/أو يسلمون الشهادات.

<sup>2</sup> - تعليمة المنظمة البحرية الدولية : المنظمة ومن خلال تعليمة مشتركة MSC/710 و MEPC/307 المؤرخة في 9 أكتوبر 1995م، اقترحت نموذج اتفاق لمساعدة الإدارة عند تفويض صلاحياتها لمؤسسات التصنيف. الفقرة 6.6 من نص الاتفاق تتضمن أحكام تتعلق بمسؤولية مؤسسة التصنيف. اعتمد هذا النص عند المحادثات لبلورة مشروع اتفاق مع بعض الإدارات الأوربية، فمثلاً اتفاق مجموعة Goteborg الذي يضم كل من السويد، ألمانيا والمملكة المتحدة، نص على تحديد المسؤولية في حالة خطأ بسيط من مؤسسة التصنيف في حدود :

- خمسة (5) مليون أورو في حالة إهمال ينتج عنه موت أو ضرر جسامتي.

- اثنان ونصف (2.5) مليون أورو في حالة إهمال يتسبب في خسائر وأضرار مادية.

<sup>3</sup> - التوجيه الأوربية 2001/105 : هدفت هذه التوجيه إلى توحيد لنظام مسؤولية مؤسسات التصنيف عند أداءها مهام تفويضية على مستوى أوروبا. فقدت بهذا الصدد تعريف وتحديد المسؤولية المالية لمؤسسات التصنيف في مواجهة دولة العلم، وإن كانت هذه التعليمة تعترف صراحة للدول الأعضاء بتحديد مسؤولية مؤسسات التصنيف، فهي لا تفرض هذا التحديد على إطلاقه. وعليه تبقى كل دولة حرة في تحديد المسؤولية كما لها أن تنص بموجب قانونها الوطني على مسؤولية غير محدودة لمؤسسات التصنيف

Jean-Pierre BEURIER : op.cit. P 201.



بالنظر لبعض التشريعات الوطنية، يمكن لمؤسسات التصنيف الاستفادة من حماية قانونية تضمنها لها دولة العلم. من أهم صور هذه الحماية الحصانة القضائية التي يُمنع بموجبها متابعة المؤسسة أمام الجهات القضائية لدولة أخرى<sup>1</sup>. بهذا الخصوص برزت قضيتان مشهورتان أين تمّ منح مؤسسة التصنيف الحصانة القضائية مما جنبها تبعات المتابعة أمام القضاء. ويتعلق الأمر بكل من قضية Sundancer و قضية<sup>2</sup> Scandinavian Star.

في الأخير، أصبح لجوء دولة العلم لمؤسسات التصنيف سواء لأداء مهام التصنيف أو تسليم الشهادات ضرورة خصوصا تلك التي تعاني نقصا في مجال السلامة. هذه الدول أصبحت تُصنّف حسب درجة استيفاء السفن التي ترفع علمها لشروط السلامة، بل وقد تُمنع من دخول بعض الموانئ. فمثلا مُذكرة تفاهم باريس حول مراقبة دولة الميناء بأوروبا وضعت قائمة سوداء يتم تحيينها سنويا، تُميّز هذه القائمة بين ثلاث أصناف من السفن التي تشكل خطرا متوسطا، عالياً أو جد عالي. في نفس السياق يقوم جهاز حرس سواحل الولايات المتحدة الأمريكية باستهداف السفن الأقل امتثالا.

<sup>1</sup> - غير أنّ هذه الحصانة لا تُشكل حماية قانونية مطلقة، الأمر الذي أبرزته قضية إيريكيا حين رفض القضاء الاعتراف بحصانة مؤسسة التصنيف الإيطالية RINA وأدانها رغم دفعها بالحصانة المتمتعة بها.

Hélène LEFEBVRE-CHALAIN : « La stratégie normative de l'organisation maritime internationale OMI », Thèse pour obtenir le grade de docteur en droit public. Université de Nante. 2009/2010. P460.

<sup>2</sup> - قضية Sundancer : تتلخص وقائع القضية في أنّه في سنة 1984م غرقت سفينة Sundancer قرب السواحل الكولومبية البريطانية بعد ارتطامها بصخرة. المُجهز ومُستغل السفينة قاما بمتابعة مؤسسة التصنيف على أساس أخطاء مُختلفة وإهمال تمّ ارتكابها في السويد أثناء تحويل سفينة الملاحة سابقا إلى سفينة نزهة فاخرة. قرار محكمة النقض الأمريكية الصادر بتاريخ 15 أكتوبر 1993م جاء بحُكمين مهمين حيث أشار من جهة أنّ القانون الواجب التطبيق على عقد تصنيف وتسليم الشهادات لسفينة Sundancer كان قانون دولة باهاماس. في حين لم يُمكن أي عنصر من عناصر الارتباط تحديد قانون آخر لتطبيقه. الأخطاء الجزائية المثارة ضد خبراء مؤسسة التصنيف ABS وقعت في كل من السويد، نيويورك، ميامي، المكسيك، كاليفورنيا وأعلى البحار. المُدعي كانت شركة خاضعة لقانون بنما تسييرها رؤوس أموال سويدية، الحادث وقع في المياه الكندية. كل هذه الملابس جعلت من دولة العلم عنصر الارتباط الوحيد المتميز بالثبات. من جهة أخرى، وإن كان اختيار تطبيق قانون دولة العلم من طرف المُجهز لأسباب ملائمة شخصية، إلا أنّه يبدو من باب المساواة أنّ المزايا المقررة في قانون دولة باهاماس يُمكن الاستفادة منها من طرف كل الذين يُمارسون نشاطا تحت نظامها. على هذا الأساس منح القاضي حصانة قضائية لمؤسسة التصنيف التي قامت بمهام تفويضية لصالح حكومة الباهاماس.

قضية Scandinavian Star: تعرضت سفينة الركاب Scandinavian Star إلى حريق بتاريخ 7 أبريل 1990م في عرض ساحل الدنمارك أثناء تنقلها بين أوسلو و فريدريكشافان. تسبب الحريق في وفاة 159 شخص و عدة مصابين من بين الأشخاص الناجين المُقدر عددهم بـ 324 شخص. على إثر الحادثة رُفعت عدة دعاوى قضائية تثير المسؤولية المدنية أمام المحكمة الفدرالية لميامي ضد مؤسسة التصنيف التي قام الخبير التابع لها بإجراء زيارات بموجب تفويض لصالح دولة باهاماس. في سبتمبر 1992م، أحال القاضي الفدرالي القضية لمحكمة الدولة التي رفضت الدعوى ضد مؤسسة التصنيف مؤكدة أنّ قانون دولة باهاماس هو القانون الواجب تطبيقه على النزاع مانحة بذلك الحصانة القضائية لهذه المؤسسة التي عملت لصالح إدارة الدولة.

Philippe BOISSON : « Etats du pavillon/Société de classification », op.cit. p 42.

لمواجهة هذا العجز في الامتثال لقواعد السلامة، قامت الجمعية الدولية لمؤسسات التصنيف<sup>1</sup> بوضع مخطط برنامج مساعدة موجه لدول العلم المصنفة في القائمة السوداء لمذكرة تفاهم باريس في تنفيذ مهام الرقابة والإشراف عليها. رحبت أغلبية الدول الخمسة والعشرون التي تمّ الاتصال بها بالمبادرة، على إثر ذلك تقلص عدد السفن المُحتجزة في موانئ المنطقة الأوربية. تواصلت الجمعية تحسين البرنامج مع الدول المُرحبة، إلا أنّ فعاليته تبقى محدودة في ظل رفض بعض الدول إبداء تعاونها<sup>2</sup>.

من جهته نظّم المشرع الجزائري القواعد المتعلقة بالتفتيش الخاص بسلامة السفينة، في الفصل الثالث المعنون بالنظام و أمن الملاحة البحرية من الكتاب الأول من القانون البحري الجزائري في المواد من 228 إلى 272 ق ب ج. حيث من خلال هذه المواد أسند المشرع مهام التفتيش للجان التفتيش. تتمثل لجان التفتيش الوطنية في اللجنة المركزية للسلامة واللجان المحلية للتفتيش<sup>3</sup>.

وإلى جانب قيام اللجان بالتفتيش أورد المشرع في الماد 244 من القانون البحري الجزائري إمكانية مشاركة مؤسسات التصنيف المعتمدة في معاينات السلامة التي تقوم بها لجان التفتيش المحلية في حدود المهام المحددة بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية والخاص بالاعتراف بهذه المؤسسات<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - أنشأت الجمعية بتاريخ 11 سبتمبر 1968م إثر تزايد عدد مؤسسات التصنيف التي تكفي بمعايير السلامة الدنيا، تضم المنظمة المؤسسات الرائدة في المجال والتي تعتمد معايير صارمة في مجال التصنيف وذلك بهدف تنسيق القواعد التقنية ووضع ميثاق الجودة. تغطي المنظمة حوالي 90 % من الأسطول التجاري العالمي، تتمتع المنظمة بدور استشاري لدى المنظمة البحرية الدولية، كما لها ممثل دائم لدى هذه الأخيرة. تضم الجمعية المؤسسات التالية :

ABS ; BV ; CCS ; DNV ; GL ; KRS ; LR ; NK ; RINA ; RS ; IRS . Hélène LEFEBVRE-CHALAIN : op.cit. p 461.

<sup>2</sup> - Op.cit. p 53.

<sup>3</sup> - مرسوم تنفيذي رقم 02-149 ممضي في 09 مايو 2002 وزارة النقل الجريدة الرسمية عدد 33 مؤرخة في 12 مايو 2002، الصفحة 12 يحدد قواعد تفتيش السفن بعنوان دولة العلم ودولة الميناء.

وبموجب قرار ممضي في 07 مايو 2003 م من وزارة النقل. الجريدة الرسمية عدد 36 مؤرخة في 08 يونيو 2003، الصفحة 16 يحدد كفاءات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها.

أما المرسوم التنفيذي رقم 07-2007 الممضي بتاريخ 23 يونيو 2007 عن وزارة النقل الجريدة الرسمية عدد 42 مؤرخة في 24 يونيو 2007، الصفحة 13 يحدد السفن غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية حول سلامة الأرواح في البحار ويضبط القواعد الخاصة بالسلامة والتفتيش التي تطبق عليها.

<sup>4</sup> - مؤسسات التصنيف المعتمدة في الجزائر بموجب المرسوم 72-195 المؤرخ في 5 أكتوبر 1975م، هي :

ABS . BV . DNV . GL . LR . NK . RINA .

M. Mouffok, Inspecteur Hyproc SC : « Le dispositif national de prevention contre la pollution par navire », In « Problèmes récurrents du droit maritime Algérien », Journée d'étude samedi 22 avril 2006, Faculté de droit ; Université d'Oran. Textes réunis par Mme Fatima BOUKHATMA .2008. P89.

## الفرع الثاني: رقابة دولة الميناء لامتثال السفن الأجنبية لاشتراطات السلامة البحرية

إنّ الاهتمام بتأمين سلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة دفع بالدول إلى فرض بعض القواعد الخاصة بالبناء والمعدات حتى بالنسبة للسفن الأجنبية التي تدخل موانئها. حتى خلال الفترة التي كانت فيها الإدارات الوطنية أقل صرامة، كان مقبولاً أنّ سلطة الميناء يمكنها رقابة احترام السفن الأجنبية قواعد السلامة المفروضة عليها. هذه الرقابة من طرف دولة الميناء تمّ تعزيزها حالياً بصورة ملموسة من خلال النصوص الدولية ذات الصلة<sup>1</sup>.

هذه الممارسة، أي رقابة دولة الميناء بدأت في الولايات المتحدة الأمريكية التي فرضت على السفن خصوصاً ناقلات الركاب وناقلات البترول الاحترام الصارم للقانون الأمريكي Oil Pollution Act ، يفرض القانون قواعد صارمة فيما يخص هيكل ناقلات البترول (هيكمل مزدوج) إلى جانب إجراءات وقائية تتمثل في إلزامية مسك على متن السفينة مخطط مكافحة ضد التلوث، أو إصلاح الضرر. هذه الإجراءات تطبق بصرامة على السفن الأجنبية التي تتراد الموانئ الأمريكية<sup>2</sup>.

النصوص الأولى لاتفاقية سلامة الأرواح في البحر (لسنة 1929م و1960م) لم تكن تعترف للدولة الساحلية سوى بسلطة شكلية تتمثل في التأكد من توفر السفينة على شهادات السلامة الوطنية. النصوص الحديثة تذهب أبعد من ذلك، حيث أنّ القاعدة 19 من الاتفاقية ترخص لدولة الميناء بإجراء تفتيش معمق في حال وجود أسباب للاشتباه أنّ السفينة لا تحترم القواعد الدولية. نفس القاعدة منصوص عليها في المادة 2/5 من اتفاقية MARPOL كما في المادة 10 من اتفاقية STCW<sup>3</sup>.

بالرغم من ذلك، هذه الممارسة لم تكن محبذة في عدد من الدول الأجنبية، باستثناء الولايات المتحدة الأمريكية التي تمارس رقابة صارمة على السفن التي تتراد موانئها. يرجع تفسير ذلك

1 - هذه الرقابة أساسها :

- SOLAS 74, regulation I/19, IX/6 and XI/4;
- LOADLINES 66, article 21;
- MARPOL 73/78 articles 5&6, regulation 8A of Annex I, 15 of Annex II, 8 of Annex III and 8 of Annex V;
- STCW 78, article X and regulation I/4;
- TONNAGE 69, article 12.

BONNASIES et SCAPEL : op.cit.p 35.

<sup>2</sup> - عموماً سيادة الدولة الساحلية تفرض بتحفظ، إذ في أغلب الدول هناك اعتراف ومعادلة لشهادات السلامة الأجنبية بشهادات السلامة الوطنية، هذه المعادلة أساسها أحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بموضوع الشهادة (اتفاقية سلامة الأرواح في البحر لسنة 1974م القاعدة 19). إلا أنّ بعض الدول على غرار الولايات المتحدة الأمريكية تفرض على السفن الأجنبية الامتثال لمنظومتها المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية.

<sup>3</sup> - Pierre BONASSIES : « La loi du pavillon ». op.cit. p 615.

إلى المنافسة الموجودة بين موانئ في نفس المنطقة<sup>1</sup>. غير أنّ اعتماد مذكرة تفاهم حول رقابة السفن من طرف دولة الميناء على غرار مذكرة باريس سنة 1982م<sup>2</sup>، من طرف الدول البحرية للمجموعة الأوروبية والدول الشمالية غيرت بقوة معطيات المشكل<sup>3</sup>.

تنص المذكرة على أنّ كل دولة طرف تضع نظام رقابة بهدف ضمان أنّ السفن الأجنبية، حتى الخاضعة منها لدولة غير طرف مطابقة للمعايير الدولية المنصوص عليها في القائمة المتضمنة كل الاتفاقيات المتعلقة بسلامة السفن، يضاف إليها اتفاقية المنظمة الدولية للعمل لسنة 2006م<sup>4</sup>. إذا كانت السفينة الخاضعة للرقابة ترفع علم دولة غير طرف في أحد الاتفاقيات الواردة في القائمة لا يمكنها الاستفادة من "شروط تفضيلية"، بمعنى أنّ أحكام الاتفاقية محل عدم المصادقة لا تطبق عليها بصورة مخففة.

من حيث المبدأ، زيارات التفتيش تخص 25% من السفن الأجنبية<sup>5</sup>، وفي حالة تسجيل عيب خطير يمكن للسلطة المينائية منع السفينة محل التجاوز من الإبحار قبل معالجة العيب المسجل.

<sup>1</sup> - على سبيل المثال موانئ دنكرك Dunkerque وأنفرس Anvers، أو مرسيليا Marseille وجنوة Gènes، فإنّ فرض رقابة صارمة من طرف دولة الميناء قد يتسبب في فرار السفن باتجاه موانئ مجاورة لدولة أخرى مخفا احتيالا على خطوط المواصلات البحرية مما يؤثر سلبا على حسن سير الاقتصاد الوطني.

<sup>2</sup> - مذكرة تفاهم حول رقابة السفن من طرف دولة الميناء، مضاة بتاريخ 06 جانفي 1982م، المذكرة التوجيهية الأوروبية 95/21.

Paris MOU : Memorandum of understanding.

<sup>3</sup> - BONNASIE, SCAPEL : op.cit. p37.

<sup>4</sup> - في تحيين للمذكرة لسنة 2014م، أحدات الأعضاء في تطبيقها لرقابة الميناء إلى قائمة النصوص التالية :

- 1- La Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LOAD LINES 66);
- 2- Le Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LL PROT 88);
- 3- La Convention (SOLAS);
- 4- Le Protocole de 1978 relatif à la (SOLAS PROT 78);
- 5- Le Protocole de 1988 relatif à la Convention (SOLAS PROT 88);
- 6- La Convention (MARPOL); telle qu'elle est modifiée ;
- 7- La Convention (STCW 78);
- 8- La Convention (COLREG 72);
- 9- La Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (TONNAGE 69);
- 10- La Convention de 1976 sur la marine marchande (normes minimales), convention no 147 de l'OIT (ILO 147);
- 11- Le Protocole de 1996 relatif à la Convention de 1976 sur la marine marchande .
- 12- La Convention du travail maritime 2006 (MLC 2006);
- 13- La Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC1969);
- 14- Le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale (CLC1969);
- 15- La Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS2001);
- 16- La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute;
- 17- La Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.

<sup>5</sup> - Pierre CARIOU & François-Charles WOLFF : « Le contrôle des navires par l'Etat du Port, Une analyse des critères de sélection des navires à inspecter », Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, IMTM, Annales 2009. P 231.

في الأخير فإنّ مذكرة التفاهم تنص على وضع نظام مركزي لنتائج التفتيش عن طريق مركز التجميع التقني، يقع مقره بمصلحة الشؤون البحرية بسان مالو Saint Malo، مركز SIRENAC<sup>1</sup> يجب أن يستقبل يوميا بيانات ونتائج كل تفتيش يتم إجراءه<sup>2</sup>. منذ الفاتح من جانفي سنة 1994م، بعض الدول منها فرنسا وبريطانيا نشرت قائمة سوداء للسفن التي أوقفت مرتين على الأقل خلال الأربعة وعشرين شهرا الأخيرة.

تمّ تعزيز هذا المذكرة بالتوجيه الأوربية المؤرخة في 19 جوان 1995م<sup>3</sup>، هذه النصوص أبقت على النسبة الدنيا للتفتيش 25% كما نصت على عمليات تفتيش خارج الحصّة لبعض السفن الخاصة الخطيرة. كما تنص هذه التوجيهات على تعزيز التفتيش للسفن القديمة (التي عمرها أكثر من خمسة عشر عاماً حسب الحالة). وتؤكد هذه النصوص على القاعدة الواردة في مذكرة التفاهم أين يُمكن لدولة الميناء إجراء توقيف سفينة أجنبية إذا كانت الإخلالات المسجلة تشكل خطراً ظاهراً على السلامة، الصحة أو البيئة، يمكن إيقاف السفينة لحين إصلاح الخلل<sup>4</sup>.

تجيز هذه النصوص لدول الاتحاد الأوربي رفض دخول بعض السفن لموانئها، مثلا السفن التي ترفع علم دولة ترد ضمن القائمة السوداء المنشورة سنويا من طرف الدول الأعضاء في مذكرة باريس والتي تمّ توقيفها مرتين خلال الأربعة وعشرين شهرا الأخيرة<sup>5</sup>.

توجيهة أخرى صدرت بتاريخ 13 ديسمبر 1999م<sup>6</sup> تؤسس لرقابة دولة الميناء لمدى احترام السفن الأجنبية للأحكام المتعلقة بمدّة عمل رجال البحر، كما تنص كذلك على منع إقلاع أي سفينة في حالة وجود خطر يهدد سلامة أو صحة رجال البحر. تبعا لمبادرة الاتحاد الأوربي، حذت مجموعات من الدول حذوه منها، مذكرة تفاهم البحر الأسود<sup>7</sup>، مذكرة 1992م تضم عشر دول من أمريكا اللاتينية<sup>8</sup>، مذكرة سنة 1993م بين خمسة عشر دول من المحيط الهادي<sup>9</sup>، مذكرة 1996م لدول

<sup>1</sup> - SIRENAC : Système d'information relatif aux navires controlés.

<sup>2</sup> - Fatima BOUKHATMI : « Pour une Lex Maritima Mediteranea ? », In « Vers une Lex mercatoria mediterranea », harmonisation, unification, codification du droit dans l'Union pour la méditerranée. Sous la direction de Filali OSMAN. Ed BRUYLANT , 2012. P 214.

<sup>3</sup> - المعدلة بتاريخ 13 ديسمبر 1999م (JOCE L.331, 23 déc 1999)، ثم في 19 ديسمبر 2001م (JOCE L.19, 22 jan 2002).

<sup>4</sup> - Op cit.

<sup>5</sup> - Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL : op.cit. P37.

<sup>6</sup> - (JOCE L.14 , 20 jan 2000). ثم لاحقا وبموجب توجيهة 27 جوان 2002م التي ذهبت أبعد في الصلاحيات الممنوحة لدولة الميناء، إذ تنص أنّه في حالة ظروف جوية استثنائية سيئة بنجم عنها خطر محقق على البيئة البحرية والحياة البشرية، تستطيع السلطة المينائية اتخاذ كل الإجراءات اللازمة بما فيها منع السفن من الدخول للميناء أو الخروج منه. هذا المنع قد يمس كل السفن أو سفن معينة بذاتها.

<sup>7</sup> - Black Sea MoU <http://www.bsmou.org>.

<sup>8</sup> - Acuerdo de Viña del Mar MoU (Latin America).

<sup>9</sup> - Tokyo MoU.

الكاربيبي<sup>1</sup>، ومذكرة 1997م لدول البحر المتوسط<sup>2</sup> الموقع بمالطا بتاريخ 11 جويلية 1997م الذي انضمت إليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 58-2000 الصادر بتاريخ 13 مارس 2000م<sup>3</sup>.

تتعرف اتفاقية قانون البحار لدولة الميناء بالرقابة في حالة خاصة تتعلق بالتلوث. حتى وإن وردت المادة 218 تحت عنوان التنفيذ من قبل دولة الميناء، تحدد في المادة 219 أنّ الدول عندما تتأكد أنّ سفينة متواجدة بأحد موانئها انتهكت القواعد الدولية بما يسبب أضراراً للبيئة البحرية، يمكنها منع هذه السفينة من الإبحار.

---

<sup>1</sup> - Caribbean MoU.

<sup>2</sup> - Mediterranean MoU.

<sup>3</sup> - ج.ر.ج. عدد 13 سنة 2000م.

## المبحث الثاني : اشتراطات كفاءة وسلامة الطاقم

على غرار اشتراطات بناء السفن وصلاحياتها للإبحار، المادة (94) (3) (ب) من اتفاقية قانون البحار، سحبت حرية الاختصاص في مجال التشريع المتعلق بمؤهلات الربابنة وضباط السفن وطواقمها من الدولة، فليس بوسعها أن تستفرد بوضع منظومة تشريعية لتكوين ضباط الملاحة بصرف النظر عما هو مستقر في التشريع الدولي سواء من صكوك وتوصيات صادرة عن المنظمة البحرية الدولية، أو مما أبرم من طرف الدول من معاهدات (**المطلب الأول**). في ذات السياق لا بد من السعي لسلامة العمل البحري في إطار موحد بالنظر إلى أنّ الطاقم يتعرض لنفس المخاطر في البحر ويواجه نفس الانشغالات (**المطلب الثاني**).

## المطلب الأول : تكوين رجال البحر

إنّ موضوع تكوين الربابنة وضباط الملاحة لا يجب أن يبقى من اختصاص الدولة صاحبة علم السفينة بالنظر إلى ما يمكن أن ينجر عنه من آثار قد تمتد إلى دول أخرى في حالة قصور تشريعات هذه الدول أو عجزها عن توفير الطواقم المؤهلة لملاحة وقيادة السفن، ومن ثمّ، كان من الواجب أن يتكفل المشرع الدولي بالموضوع في إطار رؤية شاملة وموحدة. والقول بمؤهلات طواقم السفينة لا يعني قدرتهم على قيادة السفينة والتحكم فيها فحسب، وإنما يمتد أيضا إلى وجوب أن يكون هذا الطاقم على دراية تامة بكل ما تقرر دوليا في اتفاقيات وقرارات وتوصيات وقواعد، فهم ضباط ورجال قانون في آن واحد، يمزجون في معرفتهم بين قواعد الهندسة والملاحة وبين الأحكام والقواعد الدولية ذات الصلة<sup>1</sup>.

حظي موضوع كفاءة وتأهيل "رجال البحر" بالاهتمام المتزايد منذ إنشاء المنظمة الدولية البحرية الاستشارية وانعقاد المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح في البحار عام 1948م الذي تنبّه إلى خطورة موضوع مؤهلات الربابنة والطواقم وأهمية تزويد السفن بالعدد الكافي من العاملين في البحر من ذوي الخبرة والكفاءة، فأصدر توصية قرّر فيها أنّ سلامة الأرواح لا تعتمد فقط على بناء السفن وتجهيزها بالمعدات، وإنما يجب أن يرافق ذلك تعزيز هذه السفن بالمؤهلين الكافيين من ذوي الخبرة لتولي ملاحظتها (القاعدة 13). كما أوصى المؤتمر بضرورة التنسيق بين المنظمة الدولية البحرية الاستشارية وبين منظمة العمل الدولية لضمان تحديد اختصاص كل منهما في موضوع رجال

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 131.

البحر، وكذا الاهتمام بوضع مشروع نموذجي خاص بالحد الأدنى لعدد أفراد الطاقم لتعميم تطبيقه دولياً<sup>1</sup>.

اهتمت معاهدة لندن لعام 1960م المتعلقة بسلامة الأرواح بكفاءة رجال البحر، فقد قضت القاعدة رقم (14) من الفصل الخامس من هذه المعاهدة بأن " تتعهد الحكومات المتعاقدة كلٌ فيما يختص بنظمها الوطنية أن تداوم التأكد من أنّ جميع السفن مزودة بعدد كافٍ من رجال أكفاء". وتضمنت التوصية رقم (39) المرافقة للمعاهدة أحكاماً بشأن تدريب الربانة والضباط الملاحين على استعمال أجهزة المساعدة<sup>2</sup>.

وإثر كارثة غرق الناقل "أموكو كاديز" Amoco Cadiz ازداد اهتمام المجتمع الدولي بكفاءة رجال البحر. ذلك أنه بتاريخ 16 مارس 1978م، وعلى السواحل الفرنسية وقعت الكارثة البيئية التي سببها جنوح سفينة البترول العملاقة "أموكو كاديز" بسبب إرهاب الطاقم، وقد كان لهذه الحادثة أثر عميق على موضوع كفاءة الطواقم ورقابة دولة الميناء، حيث دعت الحكومة الفرنسية 13 حكومة أوروبية زيادة على المنظمة الدولية البحرية الاستشارية ومنظمة العمل الدولية لعقد مؤتمر دولي يبحث أسباب هذه الكارثة، وقد انتهى هذا المؤتمر إلى وضع توصية بضرورة زيادة الكفاءة في التحكم والإشراف ثم تلاه كفاءة الطواقم ورقابة دولة الميناء وضع مذكرة تفاهم خاصة بنظام رقابة دولة الميناء، إلى أن تكفل المشرع الدولي بالموضوع بوضع اتفاقية في هذا الخصوص وهي الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين الموقعة المعروفة بمختصر "STCW"<sup>3</sup>.

اعتمدت الاتفاقية في لندن بتاريخ 1978/7/7م، و دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1984/4/24م، تهدف هذه الاتفاقية إلى أمرين أولهما تحديد المكتسبات المعرفية الدنيا الواجب على الدول الأطراف اشتراطها لإصدار شهادات ربان، ربان مساعد أو ضابط ميكانيكي. الأمر الثاني الذي تهدف الاتفاقية إليه يتمثل في وضع القواعد الواجب اتباعها للسهر على متن السفن، من حيث تشكيل الطاقم، تحديد المسؤوليات الأساسية لكل واحد منهم، وقواعد السهر على الآلات.

وحرصاً منها على حسن تنفيذ مضمون الاتفاقية، تنص المادة (10) منها بوجوب أن "تخضع كل سفينة أثناء تواجدها في ميناء دولة طرف في الاتفاقية للرقابة من قبل ضباط مفوضين أصلاً من

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 131.

<sup>2</sup> - لخضر زازة، نفس المرجع. ص 132.

<sup>3</sup> - نفس المرجع.



قبل تلك الحكومة إلى الحد الذي يكفل التحقق من أنّ الشهادات الصادرة بموجب القاعدة رقم (12) والقاعدة رقم (13) صحيحة وسارية المفعول"<sup>1</sup>.

وإثر وعي المنظمة البحرية الدولية بالدور الأساسي للعامل البشري في تسيير السلامة البحرية بعد سلسلة من الحوادث التي تبث وقوعها نتيجة خطأ بشري بنسبة ما يُقارب 80%<sup>2</sup>، كانت أشهرها غرق سفينة Herald of Free Enterprise سنة 1987م، وScandinavian Star سنة 1990م. لذلك اعتمدت جمعية المنظمة البحرية الدولية العامة المنعقدة بتاريخ 04 نوفمبر سنة 1993م المدونة الدولية للتسيير من أجل سلامة الملاحة البحرية ومن أجل الوقاية من التلوث<sup>3</sup> ISM تحت الفصل التاسع من الاتفاقية المُعنون بـ "تسيير التشغيل الآمن للسفن". هذا النص الذي لم يكن له في البداية سوى طابع توجيهي أصبح إلزامي، فهو ينص بإلزام كل مجهزة (شركة بحرية كما ورد في النص) بتحديد سياسة سلامة ووضع نظام تسيير السلامة. وعلى وجه الخصوص تعيين شخص على الأرض يتمتع بالتواصل المباشر مع أعلى هيئة إدارية يتكفل بالسهل على سلامة كل سفينة على حدى، أما السلامة على متن السفينة فهي من صلاحيات الربان<sup>4</sup>.

وعقب مراجعة الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين والمدونة المتصلة بها مراجعة دقيقة، اعتمدت في جوان 2010م تعديلات هامة عليها في مؤتمر عُقد في الفلبين (يُشار إليها باسم تعديلات مانيللا) ، كما أعلنت منظمة العمل الدولية سنة 2010م سنة رجال البحر اعترافا منها بمساهماتهم المعتبرة في ضمان استمرارية مرونة النقل البحري التجاري. وبدأ في الفاتح من يناير 2012م نفاذ التعديلات على الاتفاقية والمدونة المتصلة بها ، مع تحديد فترة انتقالية لذلك مدتها خمس سنوات حتى الفاتح من يناير سنة 2017م.

يظهر ممّا سبق أنّ موضوع مؤهلات طواقم السفن وشهاداتهم وتكوينهم أصبح خاضعا لمعايير وشروط دولية تراعيها الدول وجوبا قبل إلحاق هذا الطاقم على ظهر السفن التي ترفع علمها، وتقع على الدول مسؤولية ما ينجر عن ذلك من مخالفات. هذا فضلا عن أنّه بإمكان مراقبي دول الميناء

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 134.

<sup>2</sup> - Bjørn-Morten BATALDEN, Are Kristoffer SYDNES : « Maritime safety and the ISM code : a study of investigated casualties and incidents ». WMUJ Marit Affairs, Vol 13 Number 01 April 2014. P 05. François LILLE, Raphaël BAUMLER : op.cit. P 243.

<sup>3</sup> - International Safety Management.

<sup>4</sup> - Lylia BAHMED : « Importance de la formation en sécurité dans la prévention des accidents de travail et des maladies professionnelles à bord des navires de commerce », In « Les conditions de vie et de travail à bord des navires de commerce », Revue Algérienne du Travail. N°36 , Edition Institut National du Travail, Alger 2011. P 17. François LILLE, Raphaël BAUMLER : « transport maritime, danger public et bien privé ». Ed Charles Léopold Mayer, 2005. P 243.

القيام بعمليات مراقبة لمختلف الوثائق والشهادات وأعداد الطاقم مثلما تسمح به المادة العاشرة من معاهدة (STCW78)، ويُمكن في هذا الإطار الإشارة أيضا إلى أنَّ كلا من المعاهدة الدولية (STCW78) وكذا المعاهدة رقم 108 الصادرة عن منظمة العمل الدولية المتعلقة بوثائق الهوية الوطنية لرجال البحر التي صادقت عليهما الجزائر<sup>1</sup>.

لم تقف مجهودات توحيد الأحكام بشأن تكوين وتدريب وإجازة الملاحين عند هذا الحد، بل بادرت المنظمة البحرية الدولية بإنشاء الجامعة البحرية الدولية بالسويد التي تمّ تدشينها سنة 1983م. توفر الجامعة تكوينا رفيع المستوى بالنسبة لكل المهتمين بالنشاط البحري سواء من الناحية التقنية والقانونية، كما تهتم الجامعة بكل الفروع العلمية ذات الصلة بالنشاط البحري<sup>2</sup>.

كما أنشأت المنظمة معهد القانون البحري الدولي بمالطا، لضمان توفر عدد كافي من الخبراء في القانون البحري لضمان اكتساب الكفاءات اللازمة للمساعدة في تنفيذ القانون البحري الدولي والتقييد به. وعلى الأخص الكم الهائل من القواعد واللوائح التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية لا سيما في البلدان النامية<sup>3</sup>.

اهتم المشرع الجزائري بكفاءة الطاقم إذ نصت المادة 387 ق.ب.ج على أنه : "يتم تحديد شروط التأهيل المهني، والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، بموجب مرسوم يتخذ بناء على تقرير الوزير المكلف بالبحرية التجارية. وتحدد شروط اللياقة البدنية الخاصة بممارسة العمل على متن السفن بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن وزير الصحة العمومية والوزير المكلف بالبحرية التجارية"<sup>4</sup>. كما ألزم المشرع مُجهز السفينة من خلال المادة 428 فقرة (ب) أن يؤمن على متن السفينة طاقما كافيا من حيث العدد والكفاءة.

<sup>1</sup> - صادقت الجزائر على المعاهدة الأولى بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88/88 المؤرخ في 26 أبريل 1988م، ج ر عدد 22 سنة 1988م، وعلى المعاهدة الثانية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 90/38 المؤرخ في 30 جوان 1990م. ج ر عدد 05 سنة 1990م.

<sup>2</sup> - الموقع الإلكتروني للجامعة : <http://www.wmu.se/>

<sup>3</sup> - الموقع الإلكتروني للمعهد : <http://www.imli.org/>

<sup>4</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 143-02 مؤرخ في 16 أبريل 2002م، يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها. والقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01 ديسمبر 1983م، يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة بحار على متن السفن.

## المطلب الثاني : سلامة العمل البحري

كما هو الحال ككل جوانب قطاع النقل البحري، أثبتت التجربة أنّ إهمال سلامة البحارة<sup>1</sup> وعدم توفير الظروف الملائمة ينتج عنه حوادث بحرية. وهو ما وقع بالفعل من خلال عدد من الحوادث التي خلفت خسائر في الأرواح وسط فئة رجال البحر. كثيرة هي الأسباب التي تؤدي إلى إهمال ظروف عمل البحارة على متن السفن، الأمر هنا يتعلق بنشاط تجاري يهدف أساساً لتحقيق الربح، وبالتالي العمل على خفض التكاليف.

من بين أوجه خفض التكاليف اللجوء للعمالة الرخيصة التي تتسم بعدم الكفاءة، هذا النوع من الطاقم توفره إدارات تعيين وتوظيف البحارة المعروفة بوكالات المانينغ Manning Agency، التي توفر في الغالب وحسب الطلب آخذة بعين الاعتبار ميزانية المجهز دون ترجيح حق العامل في ظروف لائقة، توفر طاقماً من جنسيات مختلفة وبلغات مختلفة مما يُصعب التواصل بين أفراد نفس الطاقم ويُشكل خطراً على حسن سير الرحلة البحرية. هذه الوكالات تصدر نسختين من عقد العمل، عقد عمل نظامي وآخر موازي. النسخة النظامية عبارة عن عقد عمل مستوفي للشروط القانونية المنصوص عليها دولياً لتقديمه أثناء التفتيش، والنسخة الموازية عقد عمل بالشروط المتفق عليها من قيمة الأجر الحقيقية وهي قيمة أقل من الحد الأدنى المنصوص عليه قانوناً، إلى جانب ذلك إقرار البحار بالتنازل عن بعض حقوقه وأحياناً أهم حقوقه في العمل اللائق<sup>2</sup>.

الممارسة السابق شرحها تنتشر على السفن التي ترفع أعلام الملائمة لعدم خضوعها لرقابة فعّالة من طرف دولة العلم، مستغلة الوضع في البلدان التي يعتمد سكانها بالدرجة الأولى على النشاط البحري لكسب قوتهم، مما يُوفر اليد العاملة مقابل عروض عمل محدودة تُجبر البحارة على القبول بهذه الشروط المجحفة في حقهم<sup>3</sup>.

و بما أنّ الملاحة البحرية التجارية هي في أغلبها ملاحية دولية، إذ أنّ السفن تقوم برحلاتها عبر دول مختلفة، واتصال العلاقات القانونية بين الدول وبين أفراد يحملون جنسيات مختلفة من شأنه أن يخلق مشكلة تحديد القانون الواجب التطبيق. نجم عن هذه الصفة الدولية للملاحة البحرية وما يترتب عليها من إشكالات دعوة المهتمين بالمسائل البحرية إلى السعي لتوحيد القواعد التي تنظم عقد العمل

<sup>1</sup> - عرّف المشرع الجزائري البحار في المادة 384 ق.ب.ج بنصه : " أ- يعني "رجل بحر" أو "البحار" كل شخص يعمل في خدمة السفينة ومقيد في سجل رجال البحر."

أما فقها فينطبق مصطلح البحارة على كل من يعمل على متن السفينة، وعلى رأسهم الربان فهو عميدهم وقاندهم، وهم يعملون تحت إشرافه مقابل أجره والعلاقة بينهما هي علاقة عمل. طالب حسن موسى : "القانون البحري". دار الثقافة، 2007م. عمان، الأردن. ص 81.

<sup>2</sup> - في بعض الحالات يصل الفرق بين تكلفة استخدام بحارة بعقود موازية إلى أقل من 65% من تكلفة استخدام بحارة بعقود نظامية.

<sup>3</sup> - تعتبر دول جنوب شرق آسيا من الدول الموردة للبحارة بعقود موازية نظراً لانتشار النشاط البحري بها.

البحري التي تختلف في نواحي كثيرة عن القواعد التي تحكم عقد العمل البري، وأضحت تستوجب توحيد دولي لأحكامه بسبب تشابه ظروف العمل على متن السفن أياً كانت جنسيتها ومهما كان الميناء المتجهة إليه.

لمواجهة هذه المشكلة، وانطلاقاً من التجارب التي أظهرتها الممارسة في مجال العمل البحري، تبنت منظمة العمل الدولية اتفاقية العمل البحري 2006 المعتمدة من جانب ممثلي الحكومات وأرباب العمل<sup>1</sup> وممثلي رجال البحر خلال المؤتمر العام للمنظمة في دورته الرابعة والتسعين المنعقد بتاريخ 07 فبراير 2006م بدعوة من مجلس إدارة مكتب العمل الدولي. تهدف الاتفاقية أساساً إلى تحديد المعايير الدولية لأول صناعة عالمية حقيقية في العالم النقل البحري.

### الفرع الأول: دور اتفاقية 2006 في تكريس سلامة العمل البحري

تُعتبر اتفاقية العمل البحري لسنة 2006م التي تُعرف على نطاق واسع باسم "ميثاق حقوق البحارة" فريدة من نوعها نظراً لتأثيرها على البحارة وعلى ملاك ومجهزي السفن بوضع صك وحيد ومتسق يُجسد قدر الإمكان جميع المعايير المحدثة في اتفاقيات وتوصيات العمل البحري الدولية القائمة، وكذلك المبادئ الأساسية الموجودة في سائر اتفاقيات العمل الدولية<sup>2</sup>. مع الأخذ بعين الاعتبار نص المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي ترسي واجبات والتزامات دولة العلم فيما يتعلق بظروف العمل وأفراد الطاقم والمسائل الاجتماعية على متن السفن التي ترفع علمها. حيث ورد في ديباجة الاتفاقية مايلي :

**"... وإذ يُذكر- المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية- بأن المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م، ترسي واجبات والتزامات دولة العلم فيما يتعلق، ضمن جملة أمور، بظروف العمل وأفراد الطاقم والمسائل الاجتماعية على متن السفن التي ترفع علمها"، وهو ما يُعززه**

<sup>1</sup> - ممثلون خصوصاً في جمعيات المجهزين كل من المجلس البحري البلطقي والدولي BIMCO و الرابطة الدولية للمالكين المستقلين للنقلات  
INTERTANKO

<sup>2</sup> - لاسيما الاتفاقيات التالية :

- اتفاقية العمل الجبري، 1930 (رقم 29)،
- اتفاقية الحرية النقابية وحماية حق التنظيم، 1948 (رقم 87)،
- اتفاقية حق التنظيم والمفاوضة الجماعية، 1949 (رقم 98)،
- اتفاقية المساواة في الأجور، 1951 (رقم 100)،
- اتفاقية إلغاء العمل الجبري، 1957 (رقم 105)،
- اتفاقية التمييز في الاستخدام والمهنة، 1958 (رقم 111)،
- اتفاقية الحد الأدنى للسكن، 1973 (رقم 138)،
- اتفاقية أسوأ أشكال عمل الأطفال، 1999 (رقم 182).

**الإجراء المنصوص عليه في المادة 22 من دستور المنظمة الدولية للعمل، من خلال إيداع تقارير حول تطبيق اتفاقيات وتوصيات المنظمة من طرف دول العلم الأعضاء فيه<sup>1</sup>.**

فكل سنة، وخلال المؤتمر الدولي للعمل، تعالج الدراسة المودعة من طرف لجنة الخبراء المكلفة بدراسة التقارير علنا من طرف لجنة ثلاثية خاصة بالمؤتمر. وإذا تبثت خروقات جسيمة للحقوق الأساسية لرجال البحر، يمكن أن تكون محل متابعة قضائية لدى لجنة الحريات النقابية للمنظمة، مثيرة مباشرة مسؤولية دولة العلم<sup>1</sup>.

نظراً للطبيعة العالمية لصناعة النقل البحري ارتأى المؤتمر العام للمنظمة أن البحارة بحاجة إلى حماية خاصة، وإذ يضع في اعتباره أيضاً المعايير الدولية بشأن سلامة السفن والأمن البشري والإدارة السليمة للسفن الواردة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر بصيغتها المعدلة، واتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحر لسنة 1972م، بصيغتها المعدلة، واشترطات كفاءة البحارة وتدريبهم على السلامة الواردة في الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة المتعلقة بالبحارة 1978م بصيغتها المعدلة، اعتمدت اتفاقية العمل البحري لسنة 2006م التي تشتمل على مجموعة واسعة من المعايير المنصوص عليها في ثمانية وستون (68) نصاً بين اتفاقية وتوصية صادرة عن منظمة العمل الدولية منذ سنة 1920م. فهي تجمع مجمل النصوص السارية المفعول والمتعلقة بالعمل البحري في وثيقة واحدة مما أدى إلى تسميتها باتفاقية 2006م للعمل البحري المدمجة<sup>2</sup>.

ويعتبر المهتمون بمجال النقل البحري أن الاتفاقية تعتبر الركن الرابع في المنظومة القانونية الدولية في القطاع البحري، إكمالاً للاتفاقيات الثلاث المعتمدة من طرف المنظمة البحرية الدولية، اتفاقية سلامة الأرواح في البحر لسنة 1974م بصيغتها المعدلة، الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب

<sup>1</sup> - Jean Marc SCHINDLER : « La convention du travail maritime 2006 » ; La revue maritime, N°476.p 139.  
<sup>2</sup> - دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 20 أوت 2013م بعد مضي اثني عشر (12) شهراً على تاريخ تسجيل تصديقات ما لا يقل عن 30 دولة عضواً تبلغ حصتها معاً 33% في المائة على الأقل من الحمولة الإجمالية للسفن في العالم (تحقق شرط الحمولة سنة 2009م)، حسب نص المادة الثامنة من الاتفاقية. بهذا الإجراء يُتوقع أن تُنفذ صناعة النقل البحري الاتفاقية بغايلية وغالباً قبل الحكومات بوقت طويل، ومن المتوقع أن تحصل الاتفاقية في نهاية المطاف على مصادقة عالمية من الدول الأعضاء ذات الصلة في منظمة العمل الدولية.  
وما يلاحظ بهذا الخصوص مسارعة عدد من دول التسجيل المفتوح في التصديق على الاتفاقية، وهي دول لا تلتزم السفن المسجلة لديها بمعايير سلامة العمل البحري، إذ بتاريخ 07 جوان 2006م صادقت كل من أنتيغوا وبربودا، الباهاماس، جزر مارشال على الاتفاقية، تبعتهم بتاريخ 24 أكتوبر 2011م كل من بنما، سنغفورة وكيريباتي. مما يُرجح توجه هذه الدول نحو الالتزام الجدي بالاشتراطات الدولية حتى ولو كانت تلتزم بها في حدها الأدنى استجابة لمطالب المجهزين.  
صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 15- 260 المؤرخ في 07 أكتوبر سنة 2015م، يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة وتسعين بجنيف بتاريخ 23 فبراير سنة 2006. ج.ر.ج. عدد 05 سنة 2016.

والإجازة والخفارة المتعلقة بالبحارة 1978م بصيغتها المعدلة والاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث بالسفن (78/73)، بل منهم من اعتبر أنها تندرج ضمن فرع قانون جديد هو العولمة وطرح عدة تساؤلات حول مدى إلزاميتها والجزاء المترتبة على الإخلال بها<sup>1</sup>.

تنص هذه الاتفاقية الشاملة على حق البحارة في العمل بظروف لائقة على الصعيد العالمي تشمل جميع جوانب عملهم وحياتهم تقريباً، بما في ذلك الحد الأدنى للسن، وعقود التوظيف والاستخدام، وساعات العمل والراحة، ودفع الأجور، والإجازة السنوية مدفوعة الأجر، والعودة إلى الوطن عند انتهاء العقد، والرعاية الطبية على متن السفن، واستخدام خدمات التوظيف والتعيين الخاصة المرخصة، والسكن، والغذاء، والتموين، وحماية الصحة والسلامة المهنية، والوقاية من الحوادث، ومعالجة شكاوى البحارة. كما تهدف الاتفاقية لضمان منافسة عادلة بين ملاك السفن من خلال معاملة مماثلة لكل السفن.

تتألف الاتفاقية من ثلاثة أجزاء مختلفة ولكن مترابطة وهي: المواد، اللوائح والمدونة (تتكون بدورها من معايير ومبادئ توجيهية). تضع المواد واللوائح الحقوق والمبادئ والالتزامات الأساسية للدول الأعضاء المصدّقة على الاتفاقية، ولا يمكن تغيير المواد واللوائح إلا من جانب المؤتمر (وذلك في إطار المادة 19 من دستور منظمة العمل الدولية<sup>2</sup>). أما المدونة مخصصة لتوضيح كيفية تطبيق اللوائح.

هنا تجدر الإشارة إلى أنّ الاتفاقية أخذت بمبدأ عدم تلقي السفن التي ترفع علم أي دولة لم تصدّق على هذه الاتفاقية معاملة أكثر مواتاة من معاملة السفن التي ترفع علم أي دولة صادقت عليها، حسب نص المادة 5 فقرة 7 من الاتفاقية، وهو نفس المبدأ المعتمد في كل من اتفاقيتي SOLAS وMARPOL.

ويُعتبر مبدأ "لا معاملة تفضيلية" أحد الجوانب المهمة التي تساعد في تحقيق منافسة عادلة بين مالكي السفن الملتزمين بأحكام الاتفاقية والغير الملتزمين بها لما يفرضه هذا المبدأ من معاملة على قدم المساواة فيما يتعلق بالتفتيش عن مدى امتثال الملاك والمجهزين لأحكام الاتفاقية. فالسفن التي ترفع

<sup>1</sup> - Patrick CHAUMETTE : « La Convention OIT du travail maritime en mouvement », Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/3.

<http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php>

<sup>2</sup> - حسب نص المادة الرابعة عشرة (14) من الاتفاقية.

علم دولة لم تصادق على الاتفاقية أو على تعديل لاحق يطرأ عليها لا يمكن لمجهزها الاحتجاج بعدم المصادقة في عدم امتثاله لمعايير تلتزم بها دولة الميناء<sup>1</sup>.

يُشكل مبدأ وقف المعاملة التفضيلية أداة فعّالة في توحيد وتنسيق الظروف الاجتماعية على متن السفن مهما كان العلم الذي ترفعه، وفي نفس الوقت أداة ضغط قوية للمصادقة على الاتفاقية باعتبارها نص العمل البحري المُوحد<sup>2</sup>.

تتضمن المدونة تفاصيل من أجل تنفيذ اللوائح، وهي تشمل (الجزء ألف) مجموعة معايير ملزمة (والجزء باء) مبادئ توجيهية غير ملزمة. يُمكن تعديل المدونة عن طريق إجراء مبسط كما جاء في المادة 15 من الاتفاقية، لما كانت المدونة تتناول تفاصيل التنفيذ، وجب أن تبقى التعديلات عليها في الإطار العام للمواد واللوائح. اللوائح والمدونة منظمة في شكل مجالات عامة تحت خمسة أبواب :

الباب الأول: الاشتراطات الدنيا لعمل البحارة على متن السفن

الباب الثاني: شروط الاستخدام

الباب الثالث: أماكن الإقامة وتسهيلات الترفيه والغذاء وتقديم الوجبات

الباب الرابع: الحماية الصحية والرعاية الطبية والرفاهة وحماية الضمان الاجتماعي

الباب الخامس: التقيد والإنفاذ.

أوضحت الاتفاقية واجبات دولة العلم فيما يتعلق بتنفيذ وإنفاذ اتفاقية العمل البحري لسنة 2006م في المادة الخامسة منها، إضافة إلى تخصيص اللائحة 5-1 التي تدرج ضمن الباب الخامس المتعلق بالتقيد والإنفاذ، أي واجبات الدول سواء دولة العلم، دولة الميناء ولأول مرة الدولة الموردة لليد العاملة البحرية التي ألزمتها بتوفير الحماية الاجتماعية للبحارة الحاملين لجنسيتها أو المقيمين على ترابها.

وضعت الاتفاقية لدولة العلم مجموعة من الالتزامات والواجبات. تمّ تعزيز هذه الواجبات باللائحة 5-2 ضمن نفس الباب بإدراج مسؤولية دولة الميناء فيما يتعلق بالتقيد بمعايير السلامة المنصوص عليها في الاتفاقية وإنفاذها. ورد في المادة الخامسة تحت عنوان مسؤوليات التنفيذ والإنفاذ ما يلي :

<sup>1</sup> - Jean Marc SCHINDLER : « La convention du travail maritime 2006 » ; La revue maritime, N°476.p138.

<sup>2</sup> - Jean Marc SCHINDLER : op.cit. p 139.

1- تقوم كل دولة عضو بتنفيذ وإنفاذ القوانين أو اللوائح أو غيرها من التدابير التي تكون قد اعتمدها للوفاء بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالسفن والبحارة الخاضعين لولايتها القضائية.

2- تمارس كل دولة عضو ممارسة فعلية ولايتها القضائية وإشرافها على السفن التي ترفع علمها عن طريق وضع نظام يكفل الالتزام باشتراطات هذه الاتفاقية، بما في ذلك الانتظام في عمليات التفتيش وتقديم التقارير وإجراءات الرصد والإجراءات القانونية وفقاً للقوانين السارية.

وضّحت الاتفاقية التزامات دولة العلم ضمن الباب الخامس إجمالاً ستة لوائح، اللائحة 1-1-5 تتعلق بمبادئ عامة حول التزامات دولة العلم، اللائحة 2-1-5 تتعلق باعتماد المنظمات المعترف بها لتقوم مقام دولة العلم في تنفيذ بعض الالتزامات. اللائحة 3-1-5 حول شهادة العمل البحري وإعلان التقيد بشروط العمل البحري. اللائحة 4-1-5 حول التفتيش والإنفاذ، اللائحة 5-1-5 تتعلق بإجراءات الشكاوى على متن السفن، اللائحة 6-1-5 حول الحوادث البحرية.

تخضع لنص الاتفاقية السفن التجارية العاملة في رحلات دولية ويبلغ إجمالي حمولتها 500 طن فأكثر ويجب -من بين أمور أخرى- أن تملك وثيقتين محددتين هما: شهادة العمل البحري، وإعلان الالتزام بالعمل البحري، اللتان تقدمان دليلاً ظاهرياً على أن هذه السفن تمتثل لشروط الاتفاقية. وتجري معاينة هاتين الوثيقتين عند وصول السفن إلى موانئ دول أخرى صادقت على الاتفاقية. علاوة على ذلك، ستخضع السفن التي ترفع أعلام بلدان لم تصادق على الاتفاقية للتفتيش لدى دخولها موانئ دول بدأت بتطبيق الاتفاقية وذلك للتحقق من ظروف عمل البحارة ومعيشتهم.

خلافاً لكل النصوص الصادرة سابقاً عن منظمة العمل الدولية، جاءت اتفاقية العمل البحري 2006 بالتزامين جديدين، الأول يتمثل في الضمانات المالية التي يجب على تجهيز السفن سواء كانوا ملاكاً للسفن أم لا توفيرها حتى يتم تعويض البحارة وعدم تحميلهم تكاليف إعادتهم إلى أوطانهم في حالة التوقف عن العمل أو المرض أو التعرض لإصابة عند وقوع حادث بحري أو حتى عند إفسار المجهز.<sup>1</sup> هذا الالتزام وُلد قلقاً لدى المجهزين و مؤمنيههم وهو ما قد يتسبب في ارتفاع تكاليف الرحلة البحرية ما ينعكس سلبياً على مردودية النشاط التجاري البحري.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - Xavier MCDONALD et Mona DIJEAN : avocat associé et avocat dans le cabinet Holman Fenwick william France LLP : « la MLC 2006 suscite des interrogations et des inquiétudes ». Journal le Marin ; n°3468 du 27/12/2013. Page18.

<sup>2</sup> - تم النص على هذا الإلتزام نتيجة ما أظهرته الممارسة من إهمال البحارة في العديد من الحالات من طرف المجهز وهضم حقوقهم وعدم تمكينهم من آليات لمتابعة المجهز والحصول على مستحقاتهم. وتعتبر قضية السفينة Olga J أفضل مثال يُساق هنا، فقد عمد مجهز هذه السفينة سنة 1998م إلى تخفيض تكاليف التجهيز لتغطية تكاليف التصليح مما تسبب في عدم دفع أجور البحارة لمدة أحد عشر شهراً. وعند وصول=



ثاني أهم التزام نصت عليه الاتفاقية هو معالجة شكاوى البحارة على متن السفينة، وهو التزام جديد يُضاف إلى قائمة الالتزامات المفروضة على دولة العلم. وعند استحالة ذلك تُرفع الشكاوى أمام سلطات الميناء الذي تكون السفينة راسية فيه. وقد قامت الاتفاقية بحصر الحالات التي يرفع فيها البحارة الشكاوى، حيث متى كان هناك اعتداء واضح وصريح على حقوق البحارة وقواعد الاتفاقية وجب معالجة الشكاوى<sup>1</sup>. الالتزام بمعالجة شكاوى البحارة على متن السفينة يطرح تساؤلا على الصعيد المؤسسي، أي الإدارة المختصة بالنظر في الشكاوى هل إدارة العمل أم إدارة النقل؟<sup>2</sup>.

تعرضت اتفاقية سولاس لموضوع سلامة العمل البحري بالنص على القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ضمن القاعدة 1-14 من الباب السابع من اتفاقية سولاس<sup>3</sup>.

بعدما أصبحت الاتفاقية سارية المفعول صارت ملزمة في القانون الدولي، حيث تحدد المعايير الدنيا لعمل ومعيشة جميع رجال البحر الخاضعين لنص الاتفاقية. الأمر الذي أدى إلى ضرورة تقنين قواعد قانونية تنظم المعاملات على متن السفن والعلاقات التي تربط القائمين عليها وخاصة عند تواجدهم في عرض البحر. فبدون شك أنّ ظروف العمل في البحر والأخطار التي تحيط بالعاملين على

---

=السفينة لميناء Burgas ببلغاريا أضرب البحارة عن العمل بهدف الضغط على المجهز لدفع أجورهم إلا أنّ المجهز غادر الميناء بتاريخ 24 سبتمبر 1998م تاركا البحارة هناك (سبعة بحارة غينيين وواحد من السنغال). بقي البحارة في الميناء يعتاشون على مايقدمه لهم بحارة السفن الأخرى وبقي الأمر على حاله لغاية أبريل من سنة 2001م أين تمكن البحارة من العودة للوطن بعد مساعدة من جمعيات البحارة وخصوصا جمعية البحارة المهملين التي تكفلت بجمع مبلغ يساوي أجورهم المتخلفة. كما أقدم البحارة على رفع دعوى أمام المحكمة الأوربية لحقوق الإنسان، غير أنّ هذه الأخيرة رفضت قبول الدعوى لعدة أسباب أهمها عدم احترام الإجراءات المتمثلة في استنفاد جميع طرق الطعن الداخلية.

[L'accès délicat des marins abandonnés à la Cour Européenne des Droits de l'Homme : l'Olga J Patrick CHAUMETTE.](#)

[قرار عدم المقبولية رقم 8718/02 المؤرخ في 22 يناير 2008م الصادر عن المحكمة الأوربية لحقوق الإنسان.](#)

Cour Européenne des droits de l'Homme, 5è section, 22 janvier 2008, Décision d'irrecevabilité de la requête no 8718/02, présentée par Francis KOOMY et autres c/ Bulgarie.

<sup>1</sup> - ومثال هذه الحالة ماحدث للسفينة اليابانية «كويو» التي تقدم البحارة العاملين على متنها بشكاوى أمام سلطات ميناء مونريال أين كانت السفينة راسية أثناء رحلة بحرية خلال شهر جويلية من سنة 2013م، ذلك بسبب تخلف دفع أجور البحارة التي بلغت قيمتها خمسين ألف 50.000 دولار. ويرى المنتبوعون لهذه الحالة أن رفع الشكاوى كان بدعم من الفدرالية الدولية لعمال النقل I.T.F وهو ما قد يفسر على أنه ممارسة نوع من الضغط.

Journal le Marin ; op.cit .

<sup>2</sup> - Alexandre CHARBONNEAU : « La mise en œuvre de la Convention du travail maritime de OIT : espoirs et défis », revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale, COMPTRASEC, Université Montesquieu-BORDEAUX, 2013/2. P 08.

<sup>3</sup> - التزمت بها الجزائر بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-02 المؤرخ في 06 يناير 2002م، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، كما هو موضح في قرارات الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية التالية : القرار رقم : A.857(20) ، القرار رقم (21) A.89 ، المعدل بالقرار .A.955(23).

متن السفن تستدعي العديد من القواعد الخاصة لتحقيق سلامتهم وسلامة الرحلة البحرية ذاتها. وهذا يستلزم تدخل المشرع لتنظيم علاقات العمل البحرية بما يتفق مع تحقيق الأهداف المرجوة<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري من سلامة العمل البحري

المشرع الجزائري من جهته اهتم بظروف عمل رجال البحر نظرا لخصوصية طبيعة عملهم مقارنة بباقي المهن الأخرى<sup>2</sup>، كما أخضع علاقة العمل البحري لنظام قانوني خاص بموجب المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005م، المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري<sup>3</sup>، الذي ألغى الأحكام الواردة في المرسوم التنفيذي رقم 88-171 المؤرخ في 13 سبتمبر 1988م المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر<sup>4</sup>. فيكون بذلك قد ميّز عقد العمل البحري عن عقد العمل البري المنظم بموجب أحكام القانون رقم 90-11 المتعلق بعلاقات العمل<sup>5</sup>، ومع ذلك يبقى البحارة يخضعون لبعض الأحكام العامة من قانون العمل وبالتالي يخضعون لازدواجية تشريعية.

يتميز عقد التوظيف<sup>6</sup> البحري عن عقد العمل البري من حيث أطرافه وشكل إبرامه، فمن حيث الأطراف اشترط المشرع في الشخص الذي يرغب في ممارسة مهنة بحار توفر شروط بيئتها في المادة 386 من القانون البحري الجزائري، أهمها أن يكون جزائري الجنسية، وأن يكون بالغاً سن ثمانية عشر سنة كاملة، أن يكون ذا لياقة بدنية ومؤهلاً للقيام بمهنة بحار. لا يكون المترشح مؤهلاً للقيام بمهنة بحار إلا إذا تمّ قيده في سجل رجال البحر.

<sup>1</sup> - في شهر جوان من سنة 2012م أجرت منظمة العمل الدولية تحليلاً للثغرات القائمة في التشريعات الوطنية لبعض الدول الأعضاء ونشرت كتيبات تتضمن نموذجاً للأحكام القانونية التي تكفل تنفيذ اتفاقية العمل البحري وتوجيهات بشأن تنفيذ الاتفاقية والضمان الاجتماعي للبحار. يمكن الاطلاع عليها على التوالي عبر الروابط :

[http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_170389/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_170389/lang--en/index.htm)

[http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_170388/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_170388/lang--en/index.htm)

<sup>2</sup> - Pour plus de détails voir : Meriem SAMAIH & Lylia BAHMED : « Réglementation Algérienne en matière de sécurité et de bien être à bord des navires de commerce » ; In « Les conditions de vie et de travail à bord des navires de commerce », Revue Algérienne du Travail. N°36 , Edition Institut National du Travail, Alger 2011. P 43.

<sup>3</sup> - ج.ج.ج. عدد 22 سنة 2005م ص 03.

<sup>4</sup> - Kamel HADDOUM : « L'évolution du statut des gens de mer en Algérie entre l'autonomie et l'alignement au droit commun ». In « Les conditions de vie et de travail à bord des navires de commerce », Revue Algérienne du Travail. N°36 , Edition Institut National du Travail, Alger 2011. P 85.

<sup>5</sup> - المؤرخ بـ 21 أبريل 1990م. ج.ج.ج. عدد 17 سنة 1990م.

<sup>6</sup> - وهي التسمية المعتمدة من طرف المشرع في المرسوم التنفيذي 102-05 (Le contrat d'engagement).

Khelil BOUALEM : « Le contrat d'engagement maritime », In « Les conditions de vie et de travail à bord des navires de commerce », Revue Algérienne du Travail. N°36 , Edition Institut National du Travail, Alger 2011. P 73.

يُعتبر صاحب العمل في عقد التوظيف كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة ويستخدم رجال البحر لهذا الغرض<sup>1</sup>، ولا يُعتبر الربان صاحب عمل حتى ولو أبرم العقد مع البحار إذ يُعد في هذه الحالة نائبا عن المُجهز<sup>2</sup>.

ومن حيث الشكل اشترط المشرع الجزائري أن يكون عقد التوظيف مكتوبا متضمنا وجوبا البيانات المنصوص عليها قانونا<sup>3</sup>.

وإن كان المرسوم التنفيذي 102-05 لم يتعرض إلى حقوق وواجبات البحارة، مما يُحيل إلى أحكام القانون البحري الجزائري و القانون رقم 90-11 بهذا الصدد. وبخصوص الأحكام المتعلقة بتسوية المنازعات الناشئة عن تنفيذ هذه الأحكام، فقد اخضع المشرع الجزائري البحارة لنفس الأحكام التي يخضع لها العمال على اختلاف طبيعة عملهم، وهي الأحكام الواردة في القانون رقم 90-04 المتعلق بتسوية المنازعات الفردية في العمل، كما أخضعهم لنفس الجهة القضائية وهي القسم الاجتماعي بالمحكمة الابتدائية<sup>4</sup>.

علاوة على إلتزام دولة العلم بتكوين وسلامة الطاقم المنصوص عليها في المادة (94) من اتفاقية قانون البحار، أوجبت "فقرة 4/ج)" منها على دولة علم السفينة أن تتخذ بالنسبة للسفن التي ترفع علمها، ما يلزم من التدابير حيث يكون طاقمها على دراية بقواعد منع المصادمات في البحر ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة.

<sup>1</sup> - المادة 384/ب من ق.ب.ج.

<sup>2</sup> - بن عزوز بن صابر: "عقد العمل البحري والمنازعات الناجمة عنه"، أشغال الملتقى الدولي حول المنازعات البحرية، 2 و3 ماي 2009م. مخبر القانون النقل والنشاطات المينائية، منشورات الألفية الثالثة، ص29.

<sup>3</sup> - المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 102-05.

<sup>4</sup> - بن عزوز بن صابر: نفس المرجع، ص44.

## الفصل الثاني : تدابير سلامة الملاحة البحرية والحفاظ على سلامة البيئة البحرية

### المبحث الأول : قواعد سلامة الملاحة البحرية

تتحقق سلامة الملاحة البحرية من خلال التدابير المتعلقة بقواعد منع المصادمات في البحر والاختصاص بشأنها في إطار أحكام التصادم البحري (المطلب الأول)، واستخدام الإشارات ووسائل الاتصالات في البحر (المطلب الثاني).

#### المطلب الأول : أحكام التصادم البحري

يهدف تفادي المصادمات في البحر اهتمت المجتمعات البحرية بداية ثم المنظمات البحرية بعد إنشائها بوضع قواعد منع المصادمات في البحر (الفرع الأول)، وفي حالة وقوع تصادم بحري وجب الاتفاق على إسناد الاختصاص لدولة محددة سابقا حتى لا تقع الأطراف المعنية في تنازع إختصاص مما قد يتسبب في هدر حقوقهم (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول : قواعد منع المصادمات في البحر

نظرا لأن سلامة الملاحة البحرية ذات طبيعة عالمية، فليس هناك ما يسمح لكل دولة أن تعتمد لنفسها إشارات وقواعد للسير في البحار تختلف عن باقي الإشارات والقواعد التي تستعملها بقية الدول، لذلك، فقد اقتضت الضرورة توحيد القواعد التي تحكم السير في البحار درءاً للفوضى وتفاديا للمصادمات، ومن ثم، وجب على جميع الدول أن تلتزم بواجب تكوينها لربابنة سفنها وطواقمها على ضوء ما هو مستقر على الصعيد الدولي من هذه الإشارات والقواعد لا على صعيد التشريع الداخلي لكل دولة على حدة<sup>1</sup>.

والراجع أنّ أولى الإشارات الدولية المستعملة في البحر تعود إلى قانون الإشارات البحرية الصادر عام 1889م بواشنطن والذي تمت مراجعته عام 1900م ثم عام 1934م، والذي تلاه الاتفاق الخاص بالإشارات البحرية الموقع ببرشلونة 23 أكتوبر 1930م. وبالرغم من أن قانون الإشارات الدولية اكتسب أهمية بالنظر إلى المعاهدات التي تولت توحيدده على النطاق الدولي، إلا أنّ موضوع التصادم البحري كان أكبر وأكثر تفرعا من مجرد احتوائه على إشارات دولية، فهو يندرج ضمن

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 134. محمد عبد الفتاح ترك : "التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية. 2003م. ص 84.

التدابير الرامية إلى تعزيز سلامة الأرواح في البحار، ومن ثم، كان لزاماً على المجتمع الدولي أن يوليها مراعاة تامة هو الآخر<sup>1</sup>.

وعلى هذا الأساس، فقد تم إبرام المعاهدة الدولية الخاصة بمنع المصادمات في البحر المبرمة ببروكسل في 23 سبتمبر 1910م، والتي خضعت بدورها إلى تنقيح وإعادة تنظيم عام 1929، ثم معاهدة منع التصادم في البحر لعام 1948م لتتبعها بعد ذلك معاهدة لندن لـ 17 جوان 1960. وقد بادرت المنظمة البحرية الاستشارية الدولية بدورها في الفترة الممتدة بين 4 و20 أكتوبر 1972م إلى عقد مؤتمر دولي ضمّ 46 دولة بوفود رسمية ومراقبين عن المنظمات الحكومية وغير الحكومية وذلك بغرض تعديل القواعد التي تضمنتها معاهدة منع المصادمات في البحر لعام 1960م، وانتهى هذا المؤتمر بإبرام معاهدة أول جانفي 1972م بخصوص منع التصادم في البحر COLREG<sup>2</sup>.

تتضمن القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر لعام 1972م<sup>3</sup>، 38 قاعدة موزعة على 5 أجزاء، يشمل الجزء الأول (أ) منها ثلاث قواعد تتعلق بالقواعد العامة، الجزء الثاني خاص بقواعد المناورة والإبحار يتضمن 16 قاعدة موزعة على 3 فروع، يختص الأول منها بقيادة السفن في أية حالة للرؤية، والثاني بقيادة السفن التي تقع على مدى الرؤية من بعضها البعض، كما اختص القسم الثالث بقاعدة واحدة وردت تحت رقم (19)، وهي تهتم بقيادة السفن في حالة الرؤية المحدودة. الجزء الثالث تناولت نصوصه قواعد الإنارة و الأشكال، وهو يشتمل على 12 قاعدة، في حين، فإنّ الجزء الرابع يتضمن القواعد الخاصة بالإشارات الصوتية والضوئية في ستة قواعد، واختص الجزء الخامس والأخير بالاستثناءات المتعلقة بتنفيذ هذه القواعد، وهو يتضمن قاعدة واحدة وهي القاعدة رقم (38)<sup>4</sup>.

تتميز قواعد منع التصادم بأنّ لها صفة الإلزام، وضرورة تنفيذها بكل صرامة وجدية. إلا أنّه في حالة ما إذا كان التطبيق الحرفي للقواعد سسيضع السفينة في موقف تصادمي حتمي، فإنّ الفقرة (ب) من القاعدة الثانية منحت للربان رخصة بعدم التطبيق الحرفي للقاعدة، ومن ثمّ يمكن مخالفة أي قاعدة من قواعد منع التصادم إذا ما تطلبت الظروف المحيطة ومبادئ التصرف البحري السليم ذلك<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - لخضر زازة: نفس المرجع.

Roberto VIRZO : « Lighthouses and lightships », Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL], mars 2008. P02.

<sup>2</sup> - لخضر زازة: نفس المرجع. ص 135.

Nguyen QUOC DINH et autres : op.cit. 1154.

[Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.](#)

<sup>3</sup> - المعدلة بقرارات المنظمة البحرية الدولية : A.910(22), A.736(18), A.678(16), A.626(15), A.464(XII).

<sup>4</sup> - لخضر زازة: نفس المرجع. ص 136.

<sup>5</sup> - محمد عبد الفتاح ترك: نفس المرجع. ص 86.

يلحق بالاتفاقية أربعة ملاحق لتفسير وتوضيح تنفيذ مضمون الاتفاقية. يتعلق الملحق الأول بوضعية والتفاصيل التقنية الخاصة بالإنارة و الأشكال، الملحق الثاني خاص بالإشارات الموجهة لسفن الصيد التي تمارس الصيد عن قرب. الملحق الثالث يوضح التفاصيل التقنية المتعلقة بتطبيق الإشارات الصوتية، أما الملحق الرابع خاص بإشارات الإغاثة.

إلى جانب ما سبق تلتزم السفن اعتماد خرائط دقيقة تكاد تكون حالياً موحدة رغم تنوعها وطرق رسمها، إضافة إلى واجبات ملقاة على عاتق دولة الميناء بدورها، وتتمثل في وضع نظام "مساعدات الملاحة" وهي تتمثل في كل الأغراض والمعدات خارج السفينة التي يتعين على هذه الأخيرة أن تنقيد بها أيضاً لتحديد موقعها وخط سيرها الأمان ولمساعدتها على تجنب الأخطار والعوائق الملاحية، وهي مجبرة على التقيد بعلامات الإرشاد التي تكون محددة بعلامات واضحة على الخرائط حتى تتمكن من الملاحة خلال هذه الممرات<sup>1</sup>.

ومن بين العلامات والإرشادات، توجد العلامات الأرضية، العلامات النهارية والليلية، علامات التجنب، المنارات (Lighthouses) وخطوط الإنطباق وسفينة المنار (Lightships) والعوامات (Buoy) وهي سفن مساعدة ذات أنوار خاصة تستخدم كمساعد ملاحى ليلي<sup>2</sup>.

ومن خلال الإحالة الواردة في المادة 22(أ) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار<sup>3</sup> التي تطالب فيها الاتفاقية من الدولة الساحلية أن تأخذ بعين الاعتبار عند تعيينها للممرات البحرية وتقريرها لنظم تقسيم حركة المرور بموجب هذه المادة توصيات المنظمة الدولية المختصة. وقبل ذلك عملاً بنص المادة 1/10 من اتفاقية 1972م لمنع المصادمات في البحر، أصدرت الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية في قرارها المؤرخ في 20 نوفمبر 1985م تحت رقم (14) A.572 المعدل بموجب تعليمات لجنة السلامة البحرية (MSC.280(85)، أحكاماً عامة حول تحديد مسارات السفن ونظم التبليغ<sup>4</sup>.

لاحقاً أدخلت تعديلات على الأحكام العامة بهدف كفالة اتساقها مع خصائص ترميز مقاييس حدود المسارات وعمليات إعداد خرائط الممرات البحرية الأرشيبالية المعتمدة من المنظمة الهيدروغرافية الدولية في ديسمبر 2008م، كما اعتمدت اللجنة أيضاً عدداً من الخطط الجديدة والمعدلة للفصل بين خطوط المرور وتدابير أخرى بخلاف هذه الخطط لتحديد المسارات، والنظم الجديدة

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 136.

<sup>2</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. إيناس الخالدي : "تلوث البحار النفطي الملاحى في القانون الدولي". دار الحامد، 2012م، الأردن. ص 49.

Roberto VIRZO : op.cit. P04.

<sup>3</sup> - تقضى المادة (22) (أ) بأنه " للدولة الساحلية كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية واتباع نظام تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن".

<sup>4</sup> - GPSR General Provisions on Ships Routing.

والمعدّلة للتبليغ الإلزامي للسفن الرامية إلى تعزيز سلامة الملاحة في المناطق التي تحددت فيها مخاطر الملاحة والمناطق البحرية الحساسة بيئياً.

من ناحية أخرى اهتمت اتفاقية سولاس بأحكام منع التصادم في البحر، وذلك من خلال القاعدة 10 والقاعدة 11 من الفصل الخامس من الاتفاقية. تخص القاعدة 10 مسار السفن، أمّا القاعدة 11 تخص أنظمة تقديم التقارير من قبل السفن. تضع القاعدتان الإطار العام لتوحيد مسارات السفن وتبادل التقارير عن مواضع السفن سواء في مناطق معينة أو لفئة معينة من السفن، وذلك بهدف منع التصادم في البحر.

انطلاقاً من هاتين القاعدتين، وفي التعليمات الصادرة عن لجنة السلامة البحرية رقم MSC/Circ.1060 المؤرخة في 06 جانفي 2003م، دعت اللجنة الدول الأعضاء في المنظمة من خلال دليل لاقتراح مسارات لحركة السفن، ونماذج التقارير التي تقدمها السفن بخصوص سلامة الملاحة البحرية.

تخضع الملاحة في أعالي البحار لمسارات محددة منذ القدم، حيث ولتقادي المصادمات فرضت دول العلم على سفنها الإبحار وفق مسارات واضحة المعالم خصوصاً في الممرات كثيفة الحركة. هذا الأمر تمّ تقنينه لاحقاً بموجب النصوص المخصصة على رأسها اتفاقية 1972م. في ذات السياق وفيما يتعلق بملاحة الطيران فوق أعالي البحار فقد وضعت المنظمة الدولية للطيران المدني نظاماً صارماً لتطبيق القاعدة 12 من اتفاقية شيكاغو<sup>2</sup>.

وقد تمّ مؤخراً وضع وتعديل أنظمة المرور من طرف لجنة السلامة البحرية بموجب التعليمات SN.1/Circ.327 المؤرخة في 21 نوفمبر 2014م، حيث بناءً على قرار الجمعية العامة A.858(20) تمّ اعتماد مسارات فصل حركة مرور جديدة<sup>3</sup>، كما تمّ تعديل أخرى قائمة<sup>4</sup>، دخلت هذه التعديلات حيز التطبيق بتاريخ 01 جوان 2015م.

<sup>1</sup> - تقرير الأمين العام للأمم المتحدة رقم \*A/64/66/Add.1 المؤرخ في 25 نوفمبر 2009م. ص 24.

<sup>2</sup> - Nguyen QUOC DINH et autres : op.cit. 1154.

<sup>3</sup> - ويتعلق الأمر بالمسارات التالية :

1- nouvelles zones à éviter "Au large de la frise" -;

2- nouvelles routes à double sens de circulation et zone de prudence dans le passage de Jomard, en Papouasie-Nouvelle-Guinée;

<sup>4</sup> - المسارات التي تمّ تعديلها تتمثل في :

1- modification des actuelles directions recommandées du trafic dans la zone de prudence au large de Tanger-Med, dans le détroit de Gibraltar;

2- modification des routes en eau profonde faisant partie du système d'organisation du trafic "Au large de la frise";=

## الفرع الثاني : الاختصاص في حالة وقوع تصادم بحري

رغم أهمية الاتفاقية الدولية الخاصة بمنع المصادمات في البحر المبرمة ببروكسل في 23 سبتمبر 1910م في إرساء قواعد منع المصادمات إلا أنها لم تتعرض لموضوع الاختصاص بالرغم من أهميته في هذا المجال. لذلك وإلى جانب حرص المجتمع الدولي على التوحيد الدولي لقواعد منع التصادم في البحر، وأمام شعوره بضرورة توحيد الأحكام المتعلقة بالاختصاص ابتغاء القضاء على التنازع بين القوانين بهذا الشأن، عمل على توحيد القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني والاختصاص الجنائي في حالة التصادم مما أسفر عن معاهدتين، الأولى هي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري الموقع عليها ببروكسل في 10 ماي 1952م (أولا). أما المعاهدة الثانية هي المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى، المعاهدة موقعة ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952م (ثانيا)<sup>1</sup>.

### أولا : الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري

إنّ التصادم الذي قد يحدث بين سفينتين من جنسيتين مختلفتين يُثير مشاكل حول الاختصاص الدولي بشأن دعاوى المسؤولية عن التصادم. وبهدف القضاء على هذا المشكل أبرمت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري الموقعة في 10 ماي 1952م، والتي دخلت حيز النفاذ سنة 1954م<sup>2</sup>، وذلك رغم ما سبق المعاهدة من اختلاف بين الدول الموقعة حول تبني قواعد إسناد مختلفة ومتناقضة أحيانا بسبب تمسك الدول بسيادتها الوطنية ومحاولة فرض المعايير التي تتناسب ومصالح كل منها<sup>3</sup>.

من أهم ما ورد بالمعاهدة أنها تنطبق على كل ذوي الشأن (شاحنين- ركاب- مجهزين)، شرط أن يكون التصادم قد وقع بين سفن تابعة لدول متعاقدة وأن تكون إحدى السفينتين أجنبية لكي

=3- modification de la route obligatoire pour les navires citernes entre le North Hinder et la baie d'Helgoland;

4- modification de l'actuelle route à double sens de circulation dans le Grand Chenal du Nord-Est.

<sup>1</sup> - تجدر الإشارة هنا أنّ محاولات القضاء على تنازع القوانين تبقى محدودة لأسباب منها : أولا نسبية المعاهدات كون وجود معاهدة لا يعني بالضرورة انضمام كل الدول إليها، ثانيا الاختلاف في تفسير المعاهدات بالنسبة للأطراف في نفس المعاهدة، ثالثا محدودية نطاق المعاهدة نفسها كون المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري لسنة 1952م مثلا سكتت عن تنظيم بعض المسائل رغم ارتباطها بموضوع التصادم البحري، مما يعني الرجوع لمنهج تنازع القوانين لحكم هذه المسألة. جمال بن عصمان : "المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي الخاص. جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2009/2008. ص 99.

<sup>2</sup> - انضمت الجزائر للاتفاقية بموجب المرسوم رقم 64-172 المؤرخ في 08 جوان 1964م، ج.ر.ج. عدد 12 لسنة 1964م.

<sup>3</sup> - للتفصيل في ملابسات وضع الاتفاقية : جمال بن عصمان : "المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي الخاص. جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2009/2008. ص 259-261.



يتوافر شرط الطابع الدولي. غير أنه إذا وقع التصادم بين سفينتين تابعتين لدولة واحدة وكان ذوا الشأن ينتمون إلى نفس الدولة فإنّ قانونهم الوطني هو الذي يُطبق دون المعاهدة<sup>1</sup>.

منحت المعاهدة في مادتها الأولى للمدعي في حادث تصادم بحري الاختيار في رفع دعواه أمام إحدى المحاكم التالية :

1- محكمة محل إقامة المدعى عليه المعتاد أو أمام المحكمة التي يقع بدائرتها أحد مراكز استغلاله.

2- أمام المحكمة المكان الذي أجري فيه الحجز على سفينة المدعى عليه أو على سفينة أخرى مملوكة لنفس المدعى عليه في حالة ما إذا كان الحجز مأذونا به. أو أمام محكمة المكان الذي كان من الممكن أن يوقع فيه الحجز والذي قدم فيه المدعى عليه كفالة أو أي ضمان آخر.

3- أمام محكمة المكان الذي وقع فيه التصادم إذا كان هذا التصادم قد وقع في الموانئ أو الفرض أوفي المياه الداخلية.

هذه الخيارات تبناها المشرع الجزائري في المادة 290 ق.ب.ج التي ورت مطابقة للمادة 01 من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري. غير أنه مقابل منح هذه الخيارات للمدعي، لا يجوز لهذا الأخير رفع دعوى حول نفس الوقائع أمام محكمة أخرى دون التنازل عن الدعوى السابقة<sup>2</sup>. كما أنّ الخيارات السابقة لا تُخل بحق الأطراف في اللجوء للمحكمة التي سبق لهم اختيارها باتفاق مشترك فيما بينهم، أو بعرضها على التحكيم<sup>3</sup>.

تجدر الإشارة إلى أنّ أحكام المعاهدة لا تُخل بحصانة السفن الحربية أو التي هي في خدمة مصلحة عمومية للدولة<sup>4</sup>، حيث أخضع المشرع الجزائري دعاوى الأضرار الناتجة عن تصادم في البحار ضد سفن البحرية الوطنية، سفن حراسة الشواطئ والسفن التي تعمل في المصلحة العمومية للقضاء الجزائري فقط<sup>5</sup>، مع مراعاة نص المادة 286 ق.ب.ج التي تعفي هذه السفن من المسؤولية عن الأضرار التي تحدث إثر وقوع تصادم، خلال الخدمات أو التمارين العسكرية في مدى المياه البحرية المصرّح أنّها خطيرة للملاحة، ولا يعفي هذا المقتضى قواد هذه السفن من الزامية تقديم المساعدة للسفن المصدومة.

<sup>1</sup> - المادة 8 فقرة 02 من المعاهدة.

<sup>2</sup> - المادة 01 فقرة 03.

<sup>3</sup> - المادة 02 من المعاهدة. المادة 291 ق.ب.ج.

<sup>4</sup> - المادة 05 من المعاهدة.

<sup>5</sup> - المادة 292 ق.ب.ج.

## ثانيا : الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري وحوادث الملاحة الأخرى

أوردت المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى الموقعة ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952م، أحكاما تنظم الاختصاص في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى<sup>1</sup>. عقدت المعاهدة الاختصاص في المسائل الجنائية لدولة العلم فقط دون سواها<sup>2</sup>. كما منعت الاتفاقية من حجز السفينة من طرف أي دولة أخرى غير دولة العلم ولو على سبيل التحقيق<sup>3</sup>. غير أنه في فيما يتعلق بالمسؤولية التأديبية لا تُجَل أحكام المعاهدة بسلطة الدولة التي سلمت شهادات الكفاءة و الأهلية في اتخاذ الإجراءات المناسبة في مواجهة الأشخاص الذين سلمت لهم الشهادات، كما لا تُجَل بسلطة الدول في متابعة مواطنيها بخصوص المخالفات المرتكبة على متن السفينة التي ترفع علما دولة أخرى<sup>4</sup>.

نطاق تطبيق المعاهدة يشمل المصادمات البحرية والحوادث الملاحية الأخرى في مختلف المناطق البحرية ما عدا تلك التي تحدث في الموانئ، الفُرض والمياه الداخلية. وأجازت المعاهدة للدول الأطراف عند مصادقتها على المعاهدة أو إنضمامها إليها أن تحتفظ لنفسها بالحق في تعقب الجرائم التي ارتكبت في مياهها الإقليمية الخاصة<sup>5</sup>.

في ذات السياق أوردت اتفاقية قانون البحار مضمون نص المادة 97 منها مع مراعاة نص المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص الجنائي في مسائل التصادم وحوادث الملاحة الأخرى لسنة 1952م، حيث وردت المادة 97 التي تنظم الاختصاص الجزائي في مسائل المصادمات أو أية حوادث ملاحية أخرى في أعالي البحار التي نصت على ما يلي :

1- في حالة وقوع مصادمة أو أية حادثة ملاحية أخرى تتعلق بسفينة في أعالي البحار، وتؤدي إلى مسؤولية جزائية أو تأديبية لربان السفينة أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها، لا يجوز أن تُقام أية دعوى جزائية أو تأديبية ضد ذلك الشخص إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها.

<sup>1</sup> - يجدر التذكير هنا أنه تعتبر قضية اللوتس « Lotus » الشهيرة وتطوراتها الدولية هي الأصل في التفكير في وضع هذه المعاهدة.

<sup>2</sup> - Art 01 : « Au cas d'abordage ou de tout autre événement de navigation concernant un navire de mer et qui est de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite ne pourra être intentée que devant les autorités judiciaires ou administratives de l'Etat dont le navire portait le pavillon au moment de l'abordage ou de l'événement de navigation ».

<sup>3</sup> - المادة 02.

<sup>4</sup> - المادة 03.

<sup>5</sup> - المادة 04. هذا الحق تمسك به المشرع الجزائري من خلال نص المادة 297 ق.ب.ج.

2- في المسائل التأديبية، تكون الدولة التي أصدرت شهادة ربان السفينة أو شهادة الأهلية أو الترخيص هي وحدها المختصة، بعد اتباع الطرق القانونية الواجبة، بأن تقرر سحب هذه الشهادة، حتى لو كان الحائز لها من غير رعايا الدولة التي أصدرتها.

3- لا تُصدر أية سلطات غير سلطات دولة العلم أمرا باحتجاز سفينة أو احتباسها، حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق.

من خلال المقارنة بين أحكام معاهدة 1952م والمادة 97 من اتفاقية قانون البحار، يتضح أنّ اتفاقية قانون البحار مددت الإختصاص للدولة التي يكون الشخص من رعاياها في حالة وقوع حادث بحري في أعالي البحار، الأمر الذي قد ينشأ عنه تنازع في الإختصاص منى ما تمسكت كل دولة باختصاصها في نفس المسألة.

التشريع الجزائري بهذا الخصوص ورد متناسقا مع الأحكام الدولية رغم عدم مصادقة الجزائر على معاهدة 1952م. وبالرغم كذلك من كون الجزائر صادقت على اتفاقية قانون البحار فقد منحت الإختصاص الجزائري فقط لدولة العلم دون الدولة التي يكون الشخص من رعاياها بموجب المادة 294 ق.ب.ج.

فضلا عما سبق ذكره من وجوب احترام السفن لقواعد التصادم في البحر، وما يترتب عنها من مسؤولية مدنية و/أو جنائية، فإنّ هناك تدبيرا بحريا واجبا على السفن القيام به لما له من أهمية في المساعدة في أغراض البحث والإنقاذ في حالة استحالة تفادي التصادم في البحر ألا وهو "الإخطار عن مواقع السفن". هذا الإجراء يعود إلى التوصية رقم (47) من مجموعة التوصيات بالملحق (د) لمعاهدة سلامة الأرواح في البحار لعام 1960م، حيث تقوم السفن بالإبلاغ عن مواقعها حيثما تبحر في مساحات جهزت بترتيبها لتجمع هذه البيانات لإستخدامها في أغراض البحث والإنقاذ.

## المطلب الثاني : استخدام الإشارات ووسائل الاتصالات

تُعتبر تكنولوجيا المعلوماتية والاتصالات إحدى الأدوات الناجعة لتحسين تأمين سلامة المناطق البحرية. ومع تطور تكنولوجيا الاتصالات وتنظيم شبكة تواصل تحت سيطرة الولايات المتحدة الأمريكية، ارتأت المنظمة الاستشارية البحرية تكليف لجنة السلامة البحرية وضع قواعد تعاون بين الدول في مجال الاتصالات البحرية بناءً على مبادئ غير تمييزية<sup>1</sup>.

وفي سعيها لتسخير هذه التقنية في مجال النقل البحري، وبعد عشر سنوات من العمل لتحقيق هذا الهدف، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية عام 1976م اتفاقية إنشاء المنظمة الدولية للاتصالات البحرية بواسطة السواتل إنمارسات [INMARSAT](#) واتفاق التشغيل المتعلق بها<sup>2</sup>. دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ في جويلية 1979م<sup>3</sup>، أثمرت لاحقا عن تأسيس المنظمة الدولية للاتصالات الساتلية المتنقلة [IMSO](#)<sup>4</sup> وبقيت إنمارسات شركة تجارية تتخذ من لندن مقرا لها. لاحقا اعتمدت الاتفاقية المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلق بالبحث والإنقاذ في البحر (Cospas/Sarsat) الموقعة في باريس بتاريخ أول جويلية 1988م<sup>5</sup>.

من خلال نظام الاتصالات البحرية بواسطة السواتل تبقى السفن في عرض البحر على اتصال بمحطات برية وبالسفن المحيطة في مسافات محددة، خصوصا في حالة الاستغاثة. تجدر الإشارة أنّ

<sup>1</sup> - Par la résolution A721(XVI), l'Assemblée générale des Nations Unies reconait le principe selon lequel : « les nations du monde doivent pouvoir communiquer dès que possible au moyen de satellites sur une base mondiale et non discriminatoire. ».

<sup>2</sup> - *IN*ternational *MA*ritime *SAT*ellite ; Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites.

صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 90-178 المؤرخ في 16 جوان 1990م، يتضمن المصادقة على الاتفاقية المتضمنة إنشاء المنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الأقمار الصناعية (إنمارسات)، واتفاق التشغيل المتعلق بها المبرمين بلندن في 03 سبتمبر 1976م. ج.ر.ج. عدد 25 سنة 1990م.

كما صادقت على التعديلات الملحقة بها المعتمدة من طرف الجمعية (انمارسات) خلال دورتها الثانية عشرة المنعقدة في 24 أبريل 1998م بلندن، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 01-396 المؤرخ في 13 نوفمبر 2001م، ج.ر.ج. عدد 70 سنة 2001م.

<sup>3</sup> - صدرت الاتفاقية إثر سلسلة من المؤتمرات الدبلوماسية المنعقدة بدعوة من المنظمة حول وضع نظام دولي للاتصالات البحرية عبر السواتل، كان آخرها سنة 1976م. ورغم دخولها حيز النفاذ سنة 1979م إلا أنّ العمل بالنظام فعليا بدأ سنة 1982م.

<sup>4</sup> - International Maritime Satellite Organization.

Umberto LEANZA : « Le régime juridique international de la mer Méditerranée ». In: Recueil des cours de l'Académie de droit international de la Haye, Volume 236, (1992). p 362.

<sup>5</sup> - وافقت الجزائر على الاتفاق المتعلق بالبرنامج بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-24 المؤرخ في 09 جويلية 1996م، ج.ر.ج. عدد 43 سنة 1996م. ثم انضمت إلى الاتفاق بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-342 المؤرخ في 12 أكتوبر 1996م، ج.ر.ج. عدد 61 سنة 1996م.

نظام INMARSAT وإن وُضع في الأساس لتأمين الاتصالات البحرية، أصبح يقدم خدمات اتصال في مجال الملاحة الجوية تحت إشراف المنظمة الدولية للطيران المدني<sup>1</sup>.

إنّ أول مبادرة للتعريف بهوية السفينة على نطاق دولي كانت من خلال ترقيم التسجيل بالمنظمة البحرية الدولية بموجب قرار جمعيتها العامة رقم (15) Rés A 600، وهو رقم تسجيل تمنحه المنظمة للسفينة ولا بد أن يظهر في كافة وثائق وشهادات السفينة المسلمة بناءً على نص الاتفاقيات الدولية. هذا الإجراء يخص السفن ذات حمولة تساوي أو أكبر من 100 طنة، ماعدا السفن الحربية، سفن الصيد وسفن النزهة. تمّ إدماج هذا الإجراء ضمن الفصل السادس أولاً، من اتفاقية سولاس مما جعله إجبارياً منذ الفاتح جانفي سنة 1996م.

يُمكن التمييز بين أنظمة الاتصالات المعمول بها من خلال مُستخدِمِها. ومع ذلك، يتم في بعض الحالات استخدام نفس الأنظمة من طرف الهيئات ذات سلطة الرقابة والمشتغلين في البحر الخاضعين لرقابة هذه الهيئات، بحيث وُضعت الأجهزة التقنية على متن السفن لتمكين تحديد الموقع وإرسال البيانات، فهي تسمح بالتواصل بين السفن وهيئات الرقابة. يتمثل هذا التواصل في إرسال البيانات المتعلقة بالسفينة والرحلة البحرية لهيئات الرقابة، وفي المقابل امتثال السفن للتعليمات التي قد تصدرها هذه الهيئات<sup>3</sup>.

تُستخدم هذه الأنظمة من قبل هيئات المراقبة والإشراف سواء العامة أو الخاصة، فهي تقوم باستغلال وتحليل البيانات الممنوحة، مما يعطي نظرة واضحة عن نشاط الملاحة البحرية. حيث يجب أن تكون الأجهزة والأنظمة التي تُزود بها السفن مطابقاً لتعليمات لجنة السلامة البحرية للمنظمة البحرية الدولية رقم (79) MSC.191، المعتمدة بتاريخ 6 ديسمبر 2004م، والتي تحدد مختلف معايير المعدات كما تهدف إلى توحيد عرض المعلومات الملاحية.

اتسع نطاق اللجوء لأنظمة الاتصالات حالياً أكثر من أي وقت مضى. ومع ذلك، يتم الاعتماد فقط على بعض منهما نظراً لفعاليتها وسهولة استخدامها نسبياً، سواء من قبل المشتغلين بالملاحة

<sup>1</sup> - l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

<sup>2</sup> - Rés A 600 (15) de l'Assemblée de l'OMI : « ... convaincue que l'attribution à un navire d'un numéro d'identification permanent qui resterait inchangé en cas de transfert du pavillon et serait porté sur les certificats du navire contribuerait à renforcer la sécurité maritime et la prévention de la pollution des mers et à prévenir la fraude maritime ».

<sup>3</sup> - Dujardin B., « L'AIS et ses capacités de surveillance maritime », in La Revue Maritime, n° 467, janvier 2004, p. 2. <http://ifm.free.fr/htmlpages/pdf/2004/467-92dujardin.pdf>

البحرية أو من قبل هيئات المراقبة، حيث تلقت اعترافا دوليا سواء من الناحية التقنية أو من الناحية القانونية<sup>1</sup>.

يُشكل كل من نظام التعريف الآلي<sup>2</sup> AIS (الفرع الأول)، وتحديد هوية السفينة وتتبعها عن بُعد LRIT<sup>3</sup> (الفرع الثاني) أدوات اتصال مرجعية، لا سيما أنها مؤطرة بمعايير استخدام مختلفة المصادر على الرغم من أنه ليس هناك في الوقت الحاضر أي إلزام دولي بخصوص التزود بأجهزة مماثلة، وإرسال بيانات هوية السفينة<sup>4</sup>، إلا أنّ هذه الأنظمة أثرت في طرق البحث والإنقاذ في البحر المتّبعة حاليا (الفرع الثالث).

### الفرع الأول : نظام التعريف الآلي (AIS)

في عام 1981م، سُجلت براءة اختراع رسميا لدى مكتب براءات الاختراع والعلامات التجارية الأمريكي، تعترف باختراع المخترع السويدي هاكان لانس Hakan Lans نظام معالجة البيانات مزود بوحدة تحكم بذاكرة فيديو بها ذاكرة داخلية لاستغلال نظام تصوير التوقع<sup>5</sup>. في عام 1991م طور نفس المخترع ما يسمى (SOTDMA)<sup>6</sup>، وهو عبارة عن نظام لتبادل المعلومات، فتح هذا الابتكار نطاقا جديدا لتوسيع مجال النظام السابق مما مهّد لظهور نظام التعريف الآلي الذي أصبح من الأدوات التكنولوجية الرئيسية للمراقبة البحرية والملاحة.

وُضع نظام التعريف الآلي أصلا كنظام لرصد حركة السفن (VTS)، غير أنّ استعماله على نطاق واسع سرّع لاعتماده في مجال الأمن والسلامة البحرية.

تنص القاعدة 7 (أ) من اتفاقية القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر COLREG لسنة 1972م أنّه ينبغي على الدول أن تستخدم كل الوسائل المتاحة للحدّ من خطر الاصطدام<sup>7</sup>. نص وروح هذه القاعدة يشمل التطورات التقنية المعاصرة لاعتماد الاتفاقية والمستقبلية، مثلما ظهر في وقت لاحق

<sup>1</sup> - Cédric LEBOEUF : « Les systèmes de communication : outils de sécurité et de sûreté maritimes ». Neptunus, E-revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 19, 2013/2.

<http://www.cdm.univ-nantes.fr>

<sup>2</sup> - Automatic Identification System.

<sup>3</sup> - Long-Range Identification Tracking.

<sup>4</sup> - Cédric LEBOEUF : op.cit .P2.

<sup>5</sup> - « ...Un système de traitement de données comprenant un contrôleur de mémoire vidéo ayant une mémoire interne aux fins d'exploitation d'un système d'imagerie de localisation ». ibid.

<sup>6</sup> - Self Organizing Time Division Multiple Access.

<sup>7</sup> - الدولة الساحلية يمكنها مطالبة السفن بأن تزودها بمعلومات عن السفينة، الطاقم والرحلة استنادا إلى المادة 21 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تُحولها سلطة تنظيم المرور البريء للسفن الأجنبية خلال بحرها الإقليمي.

للاتفاقية اختراع عرض الخرائط الإلكترونية والمعلوماتية (ECDIS). إذن يمكن تحميل هذه القاعدة معنى إلزامي بالتزود واستخدام AIS بدون تحديد السفن المشمولة بنص القاعدة<sup>1</sup>.

وبما أنّ أحكام اتفاقية القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر ملحقمة باتفاقية سولاس لسنة 1974م، و التي تنص القاعدة 19 من الفصل الخامس منها على أنّ :

**"جميع السفن التي تساوي أو تزيد حمولتها الإجمالية 300 طنة وتقوم برحلات دولية، وسفن الشحن التي تساوي أو تزيد حمولتها الإجمالية 500 ولا تقوم برحلات دولية، وسفن الركاب بغض النظر عن حجمها يجب أن تزود بنظام التعرف الآلي".**

وبالتالي فقط السفن التي تدخل في نطاق القاعدة السابقة والتي تُعرف بسفن سولاس، ملزمة دولياً أن تحمل على متنها المعدات الخاصة بنظام التعريف الآلي وضمان تشغيلها على الوجه المناسب وصيانتها. غير أنّه رغم عدم التزامها بالتزود بنظام التعريف الآلي سواء بأحكام دولية أو وطنية، تسعى السفن في مجال الصيد لاستخدام النظام وكذلك في مجال الرياضات البحرية لما يحققه من مصالح تتعلق بالسلامة<sup>2</sup>. في هذا الصدد نجد أنّ المشرع الجزائري نص على إلزامية تزود السفن المعدة والمجهزة للصيد البحري استعمال معلم تحديد المواقع تحت طائلة العقوبة<sup>3</sup>.

فيما يخص البيانات الواجب إرسالها، فإلى جانب البيانات المتغيرة حول تموقع السفينة، تتضمن البيانات رقم تسجيل السفينة في المنظمة البحرية الدولية، نوع السفينة، سرعة السير، الوجهة ومعلومات حول طبيعة الحمولة، ميناء الانطلاق وميناء الوصول، إلى جانب معلومات أخرى قد تطلبها هيئات الرقابة على الساحل مثل معلومات عن الأفراد المسلحين للحماية المتواجدين على متن السفينة، والأسلحة المستعملة لهذا الغرض<sup>4</sup>.

البيانات التي يتم إصدارها في إطار نظام التعريف الآلي يتم إدماجها ضمن نظام ملاحي شمولي يجمع بين GPS<sup>5</sup> , ECDIS وأجهزة الرصد الملاحية، بهدف تحسين حركة السفن عالمياً، مما يساهم في تحقيق أهداف المنظمة البحرية الدولية في تأمين سلامة الملاحة البحرية والمحافظة على الأرواح في البحر وحماية البيئة البحرية.

<sup>1</sup> -Dujardin B, op.cit, p 02.

<sup>2</sup> - Cédric LEBOEUF : op.cit .P4. Hélène LEFEBVRE-CHALAIN : op.cit.p 404.

<sup>3</sup> - المادة 20 مكرر من القانون 08-15 المؤرخ في 02 أبريل 2015م يعدل ويتم القانون 11-01 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج.ر.ج عدد 18 سنة 2015م.

<sup>4</sup> - Gille SACAZE et autres : « Le recours aux sociétés militaires privées », In « La piraterie maritime », Les Entretiens de Royan. Ed Larcier, 2011. P146.

<sup>5</sup> - Global Positioning System.

يعتمد نظام التعريف الآلي على فئتين من المستقبلات، فئة أ و فئة ب . الفئة أ وُضعت وفق متطلبات قرارات المنظمة البحرية الدولية بشأن المعايير الواجب توفرها في سفن سولاس. ومن جانبه سنّ الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU) المعايير التقنية لنظام التعريف الآلي والتي اعتمدت من قبل التشريعات الدولية، الإقليمية والوطنية<sup>1</sup>.

على سبيل المثال، توصية الاتحاد رقم [ITU-R M.1371-1](#) حول الخصائص التقنية للنظام، كطول رسالة التعريف الآلي، وبرمجة الفاصل الزمني لإرسال البيانات من السفن الذي يقدر بـ 10 ثوان بالنسبة للسفن التي تسير بسرعة 14 عقدة على سبيل المثال<sup>2</sup>.

يتم تبادل البيانات من خلال نظام التعريف الآلي بين السفن فيما بينها، وبين السفن وهيئات الرقابة على السواحل، سواء كانت البيانات ثابتة أو متغيرة. يتم هذا التبادل من خلال موجة طويلة المدى VHF<sup>3</sup> لمسافة 20 ميل بحري، مما يسمح بالتواصل عبر مسافات طويلة لضمان بقاء السفن على اتصال بالبر وبالسفن المحيطة في حالة بث نداء استغاثة، مما يضمن سرعة الاستجابة وتقديم المساعدة.

غير أنه رغم ما يهدف إليه نظام التعريف الآلي من المساهمة في سلامة ملاحية بحرية، يواجه بعض النقص التي ترجع في الأصل لإمكانية سوء استعماله. أول النقص تكمن في أنّ الربان يمكنه توقيف تشغيل النظام، كما يمكن استغلال الاستعمال اليدوي لجهاز التعريف الآلي، سواء بصفة عمدية أو لا، بإدخال أرقام غير حقيقية لترقيم تسجيل السفينة لدى المنظمة البحرية الدولية، أو رقم MMSI<sup>4</sup> رقم تعريف الخدمة البحرية المتنقلة، أو بتقديم معلومات مغلوطة عن طبيعة الحمولة أو عن الرحلة البحرية. كما يؤثر سوء الأحوال الجوية على دقة ونوعية البيانات المرسل.

إضافة لما سبق، يتميز نظام التعريف الآلي بإمكانية تداول أجهزته لدى العامة، مما يمكن من استقبال البيانات المرسل من السفن من طرف كل من يملك جهاز مُشغل على نفس الموجة. إلى جانب إمكانية استغلال نفس الموجات في مجالات غير الملاحة البحرية، كالبث الإذاعي مثلا وهو ما يشوش

<sup>1</sup> - Françoise ODIER : « La sureté maritime ou les lacunes du droit international », In « La mer et son droit » ; Mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUÉNNEUDEDEC. Ed Pédone. 2003. P 458.

<sup>2</sup> - الفاصل الزمني بين فترات ارسال البيانات يختلف باختلاف سرعة السفينة، فكما كانت السفينة أسرع كان الفاصل الزمني أقل و العكس صحيح.

<sup>3</sup> - Very High Frequency.

<sup>4</sup> - MMSI (Maritime Mobile Service Identity) Une Identité de Service Maritime Mobile (MMSI) est un nombre unique de 9 chiffres et marche de la meme façon qu'un numéro de téléphone . La MMSI permet à l'opérateur radio d'appeler automatiquement par la VHF DSC ou MF/HF DSC et est l'identité qui est transmise automatiquement avec les appels DSC.



على نوعية الاتصال. ويبقى احتمال استعمال النظام لأغراض إجرامية كأعمال القرصنة مثلا مثلما سيُعرض لاحقا، أخطر سلبيات هذا النظام مما يستوجب الفصل بين شبكات الاتصال المخصصة للملاحة البحرية، والشبكات الأخرى المتاحة للعامة.

و رغم النقائص المذكورة يبقى استعمال نظام التعريف الآلي ضروري بهدف تأمين ملاحه بحرية سالمة من الأخطار في كل المناطق البحرية التي ينشط فيها الإنسان سواء كانت خاضعة لولاية قضائية لدولة ما أو لا.

لمواجهة هذه النقائص تمّ تطوير نظام جديد ليس ليحل محل نظام التعريف الآلي، وإنما لسدّ الثغرات الموجودة فيه.

### الفرع الثاني : تحديد هوية السفينة وتتبعها عن بُعد (LRIT)

قبل شهر ماي من عام 2006م، لم تُلزم أي قواعد دولية السفن بحمل أجهزة مخصصة لبتث المعلومات إلى دولة الوجهة، الدولة الساحلية أو دولة العلم. إلا أنّ إرادة دولية قوية وملحة في الحاجة المتزايدة لتأمين التبادلات التجارية<sup>1</sup>، نتج عنها اعتراف سياسي سريع في وضع أحكام تُلزم باستعمال أجهزة الاتصالات. وعليه بادرت لجنة السلامة البحرية بتعديل القاعدة 19 من الفصل الخامس من اتفاقية سولاس بموجب التعليمات [MSC 202\(81\)](#) المؤرخة في 09 ماي 2006م، بإلزام السفن التي تدخل في نطاق القاعدة التزود بأجهزة تحديد هوية السفينة وتتبعها عن بُعد، مع الأخذ بعين الاعتبار تواجد السفن في المناطق البحرية المختلفة المذكورة في نص الاتفاقية<sup>2</sup>.

هذه المناطق مقسمة وفق المحطات المنشأة من طرف الدول على الأرض، والتي تختص حسب كل منطقة بالاتصال بالسفن حسب نوع الاتصال المخصص لكل منها. في غير هذه المناطق، نظام التعريف والتتبع لمسافة طويلة المدى إجباري بالنسبة لسفن سولاس في المناطق التي لا يشملها نظام NAVTEX<sup>3</sup> الذي يدخل في نطاق النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - من جهته الإتحاد الأوروبي ومن خلال التوجيهية المؤرخة في 27 جوان 2002م، بحث الدول الأعضاء على فرض على السفن حتى التي ترفع علم أجنبي، والتي ترسو بموانئها أن تتوفر من جهة على نظام التعريف الآلي A.I.S ، ومن جهة أخرى على نظام تسجيل بيانات الرحلة System d'enregistrement des données du voyage. تطبيق هذه القاعدة يتباين حسب سنة بناء السفينة.

JOCE L.208, 5 aout 2002. P 35.

<sup>2</sup> - Les zones océaniques (A1, A2, A3 et A4) définies par les règles IV/2.1.12, IV/2.1.13 et IV/2.1.14 de la Convention.

<sup>3</sup> - Système automatique international d'informations maritimes (NAVigational TEXt Messages).

<sup>4</sup> - système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)=

بعكس نظام التعريف الآلي، البيانات المرسله من طرف السفن في إطار نظام التعريف والتتبع لمسافة طويلة المدى غير قابلة للاطلاع والاستقبال إلا من طرف المحطات المعتمدة من الدول أين تقوم بتجميعها وإرسالها للهيئات المختصة حسب كل حالة<sup>1</sup>، وذلك وفق ما تقتضيه تعليمات لجنة السلامة البحرية رقم(84) MSC 263 المؤرخة في 16 ماي 2008م<sup>2</sup>. تقتضي التعليمات أنّ البيانات المرسله بموجب هذا النظام تُستقبل فقط من طرف الدول المعنية بحركة السفينة. فدولة العلم تستقبل البيانات بغض النظر عن مكان تواجد السفينة، دولة الميناء تستقبلها في حالة توجه السفينة لأحد موانئها. أما الدولة الساحلية، تستقبل البيانات عندما تتواجد السفينة على بُعد 1000 ميل بحري من على سواحلها.

فضلا عمّا سبق وضع نظام الإنذار بأمن السفن<sup>3</sup> SSAS المنصوص عليه في مدونة ISPS من طرف المنظمة البحرية الدولية في ديسمبر 2002م<sup>4</sup> لأغراض تتعلق بالأمن البحري أكثر منها للسلامة البحرية. نطاق تطبيق هذا النظام السفن التجارية ذات حمولة تساوي أو تفوق 500 طنة والمنصات الثابتة Offshore التي ألزمت المدونة تزويدها بنظام الإنذار بأمن السفن أواخر سنة 2004م على أبعد تقدير. يحتوي جهاز الإنذار على زرّين للإنذار يوضعان في مكانين مختلفين على السفينة، أحدهما يوضع على الجسر. عند إطلاق الإنذار يرسل الجهاز عبر السواثل معلومات عن السفينة لا يمكن استقبالها إلا من طرف محطات الاستقبال المعتمدة من طرف دولة العلم، تتضمن المعلومات تعرض السفينة لهجوم قرصنة أو هجوم إرهابي. المعلومات المرسله محددة بشيفرة التعريف الوحيدة وموقع السفينة<sup>5</sup>.

تبقى الجهود الدولية الإقليمية والوطنية المبذولة في ربط حركة السفن بهيئات الرقابة والتتبع عبر شبكات اتصالات، من خلال وضع أنظمة تبادل المعلومات بهدف تأمين سلامة الملاحة البحرية،

=إذ ومنذ إنشائها في عام 1959م، سعت المنظمة البحرية الدولية والحكومات الأعضاء فيها، بالاشتراك مع الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU) [International Telecommunication Union](#) وغيرها من المنظمات الدولية، ولا سيما المنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO)، World Meteorological Organization، والمنظمة الهيدروغرافية الدولية (IHO) International Hydrographic Organization، والمنظمة الدولية للأقمار الصناعية المتنقلة (IMSO) International Mobile Satellite Organization وشركاء البرنامج العالمي كوسباس-سارسات، [Programme International COSPAS-SARSAT](#) لتحسين الاستغاثة والسلامة البحرية بواسطة الاتصالات بالراديو، فضلا عن الاتصالات الراديوية العامة للأغراض التشغيلية والشخصية. دخلت اتصالات الراديو للسفن حقبة جديدة في الفتح فبراير عام 1999م مع التنفيذ الكامل للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر (GMDSS)، بنظام الاتصالات المتكاملة باستخدام الأقمار الصناعية وأنظمة الاتصالات الراديوية الأرضية.

<sup>1</sup> - Cédric LEBOEUF : op.cit .P11. Hélène LEFEBVRE-CHALAIN : op.cit p 410.

<sup>2</sup> - Son application est rendue obligatoire au plan européen par le règlement CE 725/2004. JO L 129 du 29.4.2004, p. 6-91, art. premier

<sup>3</sup> - *Ship Security Alert System*.

<sup>4</sup> - règlement XI-2-5 créant le chapitre XI-2 de SOLAS : Mesures spéciales pour améliorer la sûreté maritime.

<sup>5</sup> - Le système d'alerte sécurité du navire (SSAS) du code ISPS est initié par l'OMI en décembre 2002 (règlement XI-2-5 créant le chapitre XI-2 de SOLAS : Mesures spéciales pour améliorer la sûreté maritime).

Dujardin B., op.cit, p 04.

محدودة كون السفن الملزمة باستعمال هذه الأنظمة هي فقط سفن سولاس<sup>1</sup>. وكما هو معلوم فإن السفن التي تجوب البحار والمحيطات ليست فقط سفن تدخل ضمن نطاق اتفاقية سولاس، فسفن الصيد وسفن النزهة وغيرها التي لا تنطبق عليها الاتفاقية، ليست في منأى من التعرض لحوادث تُخل بسلامتها مما يستوجب إلزامها باستخدام أنظمة الاتصالات.

غير أنه وإن كانت سفن سولاس ملزمة باستعمال أنظمة الاتصالات، فإن أنظمة تكنولوجيا المعلوماتية المعتمدة بهذا الخصوص معرضة لخطر الجريمة المعلوماتية<sup>2</sup>، مما يتطلب مواجهتها بأنظمة تضمن السلامة المعلوماتية<sup>3</sup>. أمام هذا التهديد الذي يواجه صناعة النقل البحري ككل، بادرت جمعيات المجهزين بوضع خطوط توجيهية حول السلامة المعلوماتية على متن السفن شهر فبراير من سنة 2016م<sup>4</sup>. كما اهتمت اللجنة البحرية الدولية بسلامة أنظمة الاتصالات المعلوماتية الأمر الذي برز جليا خلال دورتها المنعقدة خلال الفترة من 03 إلى 06 ماي 2016م. حيث تم عرض التجارب السابقة التي عرفت تهديدات واعتداءات على الأنظمة المعلوماتية للسفن مع اقتراح حلول وسبل لمواجهتها والقضاء عليها.

ومن جهتها تعكف المنظمة البحرية الدولية على وضع خطة عمل دولية تهدف للحد من الجريمة المعلوماتية والقضاء عليها. ومن أجل بلوغ هذه الغاية قامت لجنة السلامة البحرية بعرض على الدول وثيقة مقدمة من دولة فرنسا تتضمن إجراءات تهدف لتحسين السلامة المعلوماتية للسفن، وذلك في إطار إجراءات تحسين الأمن البحري من خلال التعليمية رقم MSC.96/INF.4 المؤرخة في 05 فيفري 2016م.

تضمنت هذه الوثيقة تحقيقا أجرته السلطات الفرنسية على السفن التي ترفع علمها والتي تحوز على شهادة الأمن. تم إجراء هذا التحقيق من طرف أعوان الإدارة المكلفين بالتفتيش، وذلك بهدف تقييم مدى تحسين الأنظمة المعلوماتية من التعرض لخطر الجريمة المعلوماتية ومدى إمكانية إسترجاعها وإصلاحها بعد تعرضها للإعتداء.

<sup>1</sup> - إعتبارا من تاريخ 1 يناير 2009م ألزمت المنظمة البحرية الدولية الدول الأطراف في اتفاقية سولاس لاعتماد نظام تحديد هوية السفينة وتتبعها عن بُعد.

<sup>2</sup> - Cyber criminalité.

<sup>3</sup> - Cyber Sécurité.

<sup>4</sup> - تم وضع الخطوط التوجيهية من طرف كل من :

BIMCO ،INTERTANKO ،INTERCARGO ،International Chamber of Shipping، CLIA (Cruise Lines International Association).

جرى التحقيق حول تسعة محاور رئيسية تشمل : عموميات حول تسيير سلامة الأنظمة المعلوماتية للسفينة، تموقع الأنظمة المعلوماتية على متن السفينة، حماية تبادل المعلومات مع المحيط الخارجي، تسيير كلمات السر، التحيين المنتظم للبرمجيات، تحديد هوية المستعملين، الحفظ المنتظم للبيانات، حوادث الانظمة المعلوماتية ومراقبة أنشطة سلامة الأنظمة المعلوماتية للسفينة.

قدمت نتائج هذا التحقيق للمنظمة البحرية الدولية للاقتداء به أو اعتماده في وضع برنامج عالمي لحماية الأنظمة المعلوماتية للسفن من خطر الجريمة المعلوماتية، خصوصاً أنّ نتائج التحقيق أظهرت نقصاً بهذا الخصوص.

### الفرع الثالث : أثر أنظمة الاتصالات على البحث والإنقاذ في البحر

تنص القاعدة 15 من الفصل الخامس من اتفاقية سولاس المعدلة سنة 1960م على مسؤولية الدول في البحث والإنقاذ في البحر وذلك رغم غياب نص دولي بهذا الخصوص، حيث كانت كل دولة تضع أحكام البحث والإنقاذ بالنظر إلى حاجاتها وإمكانياتها. تداخل الأحكام الموضوعية طبقاً لمرجعيات مختلفة خلق مشكلاً، مما دفع بالمنظمة الاستشارية البحرية بالتدخل لوضع منظومة بحث وإنقاذ متكاملة على الصعيد الدولي مع مراعاة سيادة الدول. ونتيجة الارتباط الوثيق بين أنظمة الاتصالات وعمليات البحث والإنقاذ في البحر عملت لجنة السلامة البحرية مبكراً على وضع أحكام وقواعد تنظم البحث والإنقاذ عن طريق نظام اتصالات متناسق<sup>1</sup>.

و لضمان نظام اتصالات متناسق ، أصدرت لجنة السلامة البحرية سنة 1971م كتيب البحث والإنقاذ<sup>2</sup> لاستعماله على متن السفن التجارية (MERSAR) في حالة حادث بحري، يتضمن الكتيب تعليمات لربابنة السفن الذين يُحتمل إجراءهم لعمليات إنقاذ لأشخاص في حالة استغاثة. هذه التعليمات تبقى متواضعة بالنظر إلى حجم الإجراءات التي كان يجب اتخاذها آنذاك، وفي وقت لاحق في سنة 1978م أصدرت اللجنة كتيباً جديداً حول البحث والإنقاذ (IMOSAR) يُحدد التوجيهات الأساسية المشتركة للإنقاذ بهدف تشجيع الدول الساحلية بوضع نظام بحث وإنقاذ ضمن قواعد موحدة. هذه التوجيهات كانت تستجيب لتطلعات الدول الساحلية فيما يتعلق بالتعاون والمساعدة<sup>3</sup>. شكّلت هذه الإصدارات النواة الأولى لتأسيس نص اتفاقية البحث والإنقاذ في البحر<sup>4</sup> SAR لسنة 1979م المبرمة بتاريخ 27 ابريل 1979م بهامبورغ، لتسهيل التعاون والتنسيق على الصعيد الدولي. تكمن الفكرة

<sup>1</sup> - Hélène LEFEBVRE-CHALAIN : op.cit. p359 .

<sup>2</sup> - اعتمد بموجب قرار الجمعية العامة Rés A 229(VII) المؤرخة في 12 اكتوبر 1971م.

<sup>3</sup> - Hélène LEFEBVRE-CHALAIN. Op cit , p360.

<sup>4</sup> - International Convention on Maritime Search & Rescue.

الرئيسية للاتفاقية في تقسيم مناطق بحرية وتحديد لكل دولة ساحلية مجال بحري تتولى حراسته من خلال إنشاء مركز بحري لتنسيق البحث والإنقاذ والتواصل عبر أنظمة الاتصال المعتمدة. تتضمن الاتفاقية أحكاما عامة متبوعة بملحق من ستة فصول<sup>1</sup>. يتم تنفيذ مضمون الاتفاقية بالاستعانة بكتيب دولي للإنقاذ المتعلق بالوسائل البحرية والجوية الواجب تسخيرها<sup>2</sup> (IAMSAR).

نظرا لخصوصية الاتفاقية تم تقليص شرط دخولها حيز التنفيذ بمصادقة خمسة عشر 15 دولة بما أن معيار الحمولة لا يتناسب هنا وهدف الاتفاقية التي تمس بالخصوص الدول الساحلية. من جهة أخرى لم تر الدول الأعضاء ضرورة إدراج معيار آخر كطول الساحل مثلا<sup>3</sup>. وبذلك دخلت الاتفاقية حيز النفاذ بتاريخ 22 جوان 1985م. تم تعديل الاتفاقية سنة 1998م<sup>4</sup> بهدف تعزيز التعاون الإقليمي للإنقاذ من خلال وضع جهاز بحث وإنقاذ على الصعيدين الوطني والإقليمي بتسخير كل الوسائل المادية، البشرية والتقنية المتاحة.

إن تطور أنظمة الاتصالات البحرية على النحو السالف الذكر ساهم في إرساء قواعد البحث والإنقاذ في البحر من خلال وضع المنظمة البحرية الدولية مخطط مناطق ملاحية للتدخل في حالات الاستغاثة. غير أن التدخل في هذه المناطق مرهون بإمكانيات الدول ونقل التكنولوجيا، وهو ما تحاول المنظمة تجاوزه بخلق توازن عند التدخل في عمليات البحث والإنقاذ بما يتناسب وإمكانيات كل دولة ساحلية، وهو ما ساهم في التقدم المضطرد لتدخلات بحث وإنقاذ أنت بنتائج مرضية.

في الجزائر مهمة البحث والإنقاذ في البحر منوطة بجهاز المصلحة الوطنية لحرس السواحل المنشأة بموجب الأمر 73-12 المؤرخ في 03 أبريل 1973م، هذا الجهاز يعمل تحت وصاية وزارة الدفاع الوطني<sup>5</sup>. إلى جانب مهام البحث و الإنقاذ يمارس حرس السواحل مهام أخرى مخولة لهم من طرف المصالح الخارجية لوزارة النقل بموجب المرسوم التنفيذي 96-350 المؤرخ في 19 أكتوبر 1996م المتعلق بالإدارة البحرية المحلية<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - تتعلق الفصول الستة ب: المصطلحات والتعريفات، الهيكل القاعدي لمنظومة البحث والإنقاذ، مبادئ التعاون فيما بين الدول أثناء تنفيذ عمليات بحث وإنقاذ بحرية وجوية، الإجراءات المسبقة الواجب إتخاذها من طرف مراكز تنسيق الإنقاذ والمراكز الثانوية للإنقاذ، إجراءات السهر على موجات التردد الدولية للاستغاثة والتوصيات حول إنشاء نظام إرسال تقارير من السفن بهدف البحث والإنقاذ.

<sup>2</sup> - تم تعديل الكتيب بموجب التعليمات MSC.1/Circ.1513 المؤرخة في 28 جويلية 2015م، على أن تدخل التعديلات حيز النفاذ بتاريخ الفاتح من جويلية 2016م.

<sup>3</sup> - Hélène LEFEBVRE-CHALAIN : op.cit.

<sup>4</sup> - دخل التعديل حيز النفاذ بتاريخ الفاتح يناير 2000م.

<sup>5</sup> - ذلك أن الجزائر انضمت إلى اتفاقية 1979م الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر المبرمة بتاريخ 27 ابريل 1979م بهامبورغ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 82-340 المؤرخ في 13 نوفمبر 1982م، ج.ج.ج عدد 46 سنة 1982م.

<sup>6</sup> - M. Mouffok, Inspecteur Hyproc SC : op.cit . P90.

## المبحث الثاني : قواعد الحفاظ على سلامة البيئة البحرية

إنّ التوفيق بين التجارة الدولية المبنية على قواعد التبادل الحر والمنافسة من جهة، والحفاظ على البيئة البحرية من جهة أخرى أصبح ضرورة ملحة نتيجة تطور تكنولوجيا استغلال البحر واستعماله خلال فترة النصف الثاني من القرن العشرين. هذا الوضع أدّى إلى خلق حاجة متسارعة لتنظيم هذا الاستغلال الذي لم يُواكبه تطور كاف في أحكام القانون الدولي<sup>1</sup>. فتطور استعمالات البحر وكثافتها نتج عنه تهديد مزدوج للثروة البحرية المتجددة، وللمحيط البحري بسبب النشاط الاقتصادي للإنسان<sup>2</sup>. أهم المواضيع التي استدعت عناية المشرع الدولي نتيجة هذا التطور موضوع تلوث البيئة على وجه العموم والبيئة البحرية على وجه الخصوص، سواء في إطار القانون الدولي العام بصفة عامة، أو قانون البحار بصفة خاصة، وهذا بالنظر إلى البُعد الذي اكتسبه البحر باعتباره مخزناً هائلاً للثروات والموارد الطبيعية، وليس فقط طريق للمواصلات والنقل<sup>3</sup>.

يُعد مؤتمر ستوكهولم المنعقد عام 1972م أول خطوة هامة خطاها المجتمع الدولي في طريقه إلى إعداد قانون دولي للبيئة و الذي تمت فيه المصادقة على إعلان ستوكهولم المتضمن ديباجة و 26 مبدأ، و الذي يتولى التنسيق بين الدول من حيث التقنيات والبحوث في مجال حماية البيئة في العالم<sup>4</sup>. وعلى إثر هذا المؤتمر، تم تأسيس جهاز برنامج الأمم المتحدة للبيئة، وهذا لم يمنع من إنشاء أجهزة مماثلة لكن على المستوى الجهوي مثلما حدث في أوروبا. كما إنعقد مؤتمر بريو سنة 1992م وهو المؤتمر الثاني، الذي أوجد لأول مرة مبدأ هام يتمثل في المساواة بين الجميع في التمتع بالبيئة<sup>5</sup>.

تعددت الكتابات المتخصصة التي تناولت موضوع البيئة البحرية بالدراسة مضافاً إليها جملة من النصوص والأحكام التي تضمنتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي جعلت من البيئة البحرية أقرب ما يكون إلى موضوع مستقل بذاته بالنظر للعناية التي أولتها الاتفاقية له ومن بعد ما اكتنف المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار من قناعات بأنّ البحر أصبح يزداد تلوثاً، وأنّ عدم الالتفات إلى هذا الموضوع من شأنه أن يؤدي إلى تفاقم تلوثه ومساس ببيئته وموارده الطبيعية.

<sup>1</sup> - نعيمة فوزي، غراس عبد الحكيم : "الشرط البيئي في العقود والاتفاقيات التجارية الدولية"، مجلة القانون الاقتصادي والبيئة. العدد 02، مخبر القانون الاقتصادي والبيئة. جامعة وهران 2009. ص 153.

<sup>2</sup> - محمد بوسلمان : "التلوث البحري بالبترول"، مجلة العلوم القانونية والإدارية. جامعة أبو بكر بلقايد، كلية الحقوق. تلمسان. سنة 2003. ص 10.

<sup>3</sup> - محمد السيد الفقي : "المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات"، منشورات الحلبي الحقوقية. الطبعة الأولى 2002م، بيروت، لبنان. ص 05.

<sup>4</sup> - مصطفى أحمد أبو الخير: "الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار". الطبعة الأولى. إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة. سنة 2012م. ص 36.

<sup>5</sup> - مصطفى أحمد أبو الخير: نفس المرجع. ص 37.

حيث لم تكتفِ الاتفاقية بالإحالة للأنظمة الدولية المنطبقة بهذا الخصوص الواردة في المادة 94 فقرة (4) (ج)، عندما نصت على :

"(ج) أن يكون الربان والضباط، وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة، على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة".

بل خصصت الاتفاقية لموضوع البيئة البحرية جزءا كاملا يتمثل في الجزء الثاني عشر من الاتفاقية المعلنون بـ"حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها" من المواد 192 إلى 237.

و رغم ما تشهده البيئة البحرية من تدهور، فإنّ الاهتمام الدولي وإلتفاته للتلوث البحري لم يكن تلقائيا كما هو الحال بالنسبة لمعظم التشريعات المتعلقة بالنشاط البحري. في هذا المجال النصوص الدولية صدرت كرد فعل لكوارث بحرية، والتلوث البحري من جهته لم يجد عن هذا المنطق، إذ إثر كارثة بيئية يزداد الاهتمام جدّيا بتلوث البيئة البحرية أكثر من أي وقت مضى.

تتلوث البيئة البحرية من عدة مصادر سواء برية، بحرية أو جوية. ما يهم في هذه الدراسة هو التلوث الناجم عن السفن للوقوف على مدى مسؤولية دولة العلم في خفضه والسيطرة عليه بما يقع على عاتقها من مسؤولية امتثال السفن التي ترفع علمها للمعايير الدولية المطبقة بهذا الشأن.

## المطلب الأول : مفهوم تلوث البيئة البحرية

ترجع الجهود الدولية نحو تقنين منع تلوث البيئة البحرية إلى عشرينات القرن العشرين خلال المؤتمر الدولي لمنع تلويث البحار بواشنطن عام 1926م، الذي دعت إليه الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة بهدف تقريب وجهات النظر بالنسبة لبعض المسائل التقنية<sup>1</sup>، إذ أنّ مصادر التلوث التي كانت معروفة في ذلك الوقت من السفن والمنشآت الأرضية وأرصفت الشحن والتفريغ في الموانئ، مضافا إليها مصادر التلويث من البر، وكانت عادة ما تتكفل بها التشريعات الوطنية كل على حدة.

وإذا لم يتمكن المؤتمر من توحيد وجهات نظر الدول المجتمعة، فقد اقتصر على معالجة تلويث البيئة البحرية بالزيت من طرف السفن، وانتهى بإبرام معاهدة عام 1926م التي – وإن لم يكتب لها الدخول حيز النفاذ – إلا أنّها نبّهت إلى مثل هذه المشكلة وتفاقمها وضرورة مكافحتها، كما أنّ بعض ناقلات البترول التزمت اختياريًا بما جاء بمشروع هذه الاتفاقية، وبدأت الدعوات توجّه من قبل ملاك السفن في عدد من الدول لاتباع قواعدها<sup>2</sup>.

تجسدت الإرادة الدولية في الحفاظ على البيئة البحرية في اتفاقية منع تلويث البحر بالزيت الموقعة في لندن بتاريخ 12 ماي 1954م بدعوة من الحكومة البريطانية<sup>3</sup>، ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 26 جويلية 1956م<sup>4</sup>. وضعت الاتفاقية نظاما يحظر على الناقلات إلقاء الزيت في بعض المناطق المحظورة والمحددة دوليا باستثناء عمليات الصرف أو التفريغ بغرض تأمين سلامة السفن أو الأرواح أو البضاعة في البحر. كما نصت على الجزاءات اللازمة لاحترام هذا الحظر والتي تقدرها الدولة المختصة<sup>5</sup>.

لم تُشر اتفاقية 1954م إلى أي تنظيم قانوني لمشاكل المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن تلوث مياه البحر بالزيت، مما أدى إلى خضوع تلك المسؤولية لقواعد القانون الوطني وما ينتج عنه

<sup>1</sup> - وحضرت المؤتمر وفود كل من : بلجيكا، كندا، الدانمارك، اسبانيا، فرنسا، إيطاليا، اليابان، النرويج، هولندا، البرتغال والسويد. وهي الدول التي كانت رائدة آنذاك في النقل البحري. مصطفى أحمد أبو الخير: نفس المرجع. ص308.

Umberto LEANZA : « Le régime juridique international de la mer Méditerranée ». In: Recueil des cours de l'Académie de droit international de la Haye, Volume 236, (1992). p 357.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي : نفس المرجع. ص 07. أحمد محمود الجمل : " نفس المرجع. ص 04. لخضر زازة : نفس المرجع. ص 138. E.LANGAVANT : op cit, p124.

<sup>3</sup> - وقّعت على الاتفاقية عشرون دولة.

<sup>4</sup> - انضمت الجزائر للاتفاقية بموجب المرسوم رقم 63-344 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963م، ج ر عدد 66، سنة 1963.

<sup>5</sup> - نصر الدين هنوني : "الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري"، دار هومة للنشر والطباعة والتوزيع. 2013م، الجزائر. ص 365. مصطفى أحمد أبو الخير: نفس المرجع. ص310.



من تنازع بين القوانين وما يترتب عنه من عدم استقرار في المراكز القانونية<sup>1</sup>. كذلك لم يكن هناك أي التزام قانوني بالتأمين من المسؤولية عن التلوث بالزيت مما ترك حقوق المتضررين في الحصول على التعويض أمراً غير مؤكد<sup>2</sup>. نتيجة هذه النقائص خضعت اتفاقية 1954م لتعديلات سنة 1962م، ثم سنة 1969م إثر حادثة Torry Canyon.

وبالرغم أيضاً من كل الجهود الدولية التي سعت لاحتواء مشكلة التلوث البحري، فقد أعيدت هذه المشكلة إلى الطرح من جديد وكان لزاماً على المشرع الدولي أن يضع تدابير دولية واسعة النطاق يتعين على السفن مراعاتها قصد منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، وقد وجدت هذه المحاولة تجسيدا لها تزامنا مع انعقاد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار.

### الفرع الأول: تعريف تلوث البيئة البحرية

ورد تعريف تلوث البيئة البحرية في كل من اتفاقية ماربول واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التعريفان متقاربان، إذ نصت المادة 2 فقرة (2) من اتفاقية ماربول :

« *Substance nuisible* désigne toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer, et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente Convention »<sup>3</sup>.

ووفق نص المادة 01 فقرة (4) من اتفاقية قانون البحار التلوث البحري هو : "إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يُحتمل أن تنجم عنها آثار مُؤذية، مثل الإضرار بالموارد 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،"<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - Umberto LEANZA : op.cit. p 358.

<sup>2</sup> - محمد السيد الفقي : نفس المرجع. ص 07.

<sup>3</sup> - " المواد الضارة هي المواد التي من شأن إدخالها إلى البحر أن تُعرض الصحة البشرية للخطر أو الإضرار بالموارد الحية أو الحيوانات والنباتات، وتمس بالمرافق الاستجمامية وتعرقل أي مشروع للبحر." ترجمة غير رسمية محمد البزاز: نفس المرجع. ص 177.

<sup>4</sup> - Art 1/4 : « On entend par : « *pollution du milieu marin* » l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires. lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer=

يبدو من خلال التعريفين أنّ تلوث البيئة البحرية المنصوص عليه في اتفاقية قانون البحار أعم مما ورد في اتفاقية ماربول التي اهتمت فقط بتعريف المادة الملوثة دون تعريف تلوث البيئة البحرية، الأمر الذي يُفسر اعتماد الاتفاقية أسلوب القوائم من خلال حصر قائمة المواد الملوثة وتحيينها باستمرار. حيث أنّ اتفاقية قانون البحار تهتم بالتلوث الناجم من مختلف المصادر سواء برية، بحرية أو جوية. وبما أنّ ما يهم هنا هو التلوث الناجم عن استغلال السفن نعتمد التعريف الوارد في اتفاقية ماربول كتعريف غير مباشر للتلوث.

كما تجدر الإشارة هنا أنّ اتفاقية ماربول تضمنت تعريفاً موسعاً للسفينة في مادتها (2) فقرة (4) بهدف توسيع نطاق تطبيقها ليشمل أكبر عدد ممكن من المنشآت البحرية بما فيها الرافعات البحرية، السفن ذات الدعامة الهوائية، الغواصات والمنصات سواء ثابتة أو عائمة<sup>1</sup>، وذلك لضمان فرض قواعد الاتفاقية على أوسع نطاق.

على إثر تكرر حوادث تلوث البيئة البحرية من السفن وتفاقم خطرها بالنظر لخطورة الحمولة، عقدت المنظمة البحرية الدولية مؤتمراً هاماً بتاريخ 1973/10/08م بلندن، لمناقشة كل جوانب مشكلة التلوث البحري من السفن. وأثمر هذا المؤتمر عن اعتماد الاتفاقية الأكثر شمولاً في تاريخ مكافحة التلوث وهي اتفاقية "للقاية من التلوث من السفن" "ماربول<sup>2</sup> MARPOL"<sup>3</sup>. وشكّلت ملاحقها الستة (06) قاموساً اصطلاحياً لمختلف المواد الملوثة التي يحظر إلقائها في البيئة البحرية. في نفس المؤتمر تمّ اعتماد بروتوكولان، الأول حول الأحكام المتعلقة بإرسال التقارير عن الحوادث التي تتسبب أو يُمكن أن تتسبب في إلقاء مواد ضارة في البحر، البروتوكول الثاني حول التحكيم.

وبموجب مؤتمر دبلوماسي آخر انعقد بين 6 و17 فيفري 1978م، عقدت المنظمة البحرية الدولية مؤتمراً بشأن سلامة الناقلات ومنع التلوث، اعتمد فيه بروتوكول لاتفاقية ماربول لعام 1973م يتضمن تدابير إضافية من بينها متطلبات متعلقة بطرائق تشغيل معينة ومتطلبات معدلة متعلقة ببناء السفن. وعليه أصبحت الاتفاقية تدعى باتفاقية "ماربول 73/78 Marpol" دخلت حيز النفاذ في أكتوبر 1983م. كما خضعت أيضاً إلى تنقيح آخر بموجب مؤتمر لندن في نوفمبر 1997م، تمّت

=altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément, ».

<sup>1</sup> - Art 2/4 : « Navire désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes ».

<sup>2</sup> - Marine Pollution.

<sup>3</sup> - انضمت الجزائر للاتفاقية بموجب المرسوم رقم 88-88 المؤرخ في 31 ماي 1988م، ج. ر. ج. عدد 22، سنة 1988م.

فيه إضافة بروتوكول يتمثل في الملحق السادس المتعلق بالحدّ من التلوث في الجو، وبه أصبحت الاتفاقية أشمل اتفاقية تعالج جميع عناصر التلوث التي يكون مصدرها السفينة<sup>1</sup>.

تُعالج اتفاقية ماربول في ملاحقها الوقائية من مختلف صور التلوث البحري الذي تكون السفينة سببا فيه، فتناول الملحق الأول القواعد المتعلقة بالوقاية من التلوث بالنفط في 26 قاعدة متبوعة بتذييلات. الملحق الثاني تناول القواعد المتعلقة بالوقاية من التلوث من المواد الضارة السائلة المنقولة السائبة، ورد الملحق في 16 قاعدة متبوعة بتذييلات. الملحق الثالث يضم القواعد المتعلقة بالوقاية من التلوث بالمواد الضارة المنقولة في طرود عبر البحر، به 08 قواعد مذيلة. الملحق الرابع حول القواعد المتعلقة بالوقاية من المياه المستعملة للسفن، نُظم في 11 قاعدة مذيلة. الملحق الخامس القواعد المتعلقة بالوقاية من نفايات السفن، ورد في 09 قواعد مذيلة. الملحق السادس والأخير يشمل القواعد المتعلقة بالوقاية من التلوث الجوي من السفن، يضم 19 قاعدة متبوعة بتذييلات. هذا ويُتبع كل ملحق بتوضيح حول التفسيرات الموحدة الخاصة به<sup>2</sup>.

أولت الاتفاقية اهتماما خاصا ببعض المناطق البحرية نظرا لخصوصيتها الجغرافية وحساسيتها لمشكل التلوث بأن منعت منعاً باتاً أي إفراغ للسفن في هذه المناطق الخاصة إلا في حدود ضيقة وفق القاعدة 10 من الملحق الأول للاتفاقية. تشمل هذه المناطق بتحديد جغرافي أوردته الاتفاقية على وجه الدقة ما يلي: البحر الأبيض المتوسط، بحر البلطيق، البحر الأسود، البحر الأحمر، المناطق الخليجية، خليج عدن، منطقة القارة القطبية الجنوبية ومياه شمال غرب أوروبا. ففي هذه المناطق يُمنع على ناقلات البترول وغيرها من السفن التي تساوي حمولتها أو تفوق 400 طنة بإفراغ مواد زبئية أو مواد ممزوجة بالزيت<sup>3</sup>.

بقيت لجنة حماية البيئة البحرية للمنظمة البحرية الدولية ومنذ نشأتها سنة 1973م، متابعة لتطبيق الاتفاقية وتقديم الشروحات عند الاقتضاء. وبهدف رفع اللبس والغموض عن قواعد الاتفاقية

<sup>1</sup> - المرفق VI المعدل الذي ينص على ضرورة تخفيض انبعاثات أكسيد الكبريت (SO<sub>x</sub>) التي تطلقها السفن تخفيضاً تدريجياً وإجراء مزيد من التخفيض في انبعاثات أكسيد النتروجين (NO<sub>x</sub>) التي تطلقها المحركات البحرية اعتمد في عام 2008م ودخل حيز النفاذ في عام 2010م. اعتمدت تعديلات تحدد تدابير إلزامية ينبغي تبنيها لتخفيض الغازات الدفيئة (GHGs) التي يطلقها قطاع النقل البحري، مع جعل المؤشر التصميمي لفعالية استهلاك الطاقة (EEDI) إلزامياً بالنسبة للسفن الجديدة واشترطت توفر خطة إدارة فعالية استهلاك السفينة للطاقة (SEEMP) على متن كل السفن. ودخلت هذه التعديلات حيز النفاذ في يناير 2013م. وتبحث المنظمة أيضاً التدابير المستمدة من السوق والتي إن اعتمدت تأتي لتُضاف على نظام اللوائح القانونية الدولية للحد من انبعاث الغازات الدفيئة التي يطلقها النقل البحري ولتخفيضها، الأمر الذي يساهم في إبطاء عجلة تغير المناخ.

<sup>2</sup> - من خلال الملاحق عملت اتفاقية ماربول على تنويع القواعد حسب درجة سمية ونوع خطورة المواد التي قد يُسبب وصولها للبحر إحداهن تلوث. هذا التنويع في القواعد أدى إلى بناء نظام معقد من القواعد يتضمن الكثير من التفاصيل التنظيمية، وبدقق في كثير من المعايير التقنية، ولعل مرد ذلك إلى يعود إلى العلاقة الوثيقة لهذه القواعد والمعايير بالمعطيات التكنولوجية والاقتصادية لميدان الملاحة البحرية المتسمة بالتعقيد والتطور. محمد البزاز: نفس المرجع. ص178.

<sup>3</sup> - هذا المنع لا يشمل مياه إفراغ الصابورة أو مياه الحوض. القاعدة 10 فقرة 3.

وحل المشاكل ذات الصلة بشكل موحّد، قررت اللجنة أنّه من المُحبذ وضع تفسيرات موحّدة لماربول 78/73، كما اعترفت في بعض الحالات بضرورة تعديل أو وضع قواعد جديدة للحدّ من التلوث بالسفن. أثمرت هذه الجهود بوضع بعض التعديلات والتفسيرات الموحّدة للاتفاقية<sup>1</sup>.

لجنة حماية البيئة البحرية ومن خلال متابعتها لحسن تطبيق الاتفاقية أصدرت عددا معتبرا من التعليمات التقنية سواء فيما يتعلق بكل ملحق من ملاحق الاتفاقية، أو بالبروتوكولات. هذه التعليمات ذاتية التنفيذ، فهي مصوغة على نحو يكفل التنفيذ المباشر للمبادئ الإطارية المتعلقة بالسلامة ومنع التلوث المتضمنة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

تعرضت اتفاقية ماربول للجزاءات الواجب توقيعها في حال مخالفة أحكامها في المادة الرابعة منها، وذلك من خلال عقد الاختصاص للقانون الوطني لدولة العلم أو الدولة الساحلية إذا كانت طرفا في الاتفاقية وذلك أيا كان مكان وقوع المخالفة<sup>2</sup>. هنا يُعاد طرح مسألة الصلة الحقيقية بين السفينة ودولة العلم ومدى فرض رقابتها عليها بما يتناسب وتحقيق الحفاظ على سلامة البيئة البحرية، إذ في هذه الحالة تستفيد السفن من غياب الرابطة في عدم التزامها بأحكام الحفاظ على البيئة البحرية. من جانب آخر لابد على الدول الساحلية وضع وبسط تشريعات وطنية لحماية البيئة البحرية للحد نوعا ما من عدم امتثال سفن أعلام الملائمة في غياب رقابة دولة العلم<sup>3</sup>.

في التشريع الجزائري وبحكم مصادقة الجزائر على كل من اتفاقية قانون البحار وماربول، فقد اعتمد المشرع تعريفاً للتلوث البحري يشمل العناصر الواردة في التعاريف المُشار إليها في هذه الاتفاقيات. حيث نصت المادة 210 من ق.ب.ج على ما يلي :

**'مع مراعاة أحكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي أقرتها الجزائر والمتعلقة بحماية البحر، يُمنع أن تُصب وتُغمر وتُحرق في البحر مختلف المواد التي من شأنها :**

<sup>1</sup> - MARPOL 73/78 : Edition récapitulative de 2002. OMI, Londres 2002.P iii.

<sup>2</sup> - [Article 4 : **Infractions**

1) Toute violation des dispositions de la présente Convention est sanctionnée par la législation de l'Autorité dont dépend le navire en cause, quel que soit l'endroit ou l'infraction se produit. Si l'autorité est informée d'une telle infraction et est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites pour l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible conformément à sa législation.

2) Toute violation des dispositions de la présente Convention commise dans la juridiction d'une Partie à la Convention est sanctionnée par la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit :

a) soit engager des poursuites conformément à sa législation;

b) soit fournir à l'Autorité dont dépend le navire les preuves qui peuvent être en sa possession pour démontrer qu'il y a eu infraction.]

<sup>3</sup> - بوكعبان العربي : "الأبعاد البيئية والإنمائية لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة"، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون الدولي العام. كلية الحقوق، جامعة الجبالي اليابس. 2004/2003م، ص242. أحمد محمود الجمل : نفس المرجع. ص 107.

- الإضرار بالصحة العمومية وبالموارد البيولوجية.
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والصيد البحري.
- إفساد ماء البحر من حيث استعماله.
- التقليل من القيمة الترفيهية للبحر."

كما أشار المشرع في المادة 214 من نفس القانون على إمكانية طرح المواد الملوثة في البحر من قبل سفينة في ظروف خاصة حددها على وجه الحصر. وفي غير تلك الحالات يجب أن يكون أي طرح لمواد ملوثة في البحر موضوع رخصة مسبقة تحت طائلة العقوبة<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : أنواع التلوث البحري من السفن

يتنوع تلوث البيئة البحرية حسب مصادر وطبيعة المواد الملوثة، كالتلوث الناجم عن مصادر برية، بحرية أو جوية. غير أن اقتصار الدراسة على التلوث الناجم عن السفن يحصر أنواع تلوث البيئة البحرية في كل من التلوث التشغيلي للسفن (أولاً)، تلوث البيئة البحرية بالزيت نتيجة حادث بحري (ثانياً) والتلوث بنقل المواد الخطرة (ثالثاً).

### أولاً : التلوث التشغيلي للسفن

يُقصد بالتلوث التشغيلي للسفن التلوث الناجم عن عملية تشغيل السفن والتي يدخل ضمن تسيير السفينة ولا يمكن تجاوزه أو تفاديه أثناء الرحلة البحرية، كتصريف مياه الصرف الصحي، مياه الصابورة أي الاتزان، أو تنظيف السفينة من مخلفات الشحنات<sup>2</sup>. هذا التصريف المستمر الذي يتكرر يومياً - إذ يُشكل نسبة 25% من حجم تلوث البيئة البحرية- يُعتبر مصدر الخطر الحقيقي على البيئة البحرية عكس ما هو سائد الاعتقاد من أن حوادث انسكاب النفط رغم ما تُخلفه من خسائر مُعتبرة هي الأكثر أثراً على سلامة البيئة البحرية<sup>3</sup>.

للحفاظ على توازنها في البحر عند القيام برحلة من دون حمولة، كانت سفن نقل المحروقات تملأ خزانات المحروقات المُفرغة بمياه البحار التي يتم التخلص منها عند اقتراب السفينة من الميناء. تُعرف هذه العملية بإفراغ الصابورة. هذه الممارسة كانت تتسبب بتلوث مياه البحر مما دفع بالمنظمة البحرية الدولية عند إعداد اتفاقية ماربول 1973م بالنص على إفراغ الصابورة النظيف، بمعنى تخصيص خزانات وقود على متن ناقلات المحروقات التي تم بناءها قبل اعتماد الاتفاقية لتخصيصها

<sup>1</sup> - المواد 215 و216 من ق.ب.ج.

<sup>2</sup> - أحمد محمود الجمل : نفس المرجع. ص 36.

<sup>3</sup> - محمد بوسلطان : نفس المرجع. ص 13. إيناس الخالدي : نفس المرجع. ص 24.

فقط لمأها بمياه البحر للإبقاء على المياه نظيفة<sup>1</sup> وبالتالي الحفاظ على البيئة البحرية. أما السفن التي يتم بناءها بعد دخول اتفاقية حيز النفاذ فلا بد من تضمينها خزانات منفصلة غير خزانات الحمولة لإفراغ الصابورة التنظيف<sup>2</sup>. اتفاقية ماربول لا تتناول مسألة التلوث الزيتي فحسب، بل تتناول أيضا مسائل التلوث من المواد الكيميائية والمواد الضارة الأخرى والقمامة والمياه المبتذلة<sup>3</sup>.

بعد القضاء على هذا الجانب من التلوث العملياتي، بقي مشكل مياه تنظيف خزانات الوقود التي يتم تسريبها مباشرة في البحر، هذه العملية رغم ما ينتج عنها من تلوث إلا أنها ضرورية لتجهيز الخزانات لشحنة جديدة وللقضاء على الترسبات. لمواجهة هذا المشكل أقرت المنظمة البحرية الدولية نظاما حسابيا حيث يرتبط مكان تسريب مياه تنظيف خزانات الوقود بنسبة الترسبات الموجودة في مياه التنظيف.

من ناحية أخرى في مجال إعادة تدوير السفن فإن اتفاقية ماربول وإن كانت تُعتبر الاتفاقية الرئيسية التي تتناول منع تلويث السفن للبيئة البحرية لأسباب تشغيلية، إلا أنه من غير الواضح ما إذا كانت الاتفاقية تسري على عمليات التفريغ من المراكب المنتهي عمرها. فهي من الناحية النظرية، تنطبق على تفكيك السفن داخل المياه الإقليمية للبلد الذي يجري فيه تكسير السفن. لذلك فإن أي تفريغ للنفط أو لمواد ممزوجة به يكون محظورا. وينبغي الإبقاء على النفايات الممزوجة بالنفط على ظهر السفينة أو تفريغها في مرافق استلام النفايات في الموانئ. وستكون الدول بدورها مُلزمة بضمان توفير مرافق الاستلام الضرورية لإجراء عمليات تفريغ المواد الممزوجة بالنفط<sup>4</sup>.

وفي إطار التدابير التي وضعتها اتفاقية ماربول 73/78، تعرضت المادة الثانية منها في فقرتها الثالثة إلى موضوع "الإغراق Dumping" فعرفته بأنه "أي إلقاء من سفينة أيا كان سببه بما في ذلك أي تسرب أو طرح أو إراقة أو رشح أو ضخ أو قذف أو تفريغ لهذه المواد". يُستنتج من مضمون المادة أن الإغراق يشمل التلوث التشغيلي. نظمت الاتفاقية طرح المواد عن طريق الإغراق في القاعدة التاسعة من الملحق الأول بالاتفاقية المتعلقة بالتحكم في إلقاء الزيت، فحرمت في فقرتها الأولى إلقاء الزيت أو الأمزجة الزيتية في البحر من السفن التي ينطبق عليها هذا الملحق، وقد وضعت ضوابط

<sup>1</sup> - Citernes à Ballast Propre / Clean Ballast Tanks ou CBT.

<sup>2</sup> - القاعدة E 13 ملحق أول من الاتفاقية.

<sup>3</sup> - Jean-Claude DAKOURI : « Le droit maritime international et le transport des hydrocarbures ». Thèse de doctorat, Université de Maastricht. 2011. P 41.

<sup>4</sup> - تقرير المقرر الخاص A/HRC/12/26، ص 18.

Jean-Pierre BEURIER : op.cit. P 922.

في هذا الخصوص أوجب المشرع الجزائري على السفن أن تطرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أو الحثالات وبصفة عامة المواد الملوثة، وذلك بموجب المادة 213 من ق.ب.ج.

مختلفة تبعا لإختلاف أنواع السفن والتي يتعين على هذه الأخيرة مراعاتها في عملية الأغراق، من ذلك، أنه يحظر على ناقلات الزيوت أن تقوم بهذه العملية في إحدى المناطق الخاصة، وأن تكون السفينة الناقلة على بعد 50 ميلا بحريا على الأقل عن أقرب أرض، وأن تكون سائرة في طريقها، وألا يزيد معدل الإغراق لمحتويات الزيت عن ثلاثين (30) لترا لكل ميل بحري، هذا فضلا عن أن يكون للناقلة جهاز لإلقاء الزيت يعمل فعلا ويحتوي على نظم للإنذار والتحكم وترتيبات الصهاريج<sup>1</sup>.

### ثانيا : التلوث بالنفط نتيجة حادث بحري

عرف مجال النقل البحري سلسلة معتبرة من حوادث انسكاب النفط، سواء من حيث كميات النفط المسربة في البحر أو من حيث نوعية حوادث تحطم ناقلات النفط. وإن كان الملاحظ أنّ حوادث غرق السفن تصيب فقط حاملات النفط فالسبب في ذلك مرجعه أنّ الهدف الأساسي من اللجوء للسفن المهترئة لنقل النفط هو نسبة الربح المتدنية مقارنة بالبضائع الأخرى مما ينتج عنه البحث عن الوسيلة الأقل تكلفة. عكس لو كانت البضاعة ذات قيمة عالية ومربحة تستدعي المحافظة عليها أثناء الرحلة البحرية وبالتالي اللجوء للسفن التي تحترم معايير السلامة. باللجوء لهذا النوع من السفن نكون أمام إلزام حماية البيئة البحرية من مخاطر السفينة عكس مما كان عليه الأمر في البداية من حماية السفينة من مخاطر البحر<sup>2</sup>.

هذه الحوادث كانت بمثابة المحفز لتعديل الصكوك الدولية القائمة أو لوضع صكوك جديدة تتناسب وطبيعة الأسباب المؤدية للحادث. أهم هذه الحوادث التي تركت أثرا على سلامة النقل البحري سواء من الناحية التشريعية أو القضائية نجد حادثة توري كانيون، حادثة إيريكافا وحادثة بريستيج<sup>3</sup>.

في سنة 1969م تمّ تعديل اتفاقية 1954م إثر تحطم ناقلة النفط Torry Canyon عام 1967م، الحادث يُعتبر نقطة تحوّل في مجال الاهتمام بالبيئة البحرية، أدّى الحادث إلى وضع سلسلة من الاتفاقيات والصكوك الأخرى، منها ما أدخل تعديلات إضافية على اتفاقية عام 1954م.

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع . ص141. أحمد محمود الجمل : نفس المرجع . ص32. محمد اليزاز : نفس المرجع. ص 175.

<sup>2</sup> - « ...après s'être appliquée à protéger le navire contre la mer, voici la société industrielle s'avisant qu'il faut protéger de même la mer contre le navire ». Martine RÉMOND-GOUILLOU. In, François LILLE, Raphaël BAUMLER : op.cit. P 112.

<sup>3</sup> - رغم أنّ حوادث غرق أو جنوح السفن كثيرة سواء من حيث قيمة الخسائر الملحقة جرائها، أو من حيث الأثر السلبي الذي خلفته، نذكر منها: Amoco Cadiz سنة 1978م تسرب منها 227000 طن من النفط الخام قرابة السواحل الفرنسية. Gino سنة 1979م 40000 طن من مخلفات تكرير النفط الأسود. Tanio 1980م تسرب عنها 10000 طن من النفط الثقيل صنف 02 قرابة السواحل البريطانية. Exxon Valdez سنة 1989م تسرب عنها 37000 طن من النفط قرابة ساحل ألاسكا الأمريكية. Aegean Sea سنة 1992م ، 80.000 طن من النفط قرابة سواحل اسبانيا. Braer سنة 1993م قرب دولة Ecosse مما سرب 85000 طن من النفط الخام. Sea Empress سنة 1996م قرب بلاد الغال، 130000 طن. إيريكافا سنة 1999م 20000 طن من النفط.

تتلخص وقائع الحادثة في أنه بتاريخ 18 مارس 1967م، نتيجة خطأ ملاحي جنحت سفينة توري كانيون حاملة النفط بالقرب من السواحل البريطانية. وعند فتح تحقيق بليبيريا دولة التسجيل تبين أنّ الرّبّان أخذ طريقاً مُختصراً لربح الوقت، وفي وقت لاحق من التحقيق تمّ التوصل إلى أنّ السبب الحقيقي يكمن في سوء تواصل بين ضابط الرؤية و ضابط الإشارة<sup>1</sup>.

يُعتبر جنوح توري كانيون أول حادث حاملة نفط من الحجم الكبير تسبب في تلوث نتيجة تسرب محتوى السفينة من النفط المقدر بـ 120.000 طن. عند بدأ استغلال السفينة سنة 1959م بالولايات المتحدة الأمريكية كانت سعة حمولتها 60.000 طن، غير أنّه تمّ توسعة حمولتها باليابان إلى 120.000 طن. وقت الحادث كانت السفينة مسجلة بليبيريا، مملوكة من طرف Barracuda Tanker Corporation، وهي فرع من شركة اتحاد كاليفورنيا للمحروقات ومُجهزة من طرف Britich Petroleum. بتاريخ 19 فبراير 1967م غادرت السفينة شركة المصفاة الوطنية الكويتية للبتروكيمياويات في آخر رحلة لها باتجاه جزر الكناري، بحمولة كاملة من النفط<sup>2</sup>.

أهم ما ميّز الحادثة هو قصف القوات الجوية البريطانية حطام السفينة وسحبه بعيداً عن السواحل البريطانية باتجاه أعالي البحار بهدف إبعاد خطر التلوث عن السواحل البريطانية، ممّا أثار التساؤل حول أسس القانون الدولي في مجال حماية الدولة من التلوث وكيفية رد أخطاره. تراوحت تبريرات العمل البريطاني بين حق الدفاع الشرعي، الضرورة وحماية الحقوق والمصالح القانونية<sup>3</sup>. وهو التصرف الذي ظهر تأثيره جلياً على مضمون اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من خلال المادة 221 التي تسمح للدولة الساحلية باتخاذ التدابير التي تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، مما يترتب على حادث بحري أو أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يُتوقع إلى حد معقول أن يُسفر عن آثار كبرى.

<sup>1</sup> - تجدر الإشارة هنا أنّه وإن كانت مهمة التحقيق تقع على عاتق دولة العلم، فإنّه يوجد لجان تحقيق دائمة تتمتع بسمعة ونوعية كفاءة على غرار شعبة التحقيق في الحوادث البحرية البريطانية MAIB وفي فرنسا تمّ إنشاء مكتب التحقيق في الحوادث في البحر BEA، وهو لجنة تحقيق دائمة معترف بها دولياً. كما يعمل المنتدى الدولي للمحققين في الحوادث البحرية MAIIF على تسهيل الاتصال المباشر بين المحققين في الدول المختلفة.

Le BEA mer n'a été mis en place qu'à la suite de l'arrêté du 16 décembre 1997 portant création du BEA pour réaliser des enquêtes après événements de mer, permettant ainsi d'appliquer les dispositions de la résolution A 849(20) de l'OMI portant « Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer ».

<sup>2</sup> - Captain John W. Dickie BA MNI MEI : « Introducing Maritime Safety Management and the International Safety Management (ISM) Code ». Lloyd's Maritime Academy, 2014. p10.

<sup>3</sup> - محمد بوسلطان : نفس المرجع. ص 11. محمد بزاز : نفس المرجع. ص 232.

Jean-Pierre BEURIER : op.cit. P 924.



إثر الحادثة، وبضغط من الحكومتين البريطانية والفرنسية باعتبارهما الأكثر تضرراً من الحادثة، انعقد مؤتمر بروكسل عام 1969م الذي حضرته 48 دولة منها دولتان عربيتان هما مصر وسوريا، للعمل على صياغة قواعد قانونية دولية تتعلق بمكافحة التلوث البحري. أسفر المؤتمر عن إقرار اتفاقيتين هما: الاتفاقية الدولية بشأن التدخل في أعالي البحار في الحوادث التي تؤدي إلى التلوث بالزيت لسنة 1969م<sup>1</sup> التي عُدت لاحقاً بالبروتوكول المؤرخ في 02 نوفمبر 1973م بلندن، إذ تُخول للدولة الساحلية حق التدخل في البحر العالي لمواجهة السفن التي تحمل علماً أجنبياً في حالة وقوع تلوث أو تهديد<sup>2</sup>. والاتفاقية الثانية خاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لسنة 1969م التي تهدف لضمان تعويض عادل للمتضررين<sup>3</sup>. وقد شكّلت الاتفاقيتان معا نظاماً منسجماً مع اتفاقية 1954م بتعديلاتها استلهمت منها الدول معظم فحوى نصوصها الداخلية التي يتعيّن على السفن الناقلة أن تراعيها سواء ما تعلّق منها ببنائها أو من طريقة ملاحتها<sup>4</sup>.

في حادثة أخرى سنة 1999م، أثار غرق حاملة النفط إيريك من جديد الجدل حول تحديد الطرف المسؤول عن التلوث البحري بالوقود، خصوصاً أنّ عمليات النقل التجارية البحرية تشمل عدة متدخلين يُساهم كل منهم حسب دوره في العملية التجارية في الحفاظ أو في الإخلال بالبيئة البحرية من التلوث.

تتلخص وقائع غرق حاملة النفط إيريك Erika المُستأجرة وقت الحادث من طرف شركة توتال Total Fina الفرنسية، أنّه بتاريخ 12 ديسمبر 1999م على السواحل الغربية الفرنسية (خليج كاسكوني Gascogne) بالتحديد في المنطقة الاقتصادية الخالصة، على بُعد 30 ميل عن ساحل بريطاني (Bretagne)، انشطرت السفينة إيريك المحملة بـ (30.884) طن من النفط الثقيل رقم 02 إلى نصفين ممّا تسبب في تلوث مساحة معتبرة من السواحل الغربية الفرنسية بحوالي 12.000 طن من النفط<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - انضمت الجزائر للاتفاقية والبروتوكول بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-246 المؤرخ في 10 جويلية 2011م، ج.ج.ع. عدد 45 سنة 2011م.

<sup>2</sup> - للتفصيل في أسس حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار: محمد بزاز: نفس المرجع. ص 236.

<sup>3</sup> - دخلت الاتفاقية حيز النفاذ بتاريخ 19 جوان 1975م.

<sup>4</sup> - محمد البزاز: نفس المرجع. ص 20. أحمد محمود الجمل: نفس المرجع. ص 08. لخضر زازة: نفس المرجع. ص 139. محمد السيد الفقي: نفس المرجع. ص 7.

<sup>5</sup> - في اليوم السابق بتاريخ 11 ديسمبر على الساعة 14 و08 كان الربان قد أصدر نداء استغاثة نتيجة عدم اتزان السفينة تسبب في حدوث انشقاقات طفيفة على السطح، وبعد محاولة ناجحة لاسترجاع اتزان السفينة ألغى الربان نداء الاستغاثة على الساعة 15 و14د. غير أنّه في صباح اليوم الموالي عند حدود الساعة الثامنة صباحاً انشطرت السفينة إلى نصفين مخلفة كارثة بيئية لم يكن من السهل التعامل معها.

السفينة إيريك التي ترفع علم دولة مالطة كانت مسجلة لدى هذه الأخيرة، حيث كانت مملوكة لشركة السفينة الوحيدة (Single ship company) المسماة «Tevere Shipping» ذات الشريك الوحيد السيد Savarese الحامل للجنسية الإيطالية، الشركة خاضعة للقانون المالطي. السفينة كانت مسيرة ومستغلة تقنيا من طرف شركة Panship، التي يُسيّرُها السيد Pollara. كل من السفينة وشركة Panship كانا تحت إشراف مؤسسة التصنيف الإيطالية RINA، وهي من بين مؤسسات التصنيف العشرة المؤسسة للجمعية الدولية لمؤسسات التصنيف<sup>1</sup>.

قبل الحادثة كانت السفينة رغم عمرها المقدر بأربعة وعشرين (24) سنة التي تمّ بنائها سنة 1975م، قد خضعت لكل إجراءات التفتيش المنصوص عليها قانونا بصفة منتظمة، كما كانت تحوز كل الوثائق والشهادات المطلوبة التي تُثبت صلاحيتها للإبحار<sup>2</sup>. بل وأكثر من ذلك فقد خضعت السفينة لتفتيش Vetting، وهو إجراء تفتيش داخلي تقوم به بصفة مستقلة كبرى الشركات البترولية بُغية التأكد من صلاحية السفينة لإبحار، وعلى أساس نتائج هذا الإجراء يتم إبرام عقود الإستئجار<sup>3</sup>. فكانت نتيجة خضوع السفينة لإجراء Vetting من طرف شركة Total بتاريخ 24 نوفمبر 1998م مُرضية، مما دفع بالشركة إلى إعلان قبول صلاحية السفينة لمدة سنة، أي لغاية 23 نوفمبر 1999م<sup>4</sup> وهو الإجراء التي تسبب في إدانة الشركة كما سيُعرض لاحقا.

علاوة على الآثار القانونية التي خلفتها حادثة إيريك، أوقدت حادثة انسكاب النفط التي تسببت فيها سفينة بريستيج سنة 2002م في المياه الأوروبية، الاهتمام السياسي من جديد بموضوع نقل النفط، وأفضت إلى صدور إعلان ملقا الفرنسي الإسباني بانضمام كل من بلجيكا، إيرلندا، البرتغال والمملكة المتحدة. حيث أنشأت هذه الدول عن طريق المنظمة البحرية الدولية قطاع خاص على واجهة الأطلسي، كما اتخذت إجراءات حماية مشتركة مع الموافقة عليه من كل من إيطاليا والبرتغال، يقضي الإعلان بمنح الدولة الساحلية الاختصاص على المنطقة الاقتصادية الخالصة في المسائل المتعلقة بحماية البيئة البحرية. هذا الإعلان أخذ بالتفسير الموسع للمواد 55 و56 من اتفاقية قانون البحار المتعلقة بصلاحيات الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - Jugeant du tribunal de grande instance de Paris, 11<sup>ème</sup> chambre, 4<sup>ème</sup> section. 16 janvier 2008. François LILLE, Raphaël BAUMLER : op.cit. P 143.

<sup>2</sup> - Antoine VIALARD : « Les aspects caractéristique du jugement ERIKA » In Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports. N°03 année 2008. P129.

<sup>3</sup> - François LILLE, Raphaël BAUMLER : op.cit. P 240.

<sup>4</sup> - Antoine VIALARD : « Les aspects caractéristique du jugement ERIKA ». op.cit. P130.

<sup>5</sup> - Jean-Pierre BEURIER : op.cit. P 160.

Christian SCAPEL : « L'insécurité maritime : l'exemple de la pollution par les hydrocarbures », In Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports. N°03 année 2001. P130.

يبرز مثال إعلان ملقا عن اتخاذ الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية لعدد من المبادرات الجوهرية بشأن السلامة والبيئة بهدف الحدّ من مخاطر وقوع الحوادث إلى جانب تخفيف تأثيرها البيئي على المحيطات، وعلى المجتمعات المحلية، السياحة وصناعات صيد الأسماك.

وفي العموم سجلت صناعة نقل النفط في مجال السلامة فيما يتعلق بالتجارة البحرية تحسناً وذلك نتيجة للصكوك والمعاهدات التي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية وإدراك الأطراف الفاعلة الرئيسية في هذه الصناعة لمسئولياتها. بيد أنّ وقع أيّ حادثة واحدة بمفردها من حوادث انسكاب النفط الكبرى يمكن أن تكون له آثار مدمرة<sup>1</sup>. لذا اتخذ أعضاء المنظمة موقفاً قوياً جداً بشأن مواصلة تقليص المخاطر وتعزيز المساءلة لدول العلم.

إلى جانب تلوث البيئة البحرية بالنفط الذي يتسرب من السفينة كحمولة، يتسبب وقود السفن المتسرب نتيجة حادث في تلوث البيئة البحرية، الأمر الذي دفع إلى إبرام الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن بتاريخ 23 مارس 2001م، الاتفاقية ذكّرت في ديباجتها بنص المادة 194 من اتفاقية قانون البحار التي أوجبت على الدول (بما فيها دولة العلم) باتخاذ كافة التدابير اللازمة للوقاية والحد والسيطرة على تلوث البيئة البحرية.

ينص مضمون الاتفاقية حول التلوث البحري بوقود السفن الأمر الذي استلزم حصر المواد التي تدخل في نطاق الاتفاقية تمييزاً لها عن باقي الزيوت الملوثة التي توضع على السفينة في شكل حمولة. فنصت في الفقرة الخامسة من مادتها الأولى أنّه يُقصد بوقود السفن الزيتي أي زيت معدني هيدروكربوني، ويشمل ذلك زيت التزليق (التشحيم)، المستخدم أو المتوخى استخدامه لتشغيل السفينة وأدفعها وأي مخلفات من هذه الزيوت<sup>2</sup>.

أما فيما يتعلق بالحيز الجغرافي لانطباق الاتفاقية، فهي تنطبق على أضرار التلوث التي تقع في إقليم الدول الأطراف، بما في ذلك المياه الإقليمية التابعة لها والمنطقة الاقتصادية الخالصة، وإذا لم تكن الدولة قد حددت لنفسها منطقة اقتصادية خالصة ففي منطقة تقع وراء البحر الإقليمي لتلك الدولة

<sup>1</sup> - خصوصاً أنّ التعامل مع تلوث البيئة البحرية بالنفط يختلف باختلاف نوعية النفط المسكوب، حيث منه ما يتحلل في الماء ومنه الغير قابل للتحلل، كما هناك من النفط ما يتبخّر في الهواء ويتسبب في تلوث جوي إلى جانب التلوث البحري.

<sup>2</sup> - ترجمة غير رسمية : العربي بوكعبان : القانون البحري، نفس المرجع، ص209.

Art 1/5 : «Hydrocarbures de soute» signifie tous les hydrocarbures minéraux, y compris l'huile de graissage, utilisés ou destinés à être utilisés pour l'exploitation ou la propulsion du navire, et les résidus de tels hydrocarbures.

وملاصقة له تحددها تلك الدولة وفقا للقانون الدولي، على أن لا تمتد إلى مسافة تتجاوز 200 ميل بحري من خط الأساس الذي يُقاس منه عرض البحر الإقليمي<sup>1</sup>.

### ثالثا : التلوث بنقل المواد الخطرة

التلوث البحري لا ينتج فقط عن انسكابات النفط والوقود، إنما قد تكون حمولة السفن مواد خطرة بطبيعتها تعرض البيئة البحرية للتلوث بدرجة أخطر من النفط و الوقود إذا ما تسبب حادث في تسربها من السفينة. هذا الاحتمال في تعرض البيئة البحرية للتلوث بمواد خطرة منقولة عبر السفن دفع الدول لاعتماد أنظمة قانونية خاصة بها. تمثلت البداية في سنة 1996م باعتماد الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق، والتي لم تدخل بعد حيز النفاذ<sup>2</sup>. تُعرف الاتفاقية بالأحرف الأولى لتسميتها بالإنجليزية HNS<sup>3</sup>. تمّ تعديل الاتفاقية بموجب بروتوكول أبريل 2010م، حيث اعتمد البروتوكول بالإجماع في مؤتمر دبلوماسي للمنظمة البحرية الدولية لمواجهة مشكلة عدم دخولها حيز التنفيذ<sup>4</sup>.

حددت الاتفاقية في مادتها الأولى ما المقصود بالمواد الخطيرة والضارة، حيث تشمل الزيوت والسوائل الأخرى الموصوفة بأنها خطيرة أو ضارة، والغازات المميعة، والمواد السائلة القابلة للاشتعال، الأشياء والمواد الخطيرة والضارة والمؤذية المنقولة في شكل حزم، والمواد الصلبة المحمولة بدون تحزيم والموصوفة بأنها تحوي مخاطر كيميائية. كما تشمل الاتفاقية بقايا المواد الخطيرة والضارة من عمليات النقل السابقة<sup>5</sup>.

تغطي الاتفاقية الأضرار التي تشمل فقدان الحياة أو الأضرار البدنية، فقدان الأموال أو الأضرار بها خارج السفينة، فقدان أو الضرر من خلال تلوث المحيط، تكاليف التدابير الوقائية وكذلك الضرر المستقبلي المحدث بفعل تلك المواد<sup>6</sup>. ونظرا لخصوصية وخطورة المواد موضوع

<sup>1</sup> - المرجع السابق.

<sup>2</sup> - L'article 46 de la convention prévoit que le Protocole SNPD (Substances Nocives Et Potentiellement Dangereuses) de 2010 entrera en vigueur 18 mois après la date à laquelle il aura été ratifié par au moins douze États, dont quatre États ayant chacun au moins 2 millions d'unités de jauge brute. En outre, la quantité totale de cargaisons donnant lieu à contribution au compte général reçue au cours de l'année civile précédente doit atteindre au moins 40 millions de tonnes.

<sup>3</sup> - [HNS : Hazardous and Noxious Substances Convention](#).

<sup>4</sup> - العربي بوكعبان : "القانون البحري"، نفس المرجع. ص 205.

<sup>5</sup> - المرجع السابق، ص 206.

<sup>6</sup> - الفقرة 06 من المادة الأولى من الاتفاقية.

الاتفاقية فإنّ مجال انطباقها أوسع بكثير حيث تنطبق على إقليم الدولة الطرف وخارجه إذا كانت الأضرار ناشئة عن مواد نقلت على متن سفينة مسجلة أو مرخصة لرفع علم دولة طرف في الاتفاقية<sup>1</sup>.

وبهذا الخصوص تعكف المنظمة البحرية الدولية بصفة مستمرة باستكمال المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة لمواءمتها مع توصيات الأمم المتحدة بشأن نقل البضائع الخطرة، التي تحدد المتطلبات الأساسية لكل وسائل النقل<sup>2</sup>. إذ في الدورة الحادية والخمسين للمؤتمر العام للوكالة الدولية للطاقة الذرية، المعقودة في سبتمبر 2007م، نوّه المؤتمر بالتقدم المحرز في تنفيذ خطة العمل المتعلقة بسلامة نقل المواد المشعة<sup>3</sup>. كما أنّ المخاوف بشأن الضرر المحتمل حدوثه في حالة وقوع حادثة أو حادث أثناء النقل البحري للمواد المشعة، بما ذلك تلوث البيئة البحرية، تحث على أهمية وجود آليات بشأن المسؤولية لكفالة توقي الإضرار بالصحة البشرية والبيئة فضلا عن الخسائر الاقتصادية الفعلية الناجمة عن وقوع حادثة.

من الناحية العملية، نجد الممارسة التي تتبعها بعض الدول ومشغلي النقل البحري قبل عملية الشحن، والتي تتمثل في تزويد الدول الساحلية بمعلومات وإجابات في وقت سابق للشحن لغرض مواجهة المخاوف المتعلقة بالسلامة والأمن، بما في ذلك الاستعداد للطوارئ. إلى جانب ما سبق تدور على الصعيد الثنائي مناقشات بين دول النقل البحري والدول الساحلية صاحبة الشأن حول المسائل التي تثير لديها قلقا مشتركا فيما يتعلق بسلامة النقل البحري للمواد المشعة.

وتقوم الوكالة الدولية للطاقة الذرية بصفة مستمرة بحصر للمواد المشعة التي تدخل البيئة البحرية، حيث يكون هذا الحصر هو الأساس لتقييم الأثر الإشعاعي. وبُغية مواجهة التحدي المتمثل في حالات رفض شحن المواد المشعة، أنشأت الوكالة لجنة توجيهية دولية قامت بوضع خطة عمل دولية شاملة، تشمل بعض الأنشطة التي من شأنها أن تُحدّ كثيرا من حالات رفض الشحن<sup>4</sup>.

يختلف خطر التلوث بنقل المواد الخطرة عن خطر استغلال السفن الذرية الذي تكون السفينة فيه مصدر خطر. فبالنسبة للسفن الذرية تنبّه المجتمع البحري منذ البداية لأهمية وخصوصية استغلال هذه السفن، فأفرد لها أحكاما خاصة تتناسب وخطورة الأضرار التي قد تتجم عنها. حيث اهتمت اللجنة البحرية الدولية والوكالة الدولية للطاقة الذرية بمسألة المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية،

<sup>1</sup> - المادة 03 من الاتفاقية.

<sup>2</sup> - تعليمات لجنة السلامة البحرية (MSC 84/4/2).

<sup>3</sup> - وثيقة الوكالة الدولية للطاقة الذرية GC(51)/RES/11.

<sup>4</sup> - تقرير الفريق الاستشاري المعني بالتنفيذ من قبل دولة العلم A/63/63 ، ص 64.

فنتج عن هذا الاهتمام توقيع المعاهدة الخاصة بمسؤولية مُستغلي السفن الذرية في 25 مايو 1962م<sup>1</sup>. اعتمدت المعاهدة مبادئ أساسية تتلخص في المسؤولية الموضوعية لمستغل السفينة الذرية، تحديد مسؤولية مُستغل السفينة بمبلغ معين والتزامه بالتأمين أو بتقديم ضمان مالي مقابل تحديد مسؤوليته.

### المطلب الثاني : آليات مواجهة تلوث البيئة البحرية

التعامل مع موضوع التلوث يعتمد من جهة على نظام المسؤولية والتعويض عن الأضرار الحاصلة، وإزالة آثار التلوث قدر الإمكان (الفرع الأول)، ومن جهة أخرى محاولة ضم الجهود لتفادي التلوث البحري (الفرع الثاني).

### الفرع الأول : نظام المسؤولية والتعويض

إنّ الخصوصية التي تُميز ظاهرة تلوث البيئة البحرية من حيث تعدد الأطراف المتدخلة في عملية النقل البحري، دفعت أولاً إلى الاتفاق حول تحديد الطرف المسؤول عن التلوث (أولاً). وبما أنّ جسامه الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية تتطلب ضمانات كافية لتغطية نفقات التعويض (ثانياً) مما استدعى إنشاء نظام تعويض خاص بهذا النوع من التلوث (ثالثاً).

### أولاً : تحديد الطرف المسؤول عن تلوث البيئة البحرية

إثر حادثة توري كانيون تمت صياغة نظام دولي بإشراف المنظمة البحرية الدولية يحكم عملية تحديد المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث الناجمة عن السفن. يشمل هذا النظام الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط 1969م التي أرست أساس المسؤولية على فكرة المسؤولية الموضوعية أي أنّ الضحية لا يلزمه إثبات خطأ المُلوّث، مع إتاحة أسباب محددة على سبيل الحصر للإعفاء من المسؤولية<sup>2</sup>. وفي عام 1992م، عُوضت بالاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1969م (اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992م)<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - وذلك خلال المؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري في بروكسل في دورة انعقاده الحادية عشر سنة 1962م. وافقت على المعاهدة 38 دولة، ولم توافق عليها 10 دول من بينها الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا. وسبب عدم موافقتها هو انطباق أحكام المعاهدة على السفن دون تمييز سواء كانت تجارية أو حربية. مصطفى كمال طه : "أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة"، منشورات الحلبي الحقوقية. 2012م، بيروت، لبنان. ص 120.

<sup>2</sup> - جلال وفاء محمدين : نفس المرجع. ص 08. مصطفى كمال طه : نفس المرجع. ص 130. مصطفى أحمد أبو الخير: نفس المرجع. ص 313. نادر محمد ابراهيم : "الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي"- دراسة قانونية تحليلية مقارنة- دار الفكر الجامعي. الاسكندرية، مصر. 2005م. ص 29.

<sup>3</sup> - بدأ نفاذ بروتوكول عام 1992م في 30 أيار/ مايو 1996م. وقد قام عدد كبير من الدول بفسخ اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969م. حتى وإن كانت الاتفاقية تُشكل العمود الفقري للقانون الدولي في مجال المسؤولية عن أضرار التلوث النفطي، إلا أنّ هناك عدة اتفاقيات أخرى في إطار المنظمة البحرية الدولية أو على المستوى الجهوي أو الثنائي، كاتفاقية حوض البحر الأبيض المتوسط.

تضع الاتفاقية الجديدة أسس المسؤولية الدولية في هذا الشأن<sup>1</sup>، حيث من المتفق عليه أنّ المبدأ الاقتصادي "الملوث الدافع" Le pollueur payeur أصبح من المبادئ العامة في القانون الدولي لحماية البيئة البحرية. هذا المبدأ اعتمده منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية<sup>2</sup> وأدرج في العديد من الاتفاقيات الدولية المعنية بالبيئة، ورغم الإجماع العام حول المبدأ تبقى قضية المسؤولية عن التلوث بالوقود تطرح إشكالات عملية عديدة خصوصاً أنّ التعويض بناء على هذا المبدأ لا يُغطي بالفعل كل الأضرار الناجمة عن التلوث<sup>3</sup>.

نصت الاتفاقية أنّ المسؤولية تقع على عاتق مالك السفينة وذلك من خلال المادة (03) فقرة (04) التي تستند إلى مبدأ تركيز (canalisation) المسؤولية المدنية على المالك المسجل للسفينة المُسببة للتلوث. في استنادها لهذا المبدأ تسعى الاتفاقية لتفادي رفع دعوى مسؤولية ضد مجموعة من الأشخاص مما يعرفل حسن سير الدعوى خصوصاً<sup>4</sup>.

قد لا يطرح الأمر صعوبة إذا كانت شركات البترول هي نفسها المالكة للناقلات، إلاّ أنّه من الناحية العملية يصعب أحياناً الوصول إلى المالك الحقيقي للسفينة بسبب التسهيلات الممنوحة من طرف دول أعلام الملائمة إذ أنّ الأنظمة القانونية بها تسمح بتعدد الوسطاء في عقود النقل البحري<sup>5</sup>. فعلى سبيل المثال ولغرض التهرب من صرامة مبدأ تركيز المسؤولية لمالك السفينة المسجل وإظهارا للوعي الذي تحمله الاتفاقية اتجاه الممارسات في الواقع، تبرز كل من حادثي إيريكيا وبرستيج بوضوح التمويه القانوني الذي يُلجأ إليه في إطار نقل المحروقات بإدخال وسطاء في صورة شركات واجهة في الكثير من الأحيان.

في حادثة إيريكيا هناك ستة وسطاء بين المالك المسجل ومستأجر السفينة حسب التسلسل التالي: 1- المالك الحقيقي المسجل السيدان Vitiello و Savarese من جنسية إيطالية، 2- الشركة القابضة Drytank Sa خاضعة للقانون اليوناني، 3- المالك الإسمي Tévére Shipping شركة

<sup>1</sup> - للتفصيل أكثر في تطور أسس المسؤولية المدنية انظر : محمد صبري السعدي : "الواضح في شرح القانون المدني، النظرية العامة للالتزامات مصادر الالتزام، المسؤولية التقصيرية، الفعل المستحق للتعويض. دراسة مقارنة في القوانين العربية". دار الهدى، الجزائر. 2011م، ص 92.

<sup>2</sup> - وذلك من خلال تعليمة المجلس المؤرخة في 26 ماي 1972م، المتعلقة بالمبادئ التوجيهية للجوانب الاقتصادية والسياسية للبيئة على الصعيد الدولي 128 (final), OCDE, 1972. ودخلت التعليمية حيز النفاذ سنة 1974، OCDE, 223 (final), C(74).

Nicolas DE SADELEER : « Les principes de pollueur-payeur, de prévention et de précaution. Essai sur la génèse et la portée juridique de quelques principes du droit de l'environnement », Ed Bruylant, Bruxelles, 1999. P 52.

<sup>3</sup> - Nicolas DE SADELEER : op.cit. P 50. Jean-Claude DAKOURI : op.cit. P 237.

<sup>4</sup> - مثلما ظهر في تحديد المسؤول عن التلوث في قضية غرق السفينة إيريكيا مثلاً.

<sup>5</sup> - محمد بوسلطان : نفس المرجع. ص16. محمد بزاز : نفس المرجع، ص 367.

Antoine VIALARD : « Les aspects caractéristique du jugement ERIKA », op.cit. P131.

السفينة الوحيدة خاضعة للقانون المالطي، 4- المسير الملاحي شركة Panship خاضعة للقانون المالطي، 5- تسيير الطاقم على متن السفينة (مكتب عمالة من الهند)، 6- مستأجر لمدة معينة شركة Selmont Amarship خاضعة للقانون السويسري والباهاماس، 7- السمسار Pétrian من لندن، 8- مستأجر على أساس الرحلة شركة Total Fina خاضعة للقانون البريطاني، 9- مالك الحمولة شركة Total Fina خاضعة للقانون الفرنسي<sup>1</sup>.

هذه الصعوبات دفعت إلى تبني تفسير مؤسّع لمبدأ الملوث يدفع، حيث إذا كان مالك السفينة هو الملوث المباشر، فشركات النفط الكبرى هي المستفيد الأول من هذه الصناعة وبالتالي يمكن اعتبارها الملوث الحقيقي<sup>2</sup>. وعليه ظهر اتجاه عام حول مساءلتها كملوث أصلي يمكن الرجوع إليه فيما يخص التعويض كما يمكن الرجوع على مالك السفينة. ورغم تعارض المواقف حول الأسس القانونية لهذا الاتجاه إلا أنه مُجدي للحصول على تعويض عادل لغنى هذه الشركات وجنوحها نحو المحافظة على سمعتها<sup>3</sup>.

تأثر القضاء الفرنسي بهذا الاتجاه من خلال الحكم الصادر عن محكمة جنبايات باريس في قضية غرق السفينة إيريكيا بتاريخ 16 يناير 2008م، بعد ثمان سنوات من التحقيق<sup>4</sup>، رغم ما تمت إثارته بشأن عدم إختصاص القضاء الفرنسي للنظر في هذه القضية على اعتبار أن الحادثة وقعت خارج المياه الإقليمية الفرنسية، هذا الدفع تمّ رفضه من القضاء خلال كل مراحل المحاكمة<sup>5</sup>. في هذه القضية تمّ إلزام شركة TOTAL FINA (مالكة الحمولة) بالتضامن مع كل من مالك السفينة الشخص

<sup>1</sup> - نفس التسلسل تقريبا في قضية Prestige على النحو التالي : 1- المالك الحقيقي المسجل السيد Coulouthros من جنسية يونانية، 2- الشركة القابضة Universe Maritime خاضعة للقانون الليبيري، 3- المالك الإسمي Mare Shipping Inc شركة السفينة الوحيدة خاضعة للقانون الليبيري، والسفينة مسجلة بباهاماس، 4- السمسار Pétrian من لندن، 5- تسيير الطاقم على متن السفينة (مكتب عمالة من الفلبين)، 6- مستأجر على أساس الرحلة و مالك الحمولة Crown Ressources شركة أموال روسية اتخذت من سويسرا مقرا لها. Jean-Pierre BEURIER : « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », In « La mer et son droit » ; Mélange offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUÉNNEUDEDEC. Ed Pédone. 2003. P90.

<sup>2</sup> - أثار موضوع تعريف الملوث جدلا على مستوى منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية خصوصا حول وضعية الملوث سواء كان المباشر أو الغير مباشر لتحديد من يتحمل مسؤولية الدفع من جهة، ومن جهة أخرى حول أثر فعل التلوث على البيئة وتقييم الأضرار.

Nicolas DE SADELEER : op.cit. P 71.

<sup>3</sup> - حيث أنّ الإشارة إلى هذه الشركات كملوث هو تشهير يمس مصالحها، ولعل أبرز مثال بهذا الخصوص هو مبادرة شركة TOTAL FINA باعتبارها مالكة حمولة السفينة ERIKA لتنظيف الشواطئ الفرنسية عقب الحادثة. محمد بوسلطان : نفس المرجع. ص16. Mohamed KAHLOULA : « Le droit algérien face à la pollution de la mer par les navires pétroliers », revue des sciences juridiques, administratives et politiques. Faculté de droit et des sciences politique. Université Abou Bakr Belkaid, Tlemcen. Vol. 13, 2015. P 14.

<sup>4</sup> - قبل الفصل في القضية طلب القضاء الفرنسي قرارا استشاريا من المحكمة الأوروبية، أصدرت هذه الأخيرة قرارها في 24 جوان 2008م. [Affaire C-188/07](http://www.cdm.univ-nantes.fr/Affaire_C-188/07). Arrêt de la Cour (grande chambre) du 24 juin 2008. Commune de Mesquer contre Total France SA et Total International Ltd. Demande de décision préjudicielle: Cour de cassation - France.

<sup>5</sup> - Jean-Pierre BEURIER : « L'affaire de l'Erika, une avancée sensible du droit », Neptunus, E-revue. Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Numéro spécial - 20 ans. p 05.



الطبيعي السيد Savarese والمُسير السيد Pollara ومؤسسة التصنيف الإيطالية RINA بتعويض الضحايا من جراء الحادثة. وإن كانت اتفاقية 1992م تُحمل المسؤولية المدنية لمالك السفينة المسجل فقط، ارتأى القضاء الفرنسي إلزام الأطراف الأخرى بالتعويض استنادا للأحكام العامة للمسؤولية المدنية، خصوصا بعدما تمت إدانتهم جزائيا على أساس القانون 83-583 المتعلق بقمع التلوث في البحر بالمحروقات<sup>1</sup>. وهو ما يعكس توجه القضاء نحو التطبيق الموسع لمبدأ الملوث يدفع وهو ما وجد قبولا وسط المهتمين بالبيئة<sup>2</sup>.

وفي الجانب الجزائري نجد أنّ القضاء الفرنسي أدان شركة النفط TOTAL FINA رغم أنّها ليست مالكة السفينة، مستندا في ذلك إلى تمديد الشركة شهادة الصلاحية للإبحار ضمن تفتيش Vetting رغم أنّ الإجراء غير مُلزم قانونا. من خلال هذا السند حاول القضاء إيجاد علاقة سببية بين الفعل الذي قامت به الشركة والنتيجة التي تسبب فيها هذا الفعل<sup>3</sup>.

ولم يقف القضاء الفرنسي في هذا الحكم عند هذا الحد، فإلى جانب إقراره بالضرر المعنوي لبعض الأطراف المدنية المتمثلة في مجموعة من البلديات وبعض المنظمات البيئية، وفي سابقة من نوعها اعترف بالضرر الإيكولوجي بالرغم من الصعوبات التي واجهت القاضي في الاستناد لمعايير تقييم الضرر<sup>4</sup>. حيث أقر الحكم بأحقية كل من مقاطعة Morbihan الفرنسية، ورابطة حماية الطيور في التعويض جراء الضرر الإيكولوجي الذي تسببت فيه الحادثة لإقليم المقاطعة والطيور بعدما أثبتنا اختصاصهما في المحافظة على البيئة بموجب قوانينها الأساسية<sup>5</sup>، وهو ما أيدته محكمة النقض الفرنسية في قرارها الصادر بتاريخ 25 سبتمبر 2012م.

<sup>1</sup> - Loi 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures, JO du 6 p. 7023 .

<sup>2</sup> - Antoine VIALARD : « Les aspects caractéristique du jugement ERIKA », op.cit. P135.

<sup>3</sup> - [DÉCLARE TOTALFINA devenue TOTALFINAELF devenue TOTAL SA COUPABLE pour les faits qualifiés de : \*pollution des eaux ou voies navigables françaises le long du littoral atlantique suite a un accident de mer, le 12 décembre 1999, dans la zee ou zep par un navire-citerne étranger d'une jauge brute egale ou supérieure a 150 tonneaux ;

CONDAMNE TOTALFINA devenue TOTALFINAELF devenue TOTAL SA à une amende délictuelle de TROIS CENT SOIXANTE-QUINZE MILLE EUROS (375.000 euros).]

Jugement du tribunal de grande instance de Paris, 11<sup>ème</sup> chambre, 4<sup>ème</sup> section. 16 janvier 2008.P348.

<sup>4</sup> - Antoine VIALARD : « Les aspects caractéristique du jugement ERIKA » op.cit. P141.

<sup>5</sup> - Jean-Pierre BEURIER : op.cit. p 05 .Fatima BOUKHATMI : « Pour une Lex Maritima Mediteranea ? », op.cit. P 215. Antoine VIALARD : « Les aspects caractéristique du jugement ERIKA », op.cit. P141.

أمام هذا التجاذب في تحديد الطرف المسؤول عن تلوث البيئة البحرية، تبنت الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن بتاريخ 23 مارس 2001م في مادتها الأولى مفهوماً موسعاً لمالك السفينة، ليشمل المالك المسجل ومُستأجر السفينة الغير مجهزة، والقائم على إدارة السفينة وتشغيلها<sup>1</sup>.

### ثانياً : إلزامية التأمين والضمان المالي

قبل صدور اتفاقية 1969م، لم يكن على مالك السفينة أي التزام إجباري بالتأمين لتغطية مسؤوليته المدنية في حالة حدوث تلوث بحري. وعليه وحتى عند قبول الدعوى المرفوعة من الضحية أمام القضاء، لم يكن تعويض الضحية مضموناً في حال إفسار التلوث. هذه الثغرة حاولت اللجنة البحرية الدولية سدها عند إعدادها لاتفاقية 1969م بشأن المسؤولية المدنية من خلال النص على إلزامية التأمين رغم معارضة بعض الأطراف. التأمين الإجباري بمثابة آلية للضمان المالي الضروري لنجاعة مبدأ التعويض. حيث أنّ كل دولة عضو في اتفاقية 1969م ملزمة بخصوص التأمين الإجباري، فدولة علم السفينة تضمن تسليم شهادة تثبت الالتزام بالتأمين الإجباري أو أي ضمان مالي منصوص عليه في الاتفاقية لكل سفينة تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود كحمولة سائبة. ولا تُرخص الدولة لأي سفينة ترفع علمها للإبحار دون حصولها على هذه الشهادة<sup>2</sup>.

من جهة أخرى الدولة الساحلية ملزمة بالتأكد من أنّ كل سفينة ومهما كانت دولة تسجيلها متواجدة بأحد موانئها تحمل شهادة التأمين الإجباري، حيث أنّ المادة السابعة في فقرتها 11 من الاتفاقية تُلزم كل سفينة تدخل ميناء دولة طرف أن تحمل الشهادة. هذا الإلزام لم يكن يشمل سفن الدول الغير طرف لغاية اعتماد بروتوكول 1992م الذي نص على وجوب اكتتاب ملاك سفن الدول الغير طرف لتأمين إجباري<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - Art. 1 « Définitions Aux fins de la présente Convention:

3 «Propriétaire du navire» signifie le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affrètement coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire. 4 «Propriétaire inscrit» signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un Etat et exploité par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression «propriétaire inscrit» désigne cette compagnie ».

<sup>2</sup> - وعلي جمال : "نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري"، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، سنة 2010م. الجزائر. ص 81. مصطفى كمال طه نفس المرجع. ص132. ريان مدحت خلوصي : نفس المرجع. ص258.

<sup>3</sup> - محمد السيد الفقي : نفس المرجع. ص 378.

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أكدت على دور الدول بما فيها دولة العلم في ضمان لجوء ضحايا التلوث للقضاء وحصولهم على تعويض عادل، إلى جانب إلزام ملاك السفن باكتتاب التأمين الإلزامي، فنصت في المادة 235 :

" 2/ تلتزم الدول، بكفالة أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها .

3/ تلتزم الدول، بالتعاون في تنفيذ القانون الدولي القائم وفي تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية والالتزامات الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات المتصلة بذلك، وعند الاقتضاء في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كاف، مثل التأمين الإلزامي أو صناديق التعويض".

الجزائر باعتبارها طرفا في اتفاقية 1969م بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالوقود من السفن<sup>1</sup>، حذت حذو الاتفاقية بتنظيم أحكام مسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة من جراء التلوث بالوقود في المواد من 117 إلى 130 من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup> على أساس المسؤولية الموضوعية<sup>3</sup>، مع إتاحة أسباب محددة على سبيل الحصر للإعفاء من المسؤولية<sup>4</sup>. كما أدرج المشرع الالتزام بإنشاء تأمين إجباري أو ضمان مالي من خلال المادة 130 قانون بحري جزائري. وأوجب على السلطات الإدارية البحرية المختصة أن تُسلم لكل سفينة شهادة تتضمن الإقرار بوجود التأمين أو الكفالة المالية السارية المفعول<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - المصادق عليها بموجب أمر رقم 72-17 المؤرخ في 07 يونيو 1972م المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969م.

<sup>2</sup> - للتفصيل في مضمون المواد انظر : محمد زهدور : نفس المرجع. ص 251.

<sup>3</sup> - المادة 117 ق.ب.ج.

<sup>4</sup> - المادة 118 ق.ب.ج.

Mohamed BENAMAR : « La responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en droit Algérien », R.A.S.J.E.P, Université d'Alger. Volume XXXI, N°4 1997. P1211.

<sup>5</sup> - بالرغم من إلزامية التأمين ضد التلوث البحري، إلا أنّ شركات التأمين الوطنية ترفض توفير هذا التأمين باعتبار أنّ الخطر محقق فيه وأنه يحتاج لغلّاف مالي ضخم يتجاوز القدرات المالية للشركات. وهو ما دفع بنوادي الحماية والتعويض العالمية لاحتكار هذا التأمين الذي تعجز الشركات الوطنية عن تغطيته. للتفصيل أكثر : وعلي جمال : نفس المرجع. ص 86. Mohamed BENAMAR : op.cit. P1213.

علاوة على أحكام القانون البحري في هذا الصدد، تبني المشرع الجزائري ابتداءً من سنة 1994م سياسة مخططات تدخل لحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات<sup>1</sup>. تمثلت هذه السياسة في المرسوم التنفيذي 279-94 المؤرخ في 17 سبتمبر 1994م المتعلق بتنظيم مكافحة التلوث البحري وتأسيس مخططات تدخل<sup>2</sup>. يتضمن هذا المرسوم ثلاث مخططات، الأول مخطط وطني تحت إسم "TEL BALIR" وطني، نطاق تطبيق هذا المخطط المياه الإقليمية ويمكن تمديده إلى ما وراء البحر الإقليمي متى وُجد تهديد بالتلوث للمياه الإقليمية. المخطط الثاني جهوي تحت إسم "TEL BAHR"، أما المخطط الثالث مخطط ولائي نطاق تطبيقه يكون على المستوى الولائي، تُشرف على كل مخطط لجنة خاصة به مع ضمان التنسيق بينها عند الاقتضاء<sup>3</sup>.

وفيما يخص الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن اشترطت بموجب المادة السابعة منها على مالك السفينة التي تفوق حمولتها 1000 طن أن يكتتب تأميناً أوضاعاً مالياً آخر لتغطية مسؤوليته عن أضرار التلوث بمبلغ يُعادل حدود المسؤولية المقررة بموجب نظام حدود المسؤولية الوطني أو الدولي واجب التطبيق في حدود المبلغ المنصوص عليه في اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لسنة 1976م بصيغتها المعدلة<sup>4</sup>.

### ثالثاً : نظام التعويض عن أضرار التلوث البحري

الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1969م تعتمد في تعويض الضحايا على مسؤولية مالك السفينة، في حين أنّ الضرر يكون بسبب الحمولة، مما استدعى لوضع نظام تعويض عادل يشمل ملاك الحمولة. نتيجة الجهود المبذولة في هذا الاتجاه وضعت الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1971م<sup>5</sup>، المعروفة باسم اتفاقية الصندوق. فشكلت بذلك مع الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية

<sup>1</sup> - خصوصاً أنّ السواحل الجزائرية عرفت حوادث انسكاب النفط، من أكثرها أثراً حريق سفينة Captain Marcos سنة 1980م قبالة سواحل عنابة الذي تسبب في تسرب 70.000 طن من النفط الثقيل، غرق سفينة Juan Laveyela سنة 1982م بميناء أرزيو والذي لم يتم الإعلان عن الأضرار الذي تسبب فيها. وجنوح سفينة San Harris حاملة النفط بساحل مستغانم سنة 1991م.

Mohamed KAHLOULA : op.cit . P 10.

<sup>2</sup> - ج ر ج ج عدد 59، سنة 1994م.

<sup>3</sup> - Mohamed BENAMAR : op.cit. P1204.

<sup>4</sup> - صادقت الجزائر على الاتفاقية بالمرسوم الرئاسي رقم 127-04 المؤرخ في 19 أبريل 2004م، ج.ر.ج.ج عدد 26 سنة 2004م.

<sup>5</sup> - من الناحية الموضوعية لا تحتوي الاتفاقية على قواعد للمسؤولية وإنما للتعويض (نسب وكيفيات حساب حصص التعويضات)، وهو ما يُفسر طابع المعاهدة التي جاءت مكملة لاتفاقية 1969م، فهي لا تحدد مسؤولاً بل تضع نظاماً مالياً جماعياً تُساهم فيه الصناعة البترولية لضمان التعويض عن أضرار التلوث بالوقود وذلك على أساس قواعد المسؤولية الثابتة في اتفاقية 1969م. محمد السيد الفقي : نفس المرجع. ص 385. مصطفى كمال طه : نفس المرجع. ص 132.

عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1969م مجتمعين نظاما للتعويض لضحايا التلوث بالزيت<sup>1</sup>. كما تمّ تعديل الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1969م سنة 1992م، تمّ كذلك اعتماد بروتوكول عام 1992م للاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1971م (الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1992م) الذي ترتب على اعتماده إلغاء صندوق عام 1971م، بالإضافة لاعتماد بروتوكول عام 2003م المتعلق بإنشاء صندوق تكميلي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت (بروتوكول الصندوق التكميلي).

إنّ مجال وهدف الصندوق الدولي للتعويض هو تقديم التعويض عن أضرار التلوث إلى المدى الذي تكون فيه الحماية القانونية في اتفاقية بروكسل غير كافية أو غير ملائمة، وهذا استنادا للمادة 01/02 من الاتفاقية الخاصة بإنشاء الصندوق. كما أنّ الميزة الأساسية لصناديق التعويض أنها مستقلة عن قواعد المسؤولية المدنية، فهي لا تهدف إلى ضمان هذه الأخيرة وإنّما تغطية الأضرار التي تمس المصالح الجماعية، وهو نوع من التضامن تبنته العديد من الاتفاقيات الدولية.

وبموجب الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1971م أنشأت منظمة حكومية دولية مقرها بلندن تضطلع بمهمة إدارة نظام التعويض الذي أقامته الاتفاقية. أطلق على هذه المنظمة اسم "الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت"، المعروفة اختصارا باسم فيبول<sup>2</sup> FIPOL. هذه المنظمة ورغم أهمية الدور المنوط بها فهي مستقلة عن المنظمة البحرية الدولية، وليست وكالة متخصصة من وكالات الأمم المتحدة. كما أنّ أي دولة طرف في اتفاقية 1969م تصبح بالضرورة عضواً في الصندوق<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - قبل ذلك وفي ظل غياب صكوك دولية بشأن المسؤولية والتعويض عن التلوث بالزيت عقب حادثة توري كانيون، بادر ملاك ومُستأجري ناقلات البترول سنة 1969م بعقد اتفاق اختياري خاص بهم حول المسؤولية عن التلوث بالزيت. عُرف هذا الاتفاق باسم TOVALOP يهدف لخلق تعويض مباشر للمضرورين بغض النظر عن وجود خطأ ما يُمكن إسناده إلى مالك السفينة أو مُستأجرها، بل حتى ولو لم يكن المالك مسؤولاً وذلك بحد أقصى مقداره 16.5 مليون دولار أمريكي عن الحادثة الواحدة، وقد تمّ رفع هذا الحد الأقصى إلى 70 مليون دولار أمريكي بمقتضى اتفاق تكميلي. إلى جانب اتفاق TOVALOP تمّ اعتماد اتفاق CRISTAL أو العقد المتعلق بتكملة التعويض الذي يسري كلما كان مالك الشحنة طرفاً في الاتفاق. جلال وفاء محمدين : نفس المرجع. ص 6، 7. ربان مدحت خلوصي : نفس المرجع. ص 261.

Jean-Pierre BEURIER : « Droits Maritimes », op.cit. P 961.

Antoine VIALARD : « Le droit maritime », op.cit. P 146.

<sup>2</sup> - للتفصيل في هيكل المنظمة وطريقة عملها يُراجع : محمد بزاز : نفس المرجع، ص 393.

<sup>3</sup> - حميدة جميلة : "النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه"، أطروحة دكتوراه تخصص القانون الخاص. جامعة الجزائر، كلية الحقوق. 2007/2006. ص 365. إيناس الخالدي : نفس المرجع. ص 92.

صابور صليحة : "المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة". مذكرة للحصول على شهادة ماجستير فرع عقود ومسؤولية. جامعة الجزائر 1، 2015/2014. ص 120.

Jean-Pierre BEURIER : « Droits Maritimes op.cit. P 961. Antoine VIALARD : « Le droit maritime », op.cit. P 148.-Martine REMOND-GOUILLOUD : « Droit Maritime », Ed Pedone. 1988. P237.

ورغم أنّ إنشاء الصندوق كانت بمثابة خطوة كبيرة نحو حماية المضرورين من أضرار التلوث، إلا أنّ تأمين المسؤولية وحده لم يكن كافياً في هذا المجال كونه لا يغطي إلا نسبة محددة من الأضرار، فإن فاقت الأضرار مبالغ التأمين بإمكان المؤمن رفض التعويض، مما أحدث قلقاً وعدم الارتياح لتطبيق هذه المعاهدة نظراً للطابع الانتشاري لضرر التلوث<sup>1</sup>.

وفضلاً عن فكرة التضامن وتغطية الأضرار التي يصعب معرفة المسؤول عنها، فإنّ صناديق التعويض تتمتع بخاصية السرعة مقارنة بالإجراءات التي تستغرقها دعوى المسؤولية المدنية، إنّ هذه الأخيرة تحتاج إلى إجراءات خاصة برفع الدعوى، ومواعيد خاصة بالطعون سواء بالاستئناف أو بالنقض، بالإضافة إلى الأجل الذي تستغرقه الخصومة أمام القضاء، فكل هذا يؤدي إلى صعوبة الحصول على تعويض في الأجل المعقول، في حين أنّ صناديق التعويض قد نصت على مواعيد قصيرة وإجراءات سريعة من شأنها تسهيل الحصول على تعويض في وقت محدد<sup>2</sup>.

تمّ تعديل اتفاقية 1971م ببروتوكول 1992م، كون الاتفاقية لم تدخل حيز التنفيذ إلا سنة 1996م، وأصبحت تُسمى الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1992م. وكما هو الحال بين اتفاقيتي 1969م و1971م، الدول الأطراف في بروتوكول المسؤولية لعام 1992م هي وحدها التي يُمكن أن تكون طرفاً في بروتوكول الصندوق لسنة 1992م. ينص البروتوكول على ضمان أضرار التلوث في الحدود التي تكون فيها الحماية الناتجة عن بروتوكول المسؤولية غير كافية.

نصت الاتفاقية على الحالات التي يُعفى فيها الصندوق كلياً من التعويض في المادة 04 فقرة (03)<sup>3</sup>، كما هناك أيضاً حالة الإعفاء الجزئي وهي التي تنشأ عن ظاهرة طبيعية استثنائية لا يمكن تفاديها أو مقاومتها للتعويض. تجدر الإشارة هنا أنّ الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن لم تُنشأ صندوقاً للتعويض بل اكتفت بالنص على إلزامية اكتتاب تأمين أو ضمان مالي آخر.

<sup>1</sup> - حميدة جميلة : نفس المرجع. ص 365.

<sup>2</sup> - بالإضافة إلى ذلك، هناك حالات تستحيل فيها الحصول على تعويضات باستخدام نظام المسؤولية المدنية وهي في حالة عدم معرفة المسؤول عن الضرر فهنا يكون اللجوء إلى الصندوق أكثر أهمية وفعالية وتتحقق بمقتضاه صفة التضامن بين المضرورين والمسؤولين عن التعويض، فهو بهذا الدور يعتبر بمثابة غطاء تعاوني للأخطار التي تمس المجتمع بغض النظر عن المسؤول لاسيما إذا لم يكن معروفاً.

<sup>3</sup> - حالات الإعفاء الكلي من التعويض متمثلة فيما يلي :

- إذا كانت أضرار التلوث ناتجة عن أعمال الحرب أو التلوث أو البترول المتسرب من سفينة حربية أو سفينة أخرى تملكها أو تشغيلها الدولة ومستخدمة وقت الحادث لأغراض حكومية غير تجارية.

- إذا لم يستطع المدعي إثبات أن الضرر عن حادث وقع لسفينة أو أكثر.

- إذا أثبتت الصندوق أن أضرار التلوث قد نتجت كلياً أو جزئياً عن عمل أو امتناع من جانب المضرور و بقصد إحداث الضرر أو نتجت عن إهماله.

في ذات السياق، اتجهت العديد من الدول إلى إنشاء صناديق التعويض الخاصة بأضرار ومشاكل التلوث البحري نظرا لجسامة هذا النوع من الضرر، والدور البارز الذي تؤديه صناديق التعويض، وأهم التشريعات التي انتهجت هذه السياسة الولايات المتحدة الأمريكية بإنشاء صندوق للتعويض عن المسؤولية عن التسرب بالزيت الأمريكي سنة 1990م<sup>1</sup>.

ما يميز صندوق التعويض الأمريكي أنّ دوره في التعويض هو دور احتياطي، حيث لا يتم اللجوء إلى الصندوق إلا بعد استنفاد طريق الدعوى القضائية ضد المسؤول أو الضامن وهذا عكس الإجراء المشار إليه سابقا، فيما يخص الرجوع على المؤمن وفق اتفاقية 1969م حول المسؤولية المدنية ترفع الدعوى بموجبها مباشرة ضد المؤمن وليس ضد المسؤول عن الضرر، ومن هذه الناحية يبدو أن صناديق التعويض المنشأة وفق التشريع الأمريكي تؤدي دورا احتياطيا، ما دام أنّه لا يمكن اللجوء إليها إلا بعد استنفاد المضرورون إجراءات رفع الدعوى، وفي حالة ما إذا قام الصندوق بالوفاء بأي مبلغ له أن يتقدم ليحل محل المضرورين في مطالبة الشخص المسؤول وضامنه أما إذا قدم المضرور دعواه ضد المسؤول فإنّه لا يستطيع طوال نظر الدعوى الحصول على التعويض<sup>2</sup>.

بالإضافة إلى الآليات القانونية المكملة لقواعد المسؤولية في مجال التعويض لا تهدف فقط إلى إصلاح الأضرار التي تمس مصالح الأفراد وممتلكاتهم وإنما أكثر من ذلك فهي ترمي إلى ضمان إصلاح الأضرار التي تمس المصالح العامة والموارد البيئية باعتبار أنّ الحقوق البيئية هي حقوق مشتركة ولها علاقة وثيقة بالمصلحة العامة، وأنّ الضرر البيئي هو ضرر عيني يمس البيئة ومكوناتها الأساسية بغض النظر عن انعكاسه على الأفراد.

يتضح مما سبق أنّه على الرغم من أنّ المسؤولية عن ضرر التلوث بالزيت تقع في الأساس على عاتق الصناعة الملاحية ومؤمنيه، ارتأى المشرع الدولي أنّ الضمان الناشئ عن هذه المسؤولية لا يكفي لمواجهة الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت لا سيما في حالة الحوادث التي تأخذ شكل

<sup>1</sup> - وهو يعد من أهم الوسائل التكميلية لتغطية و إصلاح الضرر البيئي الناتج عن التلوث بالزيت بالولايات المتحدة الأمريكية بعد اعتماد قانون Oil Pollution Act إثر كارثة Exxon Valdez ، وعلى هذا الأساس فقد منحه المشرع الأمريكي الشخصية المعنوية حتى يتسنى له أداء مهامه في مجال التعويض، مع العلم أنّ المشرع الأمريكي حدد مبلغ التعويض بما لا يزيد عن 900.000 دولار خصوصا لتغطية الأضرار الناتجة عن الكوارث الطبيعية. إنّ أهم مصادر تمويل الصندوق تتمثل في الضرائب المفروضة على الزيت التي يتم تحصيلها من الجزاءات المالية التي تفرض وفقا للقانون، وكذا مبالغ التعويض التي يستردها الصندوق من المسؤولية والضامنين.

تعتبر حادثة تسرب Exxon Valdez إحدى أكبر الحوادث البحرية خطيرة وجسامة في التاريخ الحديث، والتي وقعت في المياه الأمريكية وتسببت في ضرر جسيم لسواحل الولايات المتحدة والبيئة البحرية فيها. ففي 23 مارس 1989 جنحت ناقلة البترول Exxon Valdez في مضيق الأمير وليام بالأسكا مما أدى إلى تسرب 38000 طن من البترول في المحيط وتلوث أزيد من 1000 ميل من ساحل الأسكا و نفوق 26000 طائر بحري، علاوة على العديد من الأضرار الجسيمة الأخرى التي وقعت في المنطقة المحيطة بالحادثة والتي تُعد من أغنى مناطق أمريكا الشمالية من حيث الثروة السمكية وصناعة الصيد.

Jean-Pierre BEURIER : « Droits Maritimes », op.cit. P 963.

جلال وفاء محمدين : نفس المرجع. ص 117.

<sup>2</sup> - حميدة جميلة : نفس المرجع. ص 370.

الكارثة. لذا فقد أقام نظاماً للضمان لا يستند على فكرة المسؤولية بل على توزيع عبء خطر التلوث بين المصالح الملاحية والمصالح التجارية<sup>1</sup>.

أما الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضرارة عن طريق البحر لعام 1996م، والتي لم تدخل بعد حيز النفاذ فقد جعلت المسؤولية على عاتق الملوث مسؤولية صارمة. فمالك السفينة يتحمل مسؤولية الأضرار التي تغطيها الاتفاقية والتي تشمل فقدان الحياة، الأضرار البدنية، فقدان الأموال أو الغرر بها خارج السفينة، فقدان أو الضرر من خلال تلوث المحيط، تكاليف التدابير الوقائية وكذلك الضرر المستقبلي المحدث بفعل تلك المواد<sup>2</sup>. ولا تشمل الاتفاقية الأضرار الناشئة عن انسكاب النفط لأنّ هذه الأضرار تغطيها اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969م.

وفق نص الاتفاقية يتحمل مالك السفينة الأضرار سائلة الذكر إذا وقعت بفعل مادة من المواد التي عدتها الاتفاقية وكانت منقولة على سفينته. والمسؤولية هنا مسؤولية صارمة لا يمكن دفعها إلا بإثبات أنّ الضرر وقع نتيجة فعل حربي أو بسبب ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا يمكن تفاديه، أو كانت بسبب طرف ثالث أو بسبب إهمال سلطة حكومية مسؤولة عن حفظ الأنوار أو غير ذلك من المساعدات<sup>3</sup>. ومقابل جعل المسؤولية صارمة قامت الاتفاقية بتحديد مسؤولية ملاك السفن، كما أنشأت صندوقاً للتعويض ممولاً من طرف الأشخاص الذين لهم مصالح في شحن المواد الخطرة.

يلتزم الصندوق بالتعويض كطريقة احتياطية لمصلحة المتضررين، حيث يتدخل الصندوق لتعويض الضحايا في حالة عدم قيام مسؤولية مالك السفينة في الحالات المنصوص عليها أعلاه. كذلك يلتزم الصندوق بالتعويض إذا كان مالك السفينة عاجزاً مادياً رغم وجود التأمين، كأن يكون الضرر يساوي مبالغ تفوق الحدود القصوى لمسؤولية المالك<sup>4</sup>.

في الأخير تجدر الإشارة إلى أنّ مسؤولية الصندوق مسؤولية محدودة حيث لا يلتزم بالتعويض إلاّ بعد أن يُطلب من مالك السفينة دفع ما عليه من تعويضات.

<sup>1</sup> - محمد السيد الفقي : نفس المرجع. ص 389.

<sup>2</sup> - المادة 01 فقرة 06 من الاتفاقية.

<sup>3</sup> - المادة 07 من الاتفاقية.

<sup>4</sup> - العربي بوكعبان : "القانون البحري". ص 207. محمد بزاز : نفس المرجع، ص 391.



## الفرع الثاني : التعاون الدولي في مواجهة تلوث البيئة البحرية

استهلّت اتفاقية قانون البحار الجزء الثاني عشر المتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها بالتزام عام للدول بما فيها دولة العلم من خلال المادة 192 بنصها أن "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها". لتحقيق هذا الالتزام، وباعتبار الاتفاقية الإطار العام لكل الأنشطة البحرية وما يتصل بها، فإنّ أحكامها تُشجع الدول على التعاون العالمي والإقليمي في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من خلال المادة 197 التي تدعو إلى تعاون الدول على أساس عالمي (أولاً). وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، على صياغة ووضع قواعد ومعايير دولية، وممارسات وإجراءات دولية موصى بها، تتماشى مع الاتفاقية لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها<sup>1</sup>، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة<sup>2</sup> (ثانياً).

تجسد هذا التعاون قبل الاتفاقية و تعزز بعد صدورها، وذلك من خلال مجموعة الاتفاقيات الدولية ذات الصلة التي تمّ اعتمادها من طرف المجموعة الدولية بإشراف المنظمة البحرية الدولية التي دعمت منذ إنشائها، اعتماد مجموعة شاملة من الاتفاقيات والتوصيات الدولية تنظّم كل جانب من جوانب الشحن بالسفن، بما في ذلك عدد من المعاهدات المتعلقة بالتلوث النفطي والتلوث من السفن والمسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي والجاهزية للطوارئ. هذه الترسنة من النصوص اعتمدت في توجيهها مقاربة الوقاية، فهي تهدف لوقاية البيئة البحرية من التلوث بداية، ثمّ في مرحلة لاحقة عند حدوث الضرر يُشرع التعويض.

<sup>1</sup> - والراجع أنّ المؤتمر الثالث حول قانون البحار، وخلال بحثه لموضوع البيئة، كان يحيل إحالة واضحة على اتفاقية ماربول لعام 1973م فهذه الأخيرة تخضع السفن لجملة من الشروط والواجبات، أقلها حملها للشهادة طبقاً لأحكام قواعد التفتيش الذي تخضع له السفينة وجوباً، سواء في ميناء دولة علمها أو عند رسوها في الموانئ الأخرى للدول المتعاقدة، ويتناول التفتيش في جملة ما يتناول، التحقق من أنّ السفينة صالحة للملاحة. وفي حالة وجود تباين في هذه المواصفات أو أنّ السفينة تُشكل خطراً على البيئة البحرية، أجاز التفتيش عدم إخلاء سبيل السفينة للإبحار مع تقييد من الإجراءات القانونية كإخطار قنصل دولة علمها. لخضر زازة : المرجع السابق، ص140.

<sup>2</sup> - ذلك أنّ اتفاقية قانون البحار وإن كانت تهدف إلى تنظيم عالمي للمسائل المرتبطة بالبحر إلا أنّ الخصوصية الإقليمية أمر لا يمكن تجاوزه وهو ما يظهر من خلال المادة 123 من الاتفاقية تحت عنوان "تعاون الدول المشاطنة لبحار مغلقة أو شبه مغلقة" التي تدعو إلى الأخذ بعين الاعتبار الخصوصية الإقليمية لكل بحر.

الجدير بالذكر هنا أنّ مقارنة الوقاية عموماً وجدت طريقها للظهور من خلال قانون البيئة الذي ما فتئ يتطور خلال السنوات الأخيرة سواء من حيث النصوص المنظمة لموضوع البيئة البحرية<sup>1</sup>، أو من حيث القضايا المطروحة أمام القضاء بهذا الخصوص<sup>2</sup> نتيجة إهمال الإنسان للطبيعة وما أسفر عنه من نتائج عكسية.

### أولاً : التعاون العالمي من خلال برنامج الأمم المتحدة للبيئة

لقد أظهرت التجربة أنّ وقوع حوادث بحرية تُلحق أضراراً بالبيئة البحرية تقتضي بالدرجة الأولى تدخل الدولة الساحلية المعنية مباشرة، أي يتطلب الوضع عملاً وطنياً لمكافحة التلوث، والذي يجب أن يكون في إطار دولي منظم لمكافحة آثار التلوث على البيئة البحرية. نجاح مكافحة التلوث يتوقف على السرعة وحسن التنظيم وما يُرافق ذلك من استعداد أو تحضير مسبق، واتخاذ تدابير قبلية تحسباً لحدوث حالات طارئة وتجريب تلك التدابير<sup>3</sup>. هذا التدبير لا تكون ذات فعالية إلا إذا وضعت بالتنسيق مع دول مجاورة في إطار إقليمي من خلال اتفاقيات إقليمية.

تلزم المادة 194 فقرة (1) من اتفاقية قانون البحار الدول أن تتخذ منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء، جميع ما يلزم من التدابير مع الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أياً كان مصدره، مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدرتها وتسعى للموائمة بين سياساتها في هذا الصدد.

<sup>1</sup> - 1992 Rio Declaration, 1992 Convention on the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic (OSPAR Convention), 1992 Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea (Helsinki Convention), the 1995 Agreement for the Implementation of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks (UN Fish Stocks Agreement), 1996 London Protocol to the Convention on the Prevention of Pollution by Dumping of Wastes, 2000 Cartagena Protocol on Biosafety, and 2001 Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants.

Runyu WANG : « The precautionary principle in maritime affairs ». In WMUJ Marit Affaires. Springer, 2011. P 144.

<sup>2</sup> - Since 1995, the Nuclear Test Case filed before the International Court of Justice (ICJ), and a few cases relating to the precautionary principle have been submitted to various international bodies, such as the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS), the WTO Appellate Body, the European Court of Justice, and the European Court of Human Rights. Runyu Wang : op.cit.

<sup>3</sup> - محمد بزاز : نفس المرجع. ص 286.

يتضح من نص المادة أنّ التلوث البحري لا يلزم بالضرورة أن تكون آثاره وقعت بالفعل، بل يكفي احتمال حدوث ضرر في المستقبل، وبالتالي يكون تعريف التلوث الوارد في اتفاقية قانون البحار متفقاً مع مضمون الالتزام في جانبه الوقائي والعلاجي<sup>1</sup>.

في هذا الإطار سارعت الدول إلى وضع اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف، باعتماد ودعم خطة أو خطط وطنية أو إقليمية للطوارئ لمواجهة الحالات البحرية الطارئة ومكافحة التلوث بالنفط وبالمواد الضارة في المنطقة البحرية المعنية. وقد سبق اتفاقية قانون البحار وضع اتفاقيات إقليمية لمكافحة التلوث البحري إقليمياً تمثلت في اتفاقية برشلونة سنة 1976م لحماية البيئة البحرية في البحر المتوسط، اتفاقية الكويت سنة 1978م، اتفاقية أبيدجان سنة 1981م، اتفاقية ليما 1981م. تبعت هذه الاتفاقيات كل من اتفاقية جدة سنة 1982م، اتفاقية قرطاجنة 1983م، اتفاقية نيروبي سنة 1985م، اتفاقية نومييا سنة 1986، اتفاقية لشبونة سنة 1990م واتفاقية لندن سنة 1990م.

في ذات السياق اعتمد برنامج الأمم المتحدة للبيئة على برنامج البحار الإقليمية حيث يُمكن أن يساهم بها في منع حدوث انسكابات كبرى للنفط وفي الاستجابة لها، فُيساهم بذلك في التقليل من تلوث المحيطات وفي زيادة أمنها. غير أنّ البرنامج ليس له أي دور مباشر في الجوانب القانونية أو المؤسسية المتصلة برقابة دولة العلم<sup>2</sup>.

يتيح برنامج البحار الإقليمية إطاراً قانونياً وإدارياً وفنياً ومالياً رئيسياً لتنفيذ جدول أعمال القرن 21 وبصورة خاصة الفصل 17 منه المتعلق بالمحيطات<sup>3</sup>، وهو يستند إلى خطط عمل منقحة دورية اعتمدها اجتماعات حكومية دولية رفيعة المستوى ويجري تنفيذها، في معظم الحالات في إطار الاتفاقيات المشار إليها سابقاً الملزمة قانوناً والمتعلقة بالبحار الإقليمية، وذلك تحت سلطة اجتماعات الأطراف المتعاقدة في تلك الاتفاقيات أو اجتماعات حكومية دولية. وتوفر برامج البحار الإقليمية إطاراً تقنياً وعلمياً وقانونياً ومؤسسياً لتيسير التنفيذ الفعّال للاتفاقات الدولية على الصعيدين الإقليمي ودون الإقليمي.

<sup>1</sup> - مصطفى أحمد أبو الخير: نفس المرجع. ص 237.

Nicolas DE SADELEER : op.cit. P 106. Runyu WANG : op.cit. P 144.

<sup>2</sup> - تقرير من إعداد أمانة برنامج الأمم المتحدة للبيئة، ملحق بتقرير الفريق الاستشاري المعني بالتنفيذ من قبل دولة العلم المقدم أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة المؤرخ في 05 مارس 2004م. A/59/63. ص 52. محمد بزاز : نفس المرجع. ص 25.

<sup>3</sup> - تم بموجب توصية الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 228/44 لسنة 1990م الدعوة لعقد مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة والتنمية CNUED على مستوى عالي، من أهم قراراته اعتماد برنامج نشاط للتنمية المستدامة المعروف بجدول أعمال القرن 21. يعتبر الجدول الوثيقة الأساسية للمؤتمر وتُعد بمثابة خطة عمل للمستقبل من أجل القيام بتنمية مستدامة، حيث تنقسم إلى 40 فصلاً يُشكل كل فصل منها معالجة موضوع معين من موضوعات البيئة على المستوى العالمي ومن بينها ما يتعلق بحماية البحار والمحيطات من التلوث. نصر الدين هنوني: "الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري"، دار هومة للنشر والطباعة والتوزيع. 2013م، الجزائر. ص 360.

وقد وضع برنامج البحار الإقليمية الذي يضطلع به برنامج الأمم المتحدة للبيئة على أساس خطط عمل إقليمية متصلة بكتلة مائية مشتركة، اعتمدها اجتماعات حكومية دولية رفيعة المستوى ويجري تنفيذها، في معظم الحالات، في إطار اتفاقية ملزمة قانوناً متعلقة بالبحار الإقليمية، والبروتوكولات المتصلة بها لها منظور تقني، ومنها على سبيل المثال التعاون في حالات الطوارئ الناجمة عن أنشطة متصلة بأنشطة الملاحة البحرية<sup>1</sup>.

وقد صُمم كل برنامج وفقاً لاحتياجات الدول الساحلية التي يشملها، غير أنّ كافة البرامج تستند إلى عناصر متماثلة هي:

\* إنشاء خطة عمل للتعاون الإقليمي بشأن الإدارة، والحماية، وإعادة التأهيل، والتنمية المستدامة، والرصد، والبحث والتقييم، للموارد الساحلية والبحرية.

\* وضع اتفاق حكومي متعلق باتفاقية إطارية يتضمن مبادئ والتزامات عامة (ولو أنّه يجري في بعض الحالات تشغيل برامج بدون اتفاقات ملزمة قانوناً).

\* بروتوكولات تقنية مفصلة تعالج مشاكل بيئية معينة متصلة بحماية البيئة البحرية، مثل التآهب والاستجابة والتعاون في حالات الطوارئ الناجمة عن انسكابات مواد ضارة، وإغراق النفايات، والتنوع البيولوجي، والمحميات، والأنشطة في المناطق الأرضية.

والهدف الرئيسي لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة والنظم أو المبادرات الدولية هو التقليل من خطر انسكابات النفط من ناقلات غير مستوفية للمعايير، إذ فيما يتعلق برقابة دولة العلم، يُعتبر بمثابة إثبات أنّ برامج البحار الإقليمية التابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، تُشكل أداة للتنفيذ الإقليمي لأنشطة وضع ورصد وتنفيذ وإنفاذ هذه المبادرة العالمية التي نشأت أصلاً داخل المنظمة البحرية الدولية.

إنّ أنشطة الوقاية و التآهب والاستجابة فيما يتعلق بالتلوث البحري الناجم عن أنشطة متصلة بالسفن تنظم، على الصعيد العالمي، بواسطة اتفاقيات عالمية تعتمد في معظم الحالات المنظمة البحرية الدولية. وتهدف الترتيبات الإقليمية المتصلة بمنع التلوث من مصادر بحرية والاستجابة لها إلى تنظيم التعاون من أجل التنفيذ الكفؤ والفعال للاتفاقيات العالمية، وهي إعراب عن الالتزام السياسي لحكومات منطقة معينة بالتعاون في هذا الشأن. وبما أنّ النقل البحري نشاط ذو نطاق عالمي اعتمدت له أنظمة على الصعيد العالمي، فإنّ أمانات مختلف برامج البحار الإقليمية والمراكز الإقليمية الخاصة بها والمعنية بالاستجابة للتلوث الناجم عن حوادث يمكن أن تستخدم كمنهاج قائم وفعال لتحسين وتنسيق

<sup>1</sup> - تقرير من إعداد أمانة برنامج الأمم المتحدة للبيئة. A/59/63. ص 53.

التنفيذ الإقليمي للاتفاقات والبرامج والمبادرات الدولية المتصلة بالتلوث الناجم عن السفن والتلوث من مصادر بحرية<sup>1</sup>.

وأنشأ بعض من برامج البحار الإقليمية (البحر الأبيض المتوسط، والبحر الكاريبي، وشمال غربي المحيط الهادئ، والمنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية/ المنطقة البحرية لاتفاقية الكويت) مراكز أنشطة إقليمية متخصصة وخاصة بها، تشترك في تشغيلها، في معظم الحالات، المنظمة البحرية الدولية مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، وهي تهدف إلى معالجة مسائل منع حدوث حالات للطوارئ وحوادث التلوث الناشئة عن مصادر بحرية والتأهب والاستجابة لها. وتتمثل مراكز الأنشطة الإقليمية هذه، في معظمها، في تجميع للموارد والخبرة لمساعدة البلدان المتعاقدة أو الأعضاء في الجهود التي تبذلها لوضع خطط وطنية للطوارئ وتنمية القدرات الوطنية، وكذلك كأداة لتشجيع التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف في مجالي التأهب والاستجابة. وبالإضافة إلى هذه المسؤولية العامة، قام بعض من هذه المراكز بتطوير مجال تخصصها أو ممارستها وفقاً للاحتياجات في المنطقة، واستخدام كل منها، لتحقيق ذلك، شبكة من المؤسسات المشاركة من المنطقة العاملة في المجالين العلمي والأكاديمي وفي مجال وضع السياسات، وذات الصلة بالولاية الخاصة للمركز<sup>2</sup>.

ويقوم برنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة البحرية الدولية، بصورة مشتركة، بتشغيل أو تيسير تشغيل مراكز النشاط الإقليمي للتأهب والاستجابة لحالات الطوارئ البيئية البحرية، مثال ذلك مركز النشاط الإقليمي في إطار خطة عمل شمال غربي المحيط الهادئ (الذي يوجد مقره في دايجون، جمهورية كوريا). ومركز النشاط الإقليمي التابع للمركز الإقليمي للمعلومات والتدريب بشأن طوارئ التلوث البحري لمنطقة البحر الكاريبي الكبرى الموجود في كوراكاو، جزر الأنتيل الهولندية. مركز الاستجابة لحالات الطوارئ لمنطقة البحر الأسود، الذي يوجد مقره في فارنا، بلغاريا. ومركز المعونة المتبادلة في حالات الطوارئ البحرية لمنطقة المكتب الإقليمي لاتفاقية الكويت لحماية البيئة البحرية، الموجود بالمنامة، البحرين.

<sup>1</sup> - تقرير من إعداد أمانة برنامج الأمم المتحدة للبيئة. A/59/63. ص 54.

<sup>2</sup> - نفس المرجع.

## ثانيا : التعاون الإقليمي: حالة البحر الأبيض المتوسط

على الصعيد الإقليمي وفي سياق المادة 123 من اتفاقية قانون البحار كما سبق الإشارة إليه، ظهرت عدة مبادرات إقليمية للتعاون الإقليمي في مجال السلامة البحرية بصفة عامة بما فيها حماية البيئة البحرية من التلوث. من ذلك إنشاء المجلس والبرلمان الأوروبي للوكالة الأوروبية للسلامة البحرية<sup>1</sup> مقرها بروكسل. تهتم الوكالة بمسائل التلوث البحري من خلال لجنة السلامة البحرية والوقاية من التلوث البحري<sup>2</sup>.

في ذات السياق وضعت خطة عمل البحر الأبيض المتوسط في إطار اتفاقية برشلونة لعام 1976م كمثال للتعاون الإقليمي في ميدان حماية البيئة البحرية من الحوادث البحرية والإفراغات غير القانونية من السفن<sup>3</sup>. حيث أدى انشغال الدول المشاركة في تلك الخطة بخصوص الحوادث الكبرى وأيضا بخصوص الحوادث الأقل حجما وإفراغات النفط الناجمة عن تشغيل سفن الشحن وعن أنشطة نقل النفط إلى إنشاء وتشغيل المركز الإقليمي للاستجابة لطوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

وبحكم أنّ الجزائر طرف في اتفاقية برشلونة لعام 1976م، نكتفي هنا بعرض دور المركز الإقليمي للاستجابة لطوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط. حيث ولأغراض الإثبات، يُعتبر المركز كمثال للمنهج الذي يُمكن توفيره لتنفيذ نظام دولة العلم<sup>4</sup>. وهدف برنامج الأمم المتحدة للبيئة هو إنشاء مراكز أنشطة إقليمية وفقا لنموذج ذلك المركز في مناطق جميع اتفاقيات وخطط عمل البحار الإقليمية.

<sup>1</sup> - Règl 1406/2002 du Conseil et du Parlement, 27juin 2002, instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime. JOCE L 208, 5 aout 2002.

<sup>2</sup> - Règl 2099/2002 du Conseil et du Parlement, 05 novembre 2002, instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires. JOCE L 324, 29 novembre 2002.

Jean-Pierre Beurier : « Droits Maritimes », op.cit. P 162.

<sup>3</sup> - باعتبار البحر الأبيض المتوسط بحر شبه مغلق، هذه الخاصية تجعل تجدد المياه فيه يكون أبطأ من غيره من المسطحات المائية المفتوحة مما يجعله يتأثر سلبا وبسرعة بأي نشاط يتسبب في تلوثه مما استدعى إلى تصنيفه كمنطقة خاصة بموجب اتفاقية ماربول كما سبق الإشارة إليه.

<sup>4</sup> - حيث يُعتبر أول مركز إقليمي تمّ إنشائه في إطار برنامج البحار الإقليمية لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة. مصطفى أحمد أبو الخير: "الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار". الطبعة الأولى. إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة. سنة 2012م. ص315.

Françoise ODIER : « Conventions internationales, droit applicable en Méditerranée », Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, IMTM, Annales 2009. P 134.

## أولا : الإطار المؤسسي للمركز الإقليمي للاستجابة لطوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض

### المتوسط

أنشئ المركز الإقليمي للاستجابة لطوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط<sup>1</sup> بمالطا بتاريخ 11 ديسمبر 1976م لمساعدة دول حوض البحر المتوسط في تطوير نظمها الوطنية للتأهب والاستجابة وفي إعداد وتنفيذ خططها الوطنية لمواجهة طوارئ التلوث البحري الناجمة عن أنشطة متصلة بالسفن. ويرمي المركز إلى تعزيز قدرات الدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط بغية منع التلوث من السفن وتأمين التنفيذ الفعال لقواعد السلامة والأمن المعترف بها عموما على الصعيد الدولي. يعمل المركز تحت إدارة المنظمة البحرية الدولية وممول من طرف الصندوق المخصص للبحر المتوسط<sup>2</sup>.

ويهدف المركز أيضا إلى تنمية وتيسير التعاون الإقليمي في ميدان منع التلوث من ناقلات النفط والسفن الأخرى، فضلا عن التعاون في ميداني التأهب والاستجابة في مكافحة التلوث البحري الناتج عن الحوادث. وقد وضع المركز نظاما إقليميا للإنذار والاتصالات في حالة نشوء حالة طوارئ بسبب تلوث بحري، وهو يؤدي دورا حاسما في تشجيع التنفيذ الفعال للمنظمة الدولية ذات الصلة، بما في ذلك الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن ماربول 78/73، والاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون بشأن التلوث بالنفط لعام 1990م وذلك حسب الانطباق، من جانب دول العلم وأدول الميناء أو الدول الساحلية<sup>3</sup>.

الجزائر باعتبارها طرفاً في اتفاقية برشلونة، لها دور فعال في المساهمة في مواجهة التلوث البحري خصوصا من النفط. فهي تتوفر على ثلاثة عشر (13) ميناء تجاري، ثلاثة موانئ منها خاصة بنقل النفط والميثان (أرزيبو، الجزائر وسكيدة). إضافة إلى ذلك يتموقع الساحل الجزائري على بُعد أميال من الطريق البحري لناقلات الصهاريج في البحر المتوسط وهي الطريق الأكثر كثافة من حيث حركة ونوعية المواد المنقولة على الصعيد العالمي<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - REMPEC : Regional Marine Emergency Response Center / Centre Régional de Réponse aux Urgences liées à la Pollution Marine.

<sup>2</sup> - رغم إشراف المنظمة البحرية الدولية على المركز إلا أنّ القرارات تُتخذ من طرف الدول الأطراف في اتفاقية برشلونة.  
Albert BERGONZO : « Pollutions par Hydrocarbures en Méditerranée : prévention et contrôle », Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, IMTM, Annales 2009. P 45.

<sup>3</sup> - Albert BERGONZO : op.cit. P 48.

<sup>4</sup> - سنويا، وعبر هذه الطريق تمر 5000 ناقلة نفط، 2000 ناقلة مواد كيميائية و1300 ناقلة الغاز الطبيعي السائل. يكون بذلك مجموع الحمولات المنقولة 500 مليون طن من النفط و40.000 طن من المواد الكيميائية. أمام هذه الأرقام يتضح أنّ التلوث التشغيلي وحده يُشكل تهديدا على البيئة البحرية في حوض المتوسط.=

إلى جانب مهامه السابقة الذكر، يقوم المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط بتنفيذ مشروع متعلق بمرافق الاستقبال في الموانئ بالمنطقة. ويهدف المشروع إلى التقليل من تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفايات الصلبة والمياه الملوثة بالنفط والفضلات النفطية من السفن. وهو يرمي، بتحديد أكثر إلى التشجيع، وفقا للمرفقين الأول والخامس للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ماربول على إقامة مرافق استقبال في الموانئ لتجميع القمامة، ومياه السفينة، والنفايات النفطية الآتية من السفن. غير أنه من الناحية العملية فحتى بوجود هذه المرافق على مستوى بعض الموانئ فإن الاستغلال المكثف لا يُمكنها من استيعاب كل كمية المياه الملوثة بما فيها مياه الصابورة<sup>1</sup>.

### ثانيا : المهمة الوقائية للمركز

في الجانب الوقائي، ثمة حاجة لاتفاقيات إقليمية ملزمة قانونا من أجل تحقيق فعالية التعاون الإقليمي ولإتاحة الأساس القانوني لحصول السلطات المختصة على الدعم والتمويل. وقد سمح اعتماد، بروتوكول خطة عمل البحر الأبيض المتوسط الجديد لاتفاقية برشلونة، في عام 2002م المتعلق بالتعاون في منع التلوث الناجم عن السفن وفي حالات الطوارئ، ومكافحة التلوث في البحر الأبيض المتوسط بتوفير الأساس القانوني اللازم لقيام المركز الإقليمي للاستجابة لطوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط بتركيز جهوده على التصدي على مشكلة كل من التلوث التشغيلي<sup>2</sup> والتلوث في حالات الحوادث الآتية من السفن<sup>3</sup>.

=Larbi BOUKABANE & Fatima BOUKHATMI : « La responsabilité pénal pour atteintes à l'environnement en droit algérien », Environnement et développement durable, Les revues Juris Classeur. N°07, Juillet 2011. P 10.

<sup>1</sup> - Mohamed KAHLOULA : op.cit. P 09.

<sup>2</sup> - تجدر الإشارة هنا أنّ التلوث الأكثر انتشارا والأكثر خطورة على النظام الإيكولوجي في حوض المتوسط هو ذلك الناتج عن تشغيل السفن سواء بتفريغ مياه الصابورة أو تنظيف خزانات الوقود. حيث قدّر بعض الخبراء أنّ مصادر هذا التلوث غير قانونية على اعتبار أنّ اتفاقية ماربول تُلزم السفن بإجراءات خاصة (تفريغ الصابورة النظيف وإلقاء الأمزجة الزيتية في الأماكن المخصصة)، إلاّ أنّه لا يتم احترام هذه الإجراءات. الإفراعات الغير قانونية في حوض المتوسط تُعادل من 50 إلى 75 مرة ما خلّفته سفينة إيريك (20.000 طن). الصندوق العالمي للطبيعة WWF صنّف هذا التلوث بالروتيني الناتج عن جميع أصناف السفن.

Mustapha El KHAYAT : « La Méditerranée face au trafic croissant de transports des hydrocarbures », Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, IMTM, Annales 2009. P 142.

<sup>3</sup> - عرف البحر المتوسط أكبر رابع حادث تلوث بالنفط على الصعيد الدولي سنة 1991م قرب مدينة جنوة الإيطالية، حين غرقت السفينة Haven مخلفة انسكاب 144.000 طن من النفط مقارنة بسفينة إيريك (20.000 طن). Mustapha El KHAYAT : op.cit. P 142.



وكأداة قانونية مكّمة للاتفاقية، يضع بروتوكول الوقاية وحالات الطوارئ المبادئ الرئيسية للتعاون في معالجة الأخطار التي تهدد البيئة البحرية والسواحل من جراء الإفراغات في حالات الحوادث أو تلك الناتجة عن تراكم الكميات الصغيرة من النفط أو المواد الضارة الأخرى المفرغة.

وباعتماد بروتوكول الوقاية وحالات الطوارئ، اغتنمت دول منطقة البحر الأبيض المتوسط الفرصة لوضع استراتيجية قائمة على أساس قانوني سليم وأصبح لديها الآن الإطار القانوني اللازم لتمكينها من العمل معا على التقليل من الأثر المترتب على أنشطة السفن وللقيام، في إطار إجراءات تعاونية، بمعالجة قضايا هامة مثل إنشاء مرافق للاستقبال بالموانئ، وإدارة مياه الصابورة، ومراقبة عمليات الإفراغ، ومقاضاة المخالفين، وموانئ وأماكن الملاذ للسفن في حالات الاستغاثة، وسلامة الملاحة، والمعينات الملاحية.

إن الفوائد القانونية التي تمّ تحقيقها بفضل بروتوكول الوقاية وحالات الطوارئ الجديد تشمل في المقام الأول حقيقة أنّ هذا البروتوكول يتطرق لمسألة الوقاية من التلوث الذي تتسبب فيه السفن بالإضافة إلى مسألتي التأهب والاستجابة، في حين أنّ البروتوكول السابق كان مكرسا للتعاون بين البلدان الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط في ميدان التأهب والاستجابة لحالات الحوادث البحرية التي تتسبب في تلوث البحر أو تهدد بتلويثه.

ثانياً، ففي حين كان مجال تركيز البروتوكول السابق مقصوراً على دور الدولة الساحلية التي توجد في خط المواجهة للتصدي إلى التلوث أو خطر التلوث نتيجة للحوادث، يدعو البروتوكول الجديد، وفقاً للقانون الدولي للبحار، إلى مساهمة ومشاركة عدد من الأطراف، هي الدولة الساحلية، وكذلك دولة العلم، فيما يتعلق برقابة دولة العلم ودولة الميناء، ولا سيما فيما يتعلق بتوفير مرافق استقبال ملائمة في الموانئ واستقبال السفن في حالات الاستغاثة في موانئ وأماكن الملاذ. ولا شك في أنّ أداء الدول المشاطئة للواجبات التي يُسندها البروتوكول الجديد إلى الدول الساحلية ودول العلم ودول الميناء يُشكل الوسيلة الملائمة للتمكن أخيراً من مراقبة جميع جوانب التلوث الذي تتسبب فيه السفن في البحر الأبيض المتوسط.

وفيما يتعلق، على نحو أكثر تحديداً، بمنع التلوث، يتمثل أحد الأهداف المقبلة للمركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط والمراكز الأخرى المخصصة لبحار إقليمية في تحسين معيار تفتيش دولة العلم ودولة الميناء، وذلك بوضع معيار إقليمي

مؤد لإجراءات تفتيش السفن، وتحسين خبرة موظفي التفتيش ومعرفتهم من خلال وضع برنامج، عن طريق المراكز الإقليمية، لتدريب الموظفين<sup>1</sup>.

### ثالثاً: مهمة التأهب والاستجابة

بالإضافة إلى العناصر القانونية والمؤسسية، يمكن لمراكز الأنشطة الإقليمية المتخصصة، العاملة كجزء من أمانات البحار الإقليمية، أن تساهم في الجوانب التنفيذية للاستجابة في مكافحة الانسكابات الفعلية وتخفيف أثرها بعد أن يكون النفط قد بلغ مياه البحر.

وكمثال لما ورد أعلاه، شكّلت وحدة المساعدة الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط للاستجابة لحالات التلوث البحري الناتجة عن حوادث، وذلك في إطار بروتوكول الطوارئ لخطّة عمل البحر الأبيض المتوسط، وتعمل الوحدة داخل المركز الإقليمي للاستجابة لحالات طوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط. ويتحول الخبراء، المنتمون إلى الوحدة، إلى موقع الحادثة لتوفير المشورة والخبرة التقنية للسلطات بُغية مساعدتها في أثناء المراحل الأولية على اتخاذ القرارات بشأن تدابير الاستجابة والمساعدة الإضافية اللازمة. ويتمثل دور آخر للوحدة في مساعدة الدولة مقدّمة الطلب على تنفيذ الأحكام المتعلقة بالتعاون الإقليمي في حالات الطوارئ، وذلك بالخصوص من خلال الترتيبات والإجراءات التي اعتمدها الأطراف المتعاقدة بهدف تيسير التعاون والمساعدة المتبادلة.

ومن الأهداف الرئيسية لاتفاقية الاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي لعام 1990م تنمية التعاون وتيسير المساعدة في التصدي للتلوث على الصعيد العالمي. وحين تكون قدرة منطقة ما غير كافية لمواجهة حالة طوارئ، يُمكن الحصول على المساعدة بصورة مباشرة من الأطراف في تلك الاتفاقية أو عن طريق المنظمة البحرية الدولية بموجب الاتفاقية. وينبغي وضع إجراءات لعمليات الاستجابة المشتركة كجزء من نظام التأهب والاستجابة، وذلك باستخدام المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية فيما يتعلق على وجه الخصوص بالترتيبات الإدارية المتعلقة، مثلاً، بمسائل الجمارك والهجرة.

<sup>1</sup> - بهذا الخصوص ساهم المركز إلى جانب الاتحاد الأوروبي في إطلاق برنامج Safemed سنة 2006م، وذلك من خلال تكوين العامل البشري، ترقية التنسيق بين الأنظمة البحرية وإجراء دراسات لتحديد التطبيقات المثلى في الميدان البحري. كما تمت الاستفادة من خبرة المركز في إثراء البرنامج والمساهمة في تحقيق الأهداف المرجوة منه. إذ يهدف البرنامج لمساعدة الدول المتوسطية في تحسين امتثالها للالتزامات المفروضة عليها بموجب الاتفاقيات الموقعة في إطار المنظمة البحرية الدولية سواء ما تعلق منها بسلامة الملاحة أو بحماية البيئة البحرية. Albert BERGONZO : op.cit. P 49.

وقد أدى التعاون بين المنظمة البحرية الدولية و برنامج الأمم المتحدة للبيئة دورا هاما في وضع ترتيبات إقليمية للتعاون في مجالي التأهب والاستجابة، وتم الآن اعتماد ترتيبات إقليمية في معظم مناطق العالم. وبموجب هذه الاتفاقات، وُضعت خطط إقليمية ودون إقليمية للطوارئ في العديد من أنحاء العالم، وتسنى بذلك تأمين الإدماج الفعّال لآليات الاستجابة للتلوث البحري في الإطار العام لاتفاقيات وبرامج البحار الإقليمية.

وقبل أن يتم اعتماد اتفاقية عام 1990م للتأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي، لم تتفك المنظمة البحرية الدولية و برنامج الأمم المتحدة للبيئة ومنظمات أخرى تتعاون بنشاط طيلة سنوات عديدة في تشجيع وضع ترتيبات إقليمية لمكافحة التلوث البحري في حالات الطوارئ . وقد أدى هذا التعاون إلى وضع ترتيبات إقليمية حكومية دولية تُلزم مجموعات الدول وأمانات تلك الاتفاقيات الإقليمية بالتعاون في الاستجابة لحوادث التلوث البحري الكبرى التي يرجح أن يصل تأثيرها إلى أكثر من دولة واحدة ويتعزز هذا الالتزام في مناطق عديدة بوضع خطط طوارئ إقليمية ودون إقليمية وإنشاء مراكز إقليمية<sup>1</sup>.

#### **رابعا: التعاون فيما بين الوكالات**

من البديهي أن الحاجة قائمة لتعاون بين الوكالات في وضع استراتيجيات عالمية وإقليمية تلبي الحاجة إلى منع النتائج البيئية والاقتصادية المترتبة على الحوادث الكبرى للناقلات والتقليل إلى الحد الأدنى من تلك النتائج. وتحقيقا لهذا الغرض، اشترك برنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة البحرية الدولية في عام 1985م في تنظيم اجتماع خبراء معني بترتيبات التعاون الإقليمية في مكافحة حوادث التلوث البحري الكبرى . وكان الغرض الأولي لهذا الاجتماع يتمثل في تشجيع التعاون الإقليمي والأقاليمي في مكافحة حوادث التلوث البحري الكبرى.

في الفترة الأخيرة تم إنشاء منتدى مشترك بين المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة معني بالترتيبات الإقليمية للتعاون في مكافحة حوادث التلوث البحري في تشرين الأول/ أكتوبر 2002م . والهدف الرئيسي من إقامة هذا المنتدى هو الجمع بين ممثلي الأمانات والمراكز الإقليمية لمختلف اتفاقيات وخطط عمل البحار الإقليمية لتبادل المعلومات بشأن تجاربهم و يناقشوا المسائل ذات الاهتمام المشترك فضلا عن مناقشة الأنشطة والبرامج المنفذة في المناطق الإقليمية ودون الإقليمية،

<sup>1</sup> - على سبيل المثال، فإن اتفاقية التأهب والاستجابة والتعاون في مكافحة التلوث النفطي لعام 1990م تدعو الأطراف، في المادة 10 منها، إلى تنفيذ أحكامها بواسطة آليات ثنائية وإقليمية.

وينطوي ذلك على إجراء مشاورات بين من اكتسبوا خبرة كبيرة في تنفيذ الترتيبات الإقليمية لمكافحة التلوث ومن لا يزالون في المراحل المبكرة لتنفيذ تلك الترتيبات . وهدف المنتدى هو تقديم توصيات بشأن التعاون في المستقبل بين المناطق وفيما بين الوكالات ولتبادل المساعدة الدولية فيما بين الكيانات الإقليمية، وتحديد المجالات التي يمكن فيها تحقيق التواءم بين الإجراءات والتعاون.

تجدر الإشارة إلى أنّ برنامج البحار الإقليمية الذي يضطلع به برنامج الأمم المتحدة للبيئة يمكن أن يوفر، من خلال الأمانات الإقليمية ومراكز الأنشطة الإقليمية المكرسة للتأهب والاستجابة لحوادث انسكاب النفط، منهاجا فعالا للتنمية الإقليمية ولتنفيذ أحكام رقابة دولة العلم والتدابير ذات الصلة الأخرى من أجل منع وتقليل الأضرار البيئية والاقتصادية الناجمة عن حوادث انسكاب النفط الكبرى.

والتعاون بين الوكالات لازم للاضطلاع بهذه المبادرة بصورة مشتركة ولزيادة فعالية تنفيذها، وسيؤدي ذلك إلى زيادة في تدابير الرصد والإنفاذ على الصعيدين الإقليمي والوطني.

## خاتمة الباب الأول :

إنّ التزام دولة العلم بموجب الصكوك الدولية في تحقيق سلامة الملاحة البحرية من خلال التنفيذ الفعّال لمضمون تلك الصكوك كما تمّ تبيانه في متن الباب الأول، أمر لا يمكن تحقيقه إلا بإرادة هذه الدول. حيث يبقى بدون نتيجة ملموسة إذا لم يتم فرض جزاءات على الدول التي تُخل بالتزاماتها بهذا الصدد.

من جهتها ولضمان امتثال دولة العلم لالتزاماتها الدولية، أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار جزاءات لدولة العلم حال الإخلال بالتزاماتها، إلا أنّها ضعيفة إلى حدّ ما. فالمعالجة الفورية الوحيدة التي تمّ النص عليها هي التقرير الرسمي من قبل الدول الأخرى إلى دولة العلم عن الوقائع التي أدت إلى مثل هذا الادّعاء. ثم يتم إلزام دولة العلم بالتحقيق في المسألة، وعند الاقتضاء، اتخاذ أي إجراء ضروري لتصحيح الوضع<sup>1</sup>.

أمّا بخصوص التلوث البحري، فعند تقديم ادعاء لانتهاك قواعد مكافحة التلوث عن طريق دولة معينة، يجب إبلاغ دولة العلم والمنظمة البحرية الدولية سريعا حول الإجراءات المتخذة ونتائج هذه الإجراءات<sup>2</sup>. وبالإضافة إلى ذلك، فإنّ دولة العلم تفقد امتياز تولي الإجراءات من دولة الميناء في حالة التصريف غير المشروع خارج البحر الإقليمي لتلك الدولة إذا كانت دولة العلم تجاهلت مرارا التزامها بالتطبيق الفعّال لمعايير حماية البيئة البحرية الدولية فيما يتعلق الانتهاكات التي ترتكبها سفنها<sup>3</sup>.

من جهة أخرى، المنازعات الناشئة عن الفشل المستمر من قبل دولة العلم في أداء واجباتها تخضع لأحكام تسوية المنازعات الإلزامية في الجزء الخامس عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مواجهة كافة القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما، والتي يمكن استنتاجها من قبولها على نطاق واسع، وكيفية تطبيقها من قبل دولة الميناء وكذلك الاعتراف بها بوصفها التزامات كبيرة تجاه المجتمع الدولي ككل. كما قد تؤدي إلى إمكانية مطالبات التعويض عن الأضرار حتى في أعالي البحار.

<sup>1</sup> - المادة 94 فقرة (6) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

<sup>2</sup> - المادة 217 فقرة (8) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

<sup>3</sup> - المادة 228 فقرة (1) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

إن قيام مسؤولية الدول تعتبر قرينة على فشل دولة العلم في ممارسة مسؤولية الرقابة مع المراعاة الواجبة. ومع ذلك، فإن الغموض بشأن مفهوم الالتزامات الناشئة عن قيام هذه المسؤولية في مواجهة الكافة وآثارها القانونية حالت حتى الآن دون التوجه في هذا الاتجاه.

كما يجب أن يوضع في الاعتبار، على الرغم من وجود العقوبات التكميلية والمثبطات التي تستهدف السفن وأصحابها أو المشغلين لها، والتي بدورها، يمكن الضغط على دولة العلم في أن تمارس ولايتها القضائية على نحو أكثر فعالية. فدولة الميناء، وفقا لعدة اتفاقيات للمنظمة البحرية الدولية والمادة 218 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لها الحق في تفتيش السفن طواعية في موانئها، وإذا تبين أن سفينة ما تعاني من عجز خطير يؤثر على صلاحيتها للإبحار، لها أن توقف تلك السفينة حتى يتم إجراء الإصلاحات اللازمة<sup>1</sup>.

على الرغم من أن نظام العقوبات أصبح أكثر فعالية على مدى السنوات الماضية، من خلال الجهود لتنسيق أنشطة رقابة دولة الميناء من خلال مذكرات التفاهم الإقليمية على وجه الخصوص، يبقى أداء دولة العلم غير مرض وتحسينه ضروري<sup>2</sup>.

أخيرا يُعتبر التنظيم الدولي الحالي لحماية البحار غير ناجع نظرا لاحتوائه على أحكام عامة هي أقرب إلى الإعلان عن المبادئ منها إلى الإلتزام بمضامين دقيقة وعقوبات عند الإخلال بالإلتزام. كما أن التنظيم غير مكيف مع الخصوصيات الجهوية الإقليمية لبعض البحار. أما عن المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن التلوث، فما زال نظامها لا يتعدى المسؤولية المدنية بالتعويض دون قيام المسؤولية الجنائية عن الأخطاء الجسيمة التي تكون سببا في الأضرار الخطيرة بالبيئة البحرية التي لم تجد حلها في فكرة المسؤولية بل في فكرة الضمان<sup>3</sup>.

بعد التعرض لواجبات دولة العلم في فرض ورقابة تنفيذ اشتراطات سلامة الملاحة البحرية وعرض الثغرات والنقائص التي تسببت في تعثر دولة العلم عن تنفيذ واجباتها على الوجه الصحيح، سوف يتم في الباب الثاني التعرف على دور دولة العلم في إرساء قواعد الأمن البحري ومدى مساهمتها في تحقيقه بهدف خلق مناخ مناسب لتبادلات تجارية سليمة وأمنة تساهم في ازدهار الأمم والتقدم بالبشرية جمعاء.

<sup>1</sup> - المادة 219 اتفاقية الأمم المتحدة على قانون البحار.

<sup>2</sup> - وهو ما أثبتته التجربة من خلال ما تقوم به دول الاتحاد الأوربي من رقابة على السفن غير المستوفية للمعايير.

<sup>3</sup> - محمد السيد الفقي : نفس المرجع. ص 489. نصر الدين هنوني : نفس المرجع. ص 391. محمد بزاز : نفس المرجع، ص 392.



## الباب الثاني : دور دولة العلم في تحقيق الأمن البحري

إن الحفاظ على حرية تنقل الأشخاص والبضائع هي واحدة من الضمانات الأساسية لتطوير حركة النقل البحري العالمي، بالتالي تُعتبر كل إرادة تهدد هذه الحرية في البحر انتهاكا لحق أساسي ألا وهو حرية الملاحة خصوصا في أعالي البحار وفق ما هو منصوص عليه في المادة 87 من اتفاقية قانون البحار. لذا أصبح من الضروري، كما هو الحال في جميع وسائط النقل، ضمان مستوى كاف من الأمن، خصوصا أنّ طبيعة البيئة البحرية يجعلها مواتية بشكل خاص لانتشار "التهديدات العابرة للحدود"<sup>1</sup>.

البحر باعتباره مساحة غير مأهولة، هو أيضا غير قابل للاحتلال بالمعنى العسكري التقليدي، وبالتالي من الصعب السيطرة عليه من قبل السلطات العامة. نتيجة لذلك، يُوفر البحر مساحة من الحرية للجهات غير الحكومية ذات النشاط الإجرامي التي يمكن أن تتطور في مساحة واسعة من دون مواجهة سلطات أمنية. من الناحية القانونية، تنص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أنّ سيادة الدولة الساحلية تتوقف على بُعد 12 ميل بحري<sup>2</sup> ما يُشكل البحر الإقليمي<sup>3</sup> الذي تُمارس فيه ولايتها الجزائية على السفن الأجنبية حماية لأمنها الوطني بموجب المادة 27 من اتفاقية قانون البحار<sup>4</sup>. كما يُمكن أن يُتبع البحر الإقليمي بالمنطقة الاقتصادية الخالصة التي لا تتجاوز 200 ميل تتصرف فيها الدولة بصلاحيات محدودة<sup>5</sup>. يمثل التصرف في منطقة تحت سيادة دولة أخرى -البحر الإقليمي لدولة أخرى- انتهاكا لقواعد القانون الدولي، أمّا في أعالي البحار تمارس حرية الملاحة وفقا لأحكام اتفاقية قانون البحار وغيرها من قواعد القانون الدولي.

<sup>1</sup> - Umberto LEANZA : op.cit. p 357.

<sup>2</sup> - واحد ميل بحري يعادل 1852 متر أو 6076 قدم.

<sup>3</sup> - مع مراعاة الصلاحيات الممنوحة للدولة الساحلية في المنطقة المتاخمة التي لا يُمكن أن تتجاوز 24 ميل بحري من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحري الإقليمي. محمد سعادي : "سيادة الدولة على البحر الإقليمي في القانون الدولي العام"، دار الجامعة الجديدة. الاسكندرية 2010م. ص63. سهيل حسين الفتلاوي : نفس المرجع. ص 107. عمر سعد الله : "المطول في القانون الدولي للحدود"، الجزء الأول : عالمية القانون الدولي للحدود. ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2010م. ص208.

Nguyen QUOC DINH et autres : op.cit. P 1113.

<sup>4</sup> - نص المادة 27 : "1- لا ينبغي للدولة الساحلية أن تُمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات التالية فقط :

(أ) إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية،

(ب) أو إذا كانت الجريمة من نوع يُخلّ بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي،

(ج) أو إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية،

(د) أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تُؤثر على العقل..."

<sup>5</sup> - المادة 56 من اتفاقية قانون البحار.



أعالي البحار<sup>1</sup> ملك للجماعة الدولية، وهي تخضع لمبدأ هام وهو حرية الملاحة. يترتب على هذا المبدأ نتيجتان : الأولى سلبية وهي تقضي بأنه لا يجوز لأي دولة أن تأتي في أعالي البحار أي عمل من أعمال السيادة أو تصرفات سلطة قِبل السفن التي لا تحمل علمها، وهو مبدأ أطلق عليه مبدأ عدم التدخل. النتيجة الثانية إيجابية وهي حق كل دولة في أن تحصل في أعالي البحار على الفوائد التي يُمكنها أن تحققها في حدود عدم الإضرار بالمصالح المشروعة للدول الأخرى، وهو ما يُطلق عليه مبدأ المساواة في الاستعمال. والنتيجتان سالفتي الذكر مشروطتان بأن لا يوجد عرف دولي أو معاهدة تقيّد من مداها بالنسبة لدولة أو دول معينة<sup>2</sup>.

هذه الرقعة من البحر – أعالي البحار – يتم استغلالها من طرف أشخاص بسوء نية في ممارسة أنشطة إجرامية بهدف الاستفادة من عدم الخضوع لسيادة دولة معينة إلى جانب محدودية سلطات السفن الوطنية في التدخل في حالة جرم يرتكب في هذه المنطقة ويُخلّ بالأمن البحري. هذا الوضع أثار على مفهوم مصطلح "الأمن البحري" الذي ليس له حالياً تعريف مقبول عموماً. فمثلاً هو الحال بالنسبة لمفهوم "الأمن القومي"، فإنّ معناه قد يختلف باختلاف السياق وباختلاف من يستعملونه.

والأمن البحري في مفهومه الضيق، ينطوي على الحماية من التهديدات المباشرة للسلامة الإقليمية للدولة، مثل الهجوم المسلح من سفينة حربية. كما أنّ معظم التعاريف تشمل في العادة الأمن من الجرائم في البحر، مثل القرصنة، وتعرض السفن للنهب المسلح، والأعمال الإرهابية. وبظهور ممارسات حديثة اتضح أنّ الأمن البحري يمكن توسيعه ليشمل الضرر المتعمد وغير المشروع الذي يلحق بالبيئة البحرية، بما في ذلك من جراء إلقاء النفايات وتصريف الملوثات في البحر، واستنفاد الموارد الطبيعية، مثل صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، وأمور يمكن أيضاً أن تُهدد مصالح الدول، وبخاصة الدول الساحلية. مما أدّى لاتباع نهج مختلفة لتحقيق الأمن البحري، حسب نظرة الدولة للمصالح التي قد تكون معرضة للتهديد، سواء بصورة مباشرة أو غير مباشرة، نتيجة للأنشطة التي تجري في المحيطات والبحار.

مكافحة التهديدات العابرة للحدود الوطنية، لا يمكن تناولها في سياق وطني بحت لأسباب تتعلق بالفعالية. في الواقع، حيث أنّ الأسماك "تعبّر الحدود" كذلك المجرمون والإرهابيون استخدموا المساحات البحرية لصالحهم من خلال استغلال الاختلافات القانونية فضلاً عن عدم وجود تنسيق بين

<sup>1</sup> - ويُعبر عنه كذلك بالبحر العام أو البحر المفتوح أو المياه الدولية. محمد سعادي : نفس المرجع. ص 197.

<sup>2</sup> - حسن حسن الإمام سيد الأهل : "مكافحة الهجرة غير الشرعية على ضوء المسؤولية الدولية وأحكام القانون الدولي للبحار". ط 1، دار الفكر الجامعي، 2014م. ص 260.

Nguyen QUOC DINH et autres : op.cit. P 1145.

أجهزة الدول المختلفة. وبالتالي فإن النتيجة تكمن في حاجة ملحة للتعاون في مكافحة "التهديدات العابرة للحدود" في عرض البحر<sup>1</sup>.

في هذا الصدد، شرّعت اتفاقيات وصكوك دولية لمكافحة الجريمة في البحر على رأسها اتفاقية قانون البحار. في ذات السياق المتعلق بالسلامة بالمفهوم العام، بما في ذلك الجوانب الأمنية المتعلقة بالأمن، صُممت منظومة قانونية من قبل المنظمة البحرية الدولية تتضمن بالضرورة ثلاثة عناصر هي: الوقاية والتدخل والعقوبة. هذه الثلاثية لا تكون فعالة حقا إلا إذا تمّ تنسيق كل عنصر مع الآخرين، ويُمكن أن تتطور دون تمييز بين المناطق الملاحية. هذا الهدف صعب تحقيقه لأنّه إذا كانت الوقاية والتدخل هي مسؤولية الاتفاقيات الدولية ويمكن تنفيذها داخل المنظمة البحرية الدولية. العقوبة في مرحلة لاحقة تعاني في الكثير من الأحيان من الإسقاط دوليا بسبب حرص الدول على التمسك بسيادتها بهذا الخصوص<sup>2</sup>.

نظرا لخصوصية البحر تتميز الجرائم فيه بطابع يتناسب مع طبيعته وإن كانت تشترك كلها في كونها جرائم عابرة للحدود. نظم المشرع الدولي من خلال اتفاقية قانون البحار أحكام لمكافحة أربعة جرائم تُمارس في البحر وهي: نقل الرقيق، القرصنة البحرية، الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تُؤثر على العقل واللبث الإذاعي غير المصرّح به من أعالي البحار. مع تخصيص أحكام تتعلق بكل جريمة على حدى تطبق إلى جانب اتفاقيات خاصة بكل نوع جريمة. كما حرصت اتفاقية قانون البحار على التأكيد على واجب التعاون بين الدول في قمع ومحاربة هذه الجرائم. هذا التعاون أخذ من الناحية العملية صورا وأشكالا مختلفة اختلاف أدوات وإمكانيات الدول سواء كانت قانونية أو مادية مما خلق تنوعا في سبل مكافحة الجريمة خصوصا فيما يتعلق بالقرصنة البحرية.

بناء على التقسيم الذي تبناه المشرع الدولي في اتفاقية قانون البحار ودعوته للتعاون في محاربة الجريمة في البحر وما تنج عنها من مبادرات لا بدّ من الوقوف عندها، وبتسليط الضوء على دور دولة العلم في تحقيق الأمن البحري، فالقول هنا بدور دولة العلم عكس الالتزام الواقع على عاتقها في مجال السلامة البحرية، إنّما مرده إلى طبيعة الالتزام بتحقيق الأمن البحري الذي ينطوي على جانب إلزامي وجانب تعاوني، بل أحيانا يكون دور دولة العلم في تحقيق الأمن البحري ذو طبيعة تطوعية كما سيتمّ التعرض له.

<sup>1</sup> - Germond BASIL, « Les forces navales européennes face aux nouvelles menaces en mer », *Relations internationales*, 2006/1 n° 125, p. 45.

<http://www.cairn.info/revue-relations-internationales-2006-1-page-45.htm>

<sup>2</sup> - Françoise ODIER : « Pour un droit pénal international de la mer » ; ADM 2009. P390.

يتم تقسيم هذا الباب من الأطروحة إلى فصلين، الفصل الأول يتناول دراسة سلطات الدول في قمع الجريمة في البحر بما فيها جرائم نقل الرقيق، الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تُؤثر على العقل والبث الإذاعي غير المصرّح به من أعالي البحار. إلى جانب أفعال تبث تأثيرها على الأمن البحري تتمثل في الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم.

في الفصل الثاني تُدرس أفعال العنف في البحر نظرا لما أفرزته هذه الأفعال من آثار قانونية سواء تعلقت بفعل الجريمة نفسها أو بمحاكمة الأشخاص المرتكبين لها. كما يتم التعرض للمبادرات المُتخذة في سبيل القضاء عليها لما تمتاز به من أهمية الآثار الناجمة عنها.

## الفصل الأول : الجرائم في البحر

يتعرض النشاط التجاري البحري حاليا وأكثر من أي وقت مضى إلى تهديدات تُعرض الأرواح والأموال للخطر. فنمو وازدهار التجارة البحرية من خلال ارتفاع عدد السفن التي تجوب البحرونوعية البضائع التي يتم نقلها تزيد من احتمال التعرض للأعمال غير المشروعة في البحر . هذه التهديدات بدورها تعرف تطورا وتنوعا نتيجة تمكن مرتكبيها من استعمال أجهزة متطورة سواء لدواعي الاتصالات أو معدات الأسلحة التي باتت منتشرة في الأسواق العالمية ويُمكن الحصول عليها بطرق مشروعة. هذه الوسائل مكّنت المجرمين من إختراق أنظمة الاتصالات البحرية وإعاقة حركة السفن التجارية والاستيلاء عليها وعلى أطقمها، كما أنّ الفدية التي تُدفع مقابل تحرير الطاقم والسفينة تُساهم في ازدهار الأعمال غير المشروعة في البحر فهي تُساهم في تمويل هذا النشاط من حيث اقتناء أسلحة وجلب عدد كبير من المجرمين الذين يسعون وراء الربح السهل.

لمواجهة أمثل لهذه التهديدات لا بدّ من قمع مرتكبيها في البر قبل خروجهم إلى البحر، وهو ما يجعل الأمر أكثر سهولة وفعالية حيث يُمكن للدول على البر الاستجابة بسرعة والتنسيق والتعاون في مواجهة التهديدات بوسائل متنوعة<sup>1</sup>. حيث أمام عجز الدول عن الإجهاض في البر لعمليات التخطيط والشروع في ارتكاب جرائم في البحر، كان لا بد من استدراك هذا القصور في البحر ولو بفعالية محدودة. ومن أجل فرض احترام قواعد القانون البحري وقمع الأعمال الغير مشروعة في البحر ، يقود خفر السواحل والقوات الحربية البحرية بصفة منتظمة دوريات وعمليات أمن بحرية مستعملة في ذلك سفن، غواصات وطائرات حربية في المناطق التي لا تخضع لسيادة وطنية وذلك وقت السلم<sup>2</sup>.

هذه المهمة التي تدخل في نطاق سلطة الضبط التي تمارسها الدول في أعالي البحار تجد أساسها في اتفاقية قانون البحار التي حددت الجرائم الواجب قمعها في البحر من جهة، ومن جهة أخرى أقرت للدول بممارسة سلطة الشرطة عن طريق السفن العامة أو الحربية دون سواها في هذا الصدد.

للتفصيل في هذا الموضوع يُقسم هذا الفصل إلى مبحثين، يدرس (المبحث الأول) السلطات الممنوحة للدول لمواجهة الجريمة في البحر والنظام القانوني للسفن الحربية التي هي وسيلة تحقيق هذا الهدف. في (المبحث الثاني) نستعرض الجرائم المرتكبة في البحر والجهود المبذولة في القضاء عليها.

<sup>1</sup> - Commander James KRASKA, JAGC, USN : « Broken taillight at sea : the peacetime international law of visit, board, search and seizure », In Ocean and coastal law journal, Volume 16/1. 2010. P 02.

<sup>2</sup> - Commander James KRASKA, Ibid.

## المبحث الأول : أدوات قمع الجرائم في البحر

يتضمن المبحث السلطات الممنوحة قانونا للدول لقمع الجريمة في البحر (المطلب الأول)، كما يتم التعرض للنظام القانوني للسفن الحربية في أعالي البحار باعتبارها الوسيلة المادية لتحقيق هذا الهدف (المطلب الثاني).

### المطلب الأول : سلطات الدول في قمع الجريمة في البحر

أثبتت الجريمة في البحر خطرها على البشرية جمعاء كما في البر، مما دفع بالمجتمع الدولي لإيلاءها الإهتمام الواجب، ذلك أنه لا يمكن للدول بجهودها الفردية القضاء على الجريمة الدولية نتيجة لتطور وسائل المواصلات خصوصا البحرية، والتي تجعل في إمكان مرتكب الجريمة الانتقال من منطقة بحرية لأخرى بمنتهى السرعة الأمر الذي يتطلب تعاون الدول للقضاء على مثل هذه الجريمة الدولية.

من هذا المنطلق باشرت المجموعة الدولية إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية التي تستهدف مكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية مثل اتفاقيات مكافحة المخدرات والاتجار بالرقيق وتزيف العملة وإبادة الأجناس القرصنة البحرية والإرهاب وخطف الطائرات وغيرها.

يقضي المبدأ العام أنّ السفن العامة للدولة والسفن الحربية تتمتع بحصانة سيادية تامة، لاتخضع إلا لاختصاص وقانون الدولة التي ترفع علمها مهما كانت المنطقة التي توجد فيها هذه السفن، سواء كانت خاضعة لولاية الدولة الساحلية أم لا.

أمّا بالنسبة للسفن الخاصة، أي السفن الأخرى غير السفن العامة للدولة والسفن الحربية فإنّ مبدأ حصريّة دولة العلم يقضي بأنّ كل دولة تنفرد بممارسة اختصاصها المانع على سفنها التي ترفع علمها وهذا حين تكون في منطقة أعالي البحار، وهو المبدأ الذي كرسته المادة (92) من اتفاقية قانون البحار حين نصت على أنّ:

"1- تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية...".

فالقاعدة العامة هي عدم خضوع السفينة الخاصة حين تكون في أعالي البحار سوى لاختصاص دولة علمها، أما الاستثناء فلا بد أن يكون مصدره وجود معاهدة دولية تقضي به صراحة أو يكون منصوصا عليه صراحة في اتفاقية قانون البحار. على هذا الأساس يترتب على أعمال هذه

القاعدة في القانون الدولي نتيجتان: الأولى سلبية مفادها أنّ كل دولة لا تستطيع ممارسة اختصاصها على السفن في أعالي البحار إلاّ على تلك التي ترفع علمها، أمّا الثانية إيجابية وتتمثل في أن كل دولة تستطيع أن تمارس حرية أعالي البحار فلا يحدها أحد من ممارسة اختصاصها على سفنها التي ترفع علمها في هذه المنطقة.

والحقيقة أنّ هذا المبدأ قد تأكد أيضا في عمل الدول وما قضت به تشريعاتها لاسيما العقابية منها، ومن أمثلة ذلك نص المادة (590) من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري التي تقضي بأنّ:

"تختص الجهات القضائية الجزائرية في الجنايات والجناح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيّا كانت جنسية مرتكبيها. وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجناح التي ترتكب في موانئ بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية"<sup>1</sup>.

وفضلا عن التشريعات العقابية المقارنة، قد دأب القضاء الدولي على انتهاج هذا المبدأ في عدد من السوابق القضائية منها ما جاء في حكم المحكمة الدائمة للعدل الدولي في قضية "اللوتس" الشهيرة من أنّ: "من المسلم به كقاعدة عامة هو أن السفينة في أعالي البحار تعتبر لغرض ممارسة الاختصاص من قبل الدولة التي ترفع علمها جزءاً من إقليم تلك الدولة، وليس مما يخالف منطق الأمور أن تمارس هذه الدولة اختصاصها بشأن الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن التي ترفع علمها كما هو الشأن في ممارسة الاختصاص في الجرائم التي ترتكب على إقليمها".

كما أخذ القضاء البريطاني بهذه القاعدة في القضايا والمناسبات التي أثير فيها موضوع الاختصاص في أعالي البحار. حيث حكمت المحاكم البريطانية بعدم اختصاصها في الجرائم التي تقع على ظهر السفن الأجنبية في أعالي البحار وذلك في قضية "Reg. Lewis"، كما أخذ القضاء الأمريكي بدوره بنفس المبدأ في عدد من القضايا تعتبر قضية "United states V. Dixon" أبرزها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - وقريب من هذا النص ما قضت به المادة (272) من القانون الجنائي للولايات المتحدة الأمريكية التي تنص على أن "يعاقب على الجنايات والجناح المحددة في هذا الفصل عندما ترتكب في أعالي البحار... على ظهر سفينة تعود كليا أو جزئيا للولايات المتحدة أو لأحد مواطنيها أو لأي شركة أنشئت بمقتضى قوانين الولايات المتحدة الأمريكية أو قوانين أية ولاية فيها". كذلك تقضي بنفس الحكم المادة (25) من القانون المصري رقم 167 لسنة 1960 بأن "الجرائم التي ترتكب على ظهر سفينة ترفع علم الجمهورية تعتبر أنها ارتكبت في أراضيها"، وهو الحكم ذاته أيضا الذي قضت به المادة (17) من قانون العقوبات السوري بنصها على أنّ: "يعتبر في حكم الأراضي السورية.. السفن والمركبات الهوائية السورية"، وكذلك المادة (17) من التشريع اللبناني التي أوردت حكما مماثلا، والمادة (7) من قانون العقوبات العراقي التي تقضي بأن تخضع السفن والطائرات العراقية لاختصاص جمهورية العراق الإقليمي أينما وجدت"، كما تضمنت حكما مماثلا المادة (4) من القانون الإيطالي الجزائري التي تقضي بأن: "السفن الإيطالية في البحر العام والطائرات الإيطالية في أجواء الفضاء التي لا تخضع لسيادة دولة من الدول تعتبر بمثابة أرض إيطالية". لخضر زازة: نفس المرجع.

<sup>2</sup> - لخضر زازة: نفس المرجع. ص940.

إنّ تكريس مبدأ حصرية دولة العلم في أعالي البحار يعني أنّ المسؤولية الأولى في صيانة وحفظ الأمن البحري تقع في المقام الأول على عاتق دولة العلم. وعلى عكس الالتزام بالسلامة أين يُمكن لدولة العلم تفويض مسؤوليتها في هذا الصدد لمؤسسات خاصة، ففيما يتعلق بالأمن البحري كانت الدول في البداية تتعامل معه على أنّه موضوع مرتبط بسيادتها الوطنية<sup>1</sup>.

إن كانت دولة العلم ترفض تفويض مسؤوليتها بخصوص مبدأ حصرية دولة العلم، فإنّ هذا المبدأ يرد عليه بعض الاستثناءات المقررة لغير دولة العلم والتي حددتها اتفاقية قانون البحار باعتبارها دستور المحيطات والمنظمة للعمليات البحرية وقت السلم بما يتناسب والصالح العام للجماعة الدولية بهدف تأمين وتعزيز أمن الملاحة البحرية.

تتمثل هذه الاستثناءات أساسا في ( الاقتراب، الزيارة أو الصعود، التفتيش والقبض )، وإن كان مصدرها الممارسات البحرية خلال فترة الحرب، إذ كانت السفن المتحاربة تعترض السفن التجارية في البحر وتصد على متنها لتفتيشها بهدف التأكد من حيادها، أي أنّها ليست سفينة عدو وليست سفينة داعمة للعدو<sup>2</sup>. أمّا في وقت السلم ما يُبرر هذه الاستثناءات هو الحفاظ على النظام العام في البحر<sup>3</sup>.

إن كانت هذه الممارسات تُشكل استثناء على حصرية سلطة دولة العلم، ولا بد أثناء ممارستها من مراعاة مصالح دولة علم السفينة. فقد أثبت الواقع أنّ السفن التي تهدد الأمن البحري هي في أغلبها سفن مملوكة لجهات فاعلة غير الدول، أي لجماعات إجرامية مما يُسهل ممارسة هذه الاستثناءات دون تعقيدات أو مخاوف بشأن الآثار التي قد تترتب عنها.

حددت اتفاقية قانون البحار هذه الاستثناءات في جملة من النصوص منها المتعلقة بجريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات (المادة 108)، وكذا جريمة القرصنة (المواد 100 إلى 107) وهما جريمتين دوليتين يكون الاختصاص فيهما عالميا ومعقودا لكافة الدول، فضلا عن وجود أحكام

<sup>1</sup> - Commander James KRASKA, JAGC, USN : op.cit. P 11.

<sup>2</sup> - على سبيل المثال أثناء ثورة التحرير الجزائرية كانت البحرية الحربية الفرنسية الاستعمارية توقف وتقتاد سفن تجارية أجنبية تشتهب في حملها أسلحة لجبهة التحرير الوطني الجزائرية. كان هذا التصرف يواجه باحتجاجات من طرف دول العلم خصوصا يوغوسلافيا سابقا وبولونيا. كما قامت شركة شحن إيطالية « Société Ignazio Messina » برفع دعوى ضد الحكومة الفرنسية أمام القضاء الإداري الفرنسي بهدف الحصول على تعويض بعد خضوعها لتلك الإجراءات وتبين عدم دعمها للثورة في الجزائر. في ردها على الدعوى استندت الحكومة الفرنسية في ممارستها على حق الضبط المعترف به دوليا على أساس حق الدفاع المشروع. لقيت هذه الحجة معارضة من طرف الدول التي خضعت سفنها لهذه الإجراءات. أما القضاء الفرنسي فاكتفى بالتذرع بممارسة الحكومة لأعمال السيادة. للتفصيل أكثر في الموضوع:

[Lucchini Laurent. Actes de contrainte exercés par la France en Haute Mer au cours des opérations en Algérie \(à propos de l'arrêt du Conseil d'Etat Société Ignazio Messina et Cie\). In: Annuaire français de droit international, volume 12, 1966. pp. 805-821.](#) Nguyen QUOC DINH et autres : op.cit. P 1151.

<sup>3</sup> - Commander James KRASKA, JAGC, USN : op.cit. P 04. Nguyen QUOC DINH et autres : op.cit. P 1149.

دولية ومعاهدات تتناول تجريمها وتبين صور العقاب الواجب إلحاقه بمركبيهما، إلا أن هذا لا يمنع اعتبارهما -كذلك- خروجاً عن اختصاص دولة العلم في منطقة أعالي البحار.

### الفرع الأول : حق الاقتراب

حق الاقتراب هو الحق الذي يُخوّل القانون الدولي العام بمقتضاه للسفن الحربية في أعالي البحار بأن تقترب من السفن الخاصة وتطلب إليها أن ترفع علمها للتحقق من جنسيتها. عند ممارستها هذا الحق للسفينة الحربية أن تطلب من أفراد السفينة الخاصة الإقرار بجنسيتها عن طريق رفع العلم فحسب، حيث تقضي القاعدة العرفية بأن على السفن الخاصة المبادرة إلى رفع علمها عند ملاقاتها سفن حربية في البحر<sup>1</sup>.

كما أن حق الاقتراب لا يُقيم أي اتصال بين السفينة الحربية والسفينة الخاصة. ويحق للسفينة الخاصة الامتناع في الخضوع للتحقيق الذي تحاول السفينة الحربية إجراؤه، كما أنها ليست ملزمة أن تنتظر السفينة الحربية للاقتراب منها. وكل ما يُمكن للسفينة الحربية القيام به هو إذا ما لاحظت وجود مخالفات هو أن تُخطر سلطتها الوطنية لتقوم هذه الأخيرة بإبلاغ سلطة دولة علم السفينة الخاصة بـغية أن تقوم هذه السلطات باتخاذ اللازم نحو المخالفات التي ارتكبتها سفنها<sup>2</sup>.

وحكمة تقرير حق الاقتراب هو أن البحر طريق عالمي للمواصلات البحرية التجارية الدولية، لذا يهتم القانون الدولي بحفظ النظام فيه، ولما كانت كل سفينة تخضع لسلطة دولة علمها في أعالي البحار، فإن من حسن تنظيم أمن البحر أن يكون من حق السفينة الحربية التحقق من علم السفينة المارة بأعالي البحار<sup>3</sup>. في الواقع فقد حق الاقتراب الكثير من أهميته بسبب تزايد حركة الملاحة في البحار وتجهيز السفن بوسائل اتصالات متطورة وهو ما يجعلها في تواصل دائم سواء بغيرها من السفن أو بمحطات برية بناء على توصيات المنظمة البحرية الدولية<sup>4</sup>. لذلك تولي الاتفاقيات اهتماماً أكثر بتنظيم حق الزيارة والتفتيش.

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود : نفس المرجع. ص 469.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود : نفس المرجع.

محمد طلعت الغنيمي : "القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة"، منشأة المعارف، الإسكندرية. 1998م، ص 179.

<sup>3</sup> - وقد حصل وأن اقتربت السفينة الحربية الأمريكية Alligator من السفينة البرتغالية التجارية Mariana Flora معتقدة أن السفينة البرتغالية في حاجة لمساعدة، ولكن هذه الأخيرة أطلقت النار على السفينة الحربية وتبادلاً إطلاق النار. وعندما اقتيدت السفينة البرتغالية لميناء بوسطن قررت أمام القضاء أنها حسبت السفينة الحربية سفينة قرصنة. فقررت المحكمة الإفراج عن الطاقم ورفع الحجز عن السفينة معللة أن حق الاقتراب حق مقرر ولكن من يُباشره إنما يقوم به تحت مسؤوليته. وهو نفس المبدأ الذي اعتمده القضاء البريطاني في قضية Naim Molvan . V A.G

محمد طلعت الغنيمي : نفس المرجع، ص 180. محمد الحاج حمود نفس المرجع. ص 470. محمد سعادي : نفس المرجع. ص 259.

<sup>4</sup> - محمد الحاج حمود : نفس المرجع. ص 470.



## الفرع الثاني : حق الزيارة أو الصعود

حق الزيارة أو الصعود من العناصر الأساسية المكونة لسلطات الضبط في البحر، وإن كان مبررا وقت الحرب، ففي الوقت الحاضر وبانبعاث ظاهرة القرصنة البحرية إلى جانب ازدهار التجارة الغير مشروعة في البحر أصبح حق الزيارة أداة فعّالة في قمع الجرائم والوقاية منها. هذا الحق ليس على إطلاقه بل لا بد من ممارسته في ظروف محددة تحت طائلة التعويض متى تبث عدم صحة الاشتباه.

أفردت اتفاقية قانون البحار لحق الزيارة المادة (110) الواردة تحت عنوان "حق الزيارة" التي تنص على أنه :

**"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 وفقا للمادتين (95) و(96) ما يببرر تفقد هذه السفينة ما لم تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في:**

أ- أن السفينة تعمل في القرصنة،

ب- أو أنّ السفينة تعمل في تجارة الرقيق،

ج- أو أنّ السفينة تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به، على أن تكون لدولة علم السفينة الحربية ولاية بموجب المادة 109،

د- أو أنّ السفينة بدون جنسية،

هـ - أو أنّ السفينة، على الرغم من رفعها لعلم أجنبي أو رفضها إظهار علمها، هي في الواقع سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية".

حق الزيارة أو الصعود ونظرا للأثار المترتبة عنه المتمثلة خصوصا في التعويض في حال عدم صحة الاشتباه بالإضافة إلى مساسه المباشر بسيادة دولة العلم، جعل الدول حذرة في العمل به ولا يتم اللجوء إليه إلا في حال التأكد مسبقا من انخراط السفينة الخاصة في أعمال غير مشروعة. هذه المخاوف دفعت بالدول إلى عقد اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف تسمح بموجبها للسفن الحربية للأطراف بزيارة سفنها الخاصة في البحر متى دعت أسباب لذلك إستنادا لمبدأ التعاون المنصوص عليه في اتفاقية قانون البحار. كما قد تُقيد هذه الزيارة بشروط معينة كموافقة سلطات دولة العلم أو الاكتفاء بموافقة ربان السفينة. هذه الزيارة قد تكون كذلك لأسباب غير تلك الواردة

حصرا في اتفاقية قانون البحار، كما لو تعلق الأمر بالصيد غير المشروع، غير المنظم وغير المصرح، تلوث البيئة البحرية أو تجارة الرقيق<sup>1</sup>.

ففيما يتعلق بمحاربة الاتجار بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل مثلا، أبرمت الولايات المتحدة الأمريكية لغاية سنة 2010م 27 اتفاقية بينها وبين دول منطقة الكاريبي وأمريكا اللاتينية للسماح بزيارة السفن المشتبه بها. أما الاتفاق المبرم بين الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة فينص على عدم حق أي طرف في زيارة سفن مشتبهة للطرف الآخر<sup>2</sup>.

ممارسة حق الزيارة على النحو المنصوص في المادة قد ينتهي بالتفتيش متى دعت أسباب جدية لتأكيد الاشتباه.

### الفرع الثالث : حق التفتيش

تُمارس السفينة الحربية حق التفتيش حينما تتوفر أسباب جدية للاشتباه بالسفينة الخاصة تفوق حد التعرف على العلم، فلها عندئذ إرسال عدد من أفراد طاقمها إلى تلك السفينة للتأكد من هويتها. الذي يتضمن التفتيش الحق في فحص أوراق السفينة سواء بإرسال ضابط إلى السفينة الخاصة للقيام بهذه المهمة أو بدعوة ضابط من السفينة المذكورة مزود بالوثائق اللازمة للاطلاع عليها وإجراء التحقق اللازم<sup>3</sup>. وإذا استمر الاشتباه بعد مراجعة المستندات يمكن للسفينة الحربية أن تباشر الفحص على ظهر السفينة، مع مراعاة جميع الاعتبارات الممكنة. ويجب التعويض عن جميع الأضرار التي تلحق بالسفينة في حالة ثبوت عدم وجود أساس للاشتباه<sup>4</sup>.

تمّ تقنين هذه الممارسة في المادة 22 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، ثم أخذت المادة 110 من اتفاقية قانون البحار تتوسع في منح هذا الحق ليشمل حالات أوسع من تلك المنصوص عليها في المادة 22.

<sup>1</sup> - Commander James KRASKA, JAGC, USN : op.cit. P 12.

<sup>2</sup> - Ibid.

<sup>3</sup> - Ibid. P 03.

<sup>4</sup> - محمد الحاج حمود : نفس المرجع. ص470.

## الفرع الرابع : حق القبض

حق القبض أو الاحتجاز يتقرر للسفن العامة أو الحربية متى ما ثبت الاشتباه أو تأكدت السفينة الحربية من انخراط السفينة محل الاشتباه في إحدى الجرائم المنصوص عليها، حينئذ يحق للسفينة الحربية احتجاز واقتياد تلك السفينة الخاصة إلى أحد موانئ دولة السفينة الحربية لاتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة<sup>1</sup>.

تجدر الإشارة إلى أنّ هذه الاستثناءات لا يُمكن ممارستها أثناء المرور البريء<sup>2</sup>، فالدولة الساحلية تتمتع بسيادتها المطلقة على بحرها الإقليمي. وإن مارست سفينة أجنبية الاقتراب، الزيارة، الصعود، التفتيش أو القبض ضد سفينة أجنبية في البحر الإقليمي للدولة الساحلية دون موافقة هذه الأخيرة، اعتبر هذا التصرف خرقاً لسيادة الدولة الساحلية<sup>3</sup>. بل أبعد من ذلك يحق للسفن المارة مرورا بريئا في حالة ما تعرضت لها سفينة أجنبية أن تُمارس حق الدفاع عن النفس، ذلك أنّ مهمة تأمين البحر الإقليمي تقع على عاتق الدولة الساحلية. ولعل تكريس المشرع الدولي لحق المرور البريء الذي حاول تغطيته بجميع وسائل الحماية الممكنة دفع به إلى النص من خلال المادة (27) من اتفاقية قانون البحار المتعلقة بالولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية، التي جاءت صريحة في عدم جواز التعرض للسفينة الأجنبية المارة خلال البحر الإقليمي قادمة من ميناء أجنبي دون نية دخول المياه الداخلية للدول الساحلية حتى من الدولة الساحلية نفسها، حيث تقضي الفقرة (5) منها بأنّه :

"...لا يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ أية خطوات على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت قبل دخول السفينة البحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط خلال البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية".

وإن كان هذا النص يتعارض مع مبدأ عالمية الاختصاص الذي ينطبق على جرائم دولية عكفت الجماعة الدولية على مكافحتها والقضاء عليها، فكيف للدولة الساحلية أن تبقى سلبية أمام مرور سفينة ببحرها الإقليمي يشتبه بأنها ضالعة في جريمة من الجرائم الدولية؟.

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود : نفس المرجع. ص470.

<sup>2</sup> - كما هو معرّف في المواد 18 و 19 من اتفاقية قانون البحار التي حددت معنى المرور البريء، كما حصرت الحالات التي يعتبر فيها مرور سفينة أجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية.

<sup>3</sup> - Commander James KRASKA, JAGC, USN : op.cit. P 03.

يُمكن القول هنا أنّ الفقرة (5) من المادة (27) من الاتفاقية قد تنسحب انسحابا كلياً ولا يمكن القول بانطباقها في هذه الحالة. ذلك أنّ الهدف الذي تتوخاه الاتفاقية لا سيما في مادتيها (27) و(28) إنّما هو التقليل قدر الإمكان من تجاوز الدولة الساحلية ومغالاتها في بسط اختصاصها على السفن المارة مرورا بريئاً خلال بحرها الإقليمي تيسيراً لهذا المرور وتعزيزاً لحركة الملاحة البحرية وهذا عندما يتعلق الأمر بالجرائم العادية، غير أنّ الأمر يختلف إذا تعلق بجريمة دولية، لأنّ مكافحة الجريمة الدولية- بالنظر لما يمكن أن تخلفه من آثار- أهم بكثير من تسهيل حركة المرور، ومن ثمّ، يقتضي الأمر البحث عن مسوغات ممارسة الاختصاص في هذه الحالة خارج نطاق المادة(27) سألغة الذكر وأحياناً خارج الاتفاقية نفسها، حيث لا مناص من الرجوع إلى أحكام دولية ذات طبيعة أمرّة تحت الدول على التدخل والقبض على مرتكبي هذه الجرائم أينما وجدوا حتى ولو كانوا في منطقة أعالي البحار - كما سيتم التطرق إليه بالنسبة للقرصنة - فكيف إذا تعلق الأمر بوجودهم ضمن منطقة البحر الإقليمي لدولة من الدول<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني : الوضع القانوني للسفن الحربية في أعالي البحار

الاستثناءات المقررة سابقاً بهدف الحفاظ على النظام العام في أعالي البحار أي حفظ الأمن البحري منوطة فقط بالسفن والطائرات الحربية، والسفن والطائرات الأخرى المأذون لها بذلك وفق الأصول وتحمل علامات واضحة تدل على أنّها قائمة بخدمة حكومية، بما أنّ الطائرات تنطبق عليها قواعد الطيران الحربي، نكتفي هنا بعرض وضع السفن الحربية في أعالي البحار وتنسحب الأحكام الخاصة بها على السفن القائمة بخدمة حكومية.

السفن الحربية كما سبق تعريفها في الفصل التمهيدي تتمتع بوضع خاص بها يُميزها عن غيرها من السفن التجارية الخاصة، فتخضع جميع السفن في أعالي البحار لولاية السفن العامة أو الحربية، عدا السفن المتمتعة بالحصانة وفقاً لأحكام القانون الدولي واتفاقيتي جنيف لأعالي البحار 1958م، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

فالملاحقات الجنائية الدولية في أعالي البحار من اختصاص السفن العامة أو الحربية، وهي بمثابة مأموري الضبط القضائي المختص قانوناً بأمن أعالي البحار دون سواها. وتختص السفن العامة أو الحربية بأمن أعالي البحار سواء كانت مكلفة بمهمة أو غير مكلفة، مما يعني أنّ مجرد تواجد السفن العامة أو الحربية في أعالي البحار يُخول لها القانون من الحقوق ما يجعلها تستطيع استبيان الأمر الذي

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع ، ص390.

قد يضع الشك في أمر السفينة العابرة للمياه الدولية. ومن هذه الحقوق التي تجعل السفينة العامة أو الحربية تؤدي هذا الغرض كما سبق الإشارة إليه هو حق الاقتراب، الزيارة، التفتيش والقبض<sup>1</sup>.

فالسفينة الحربية أثناء عبورها المياه الدولية لأي سبب من الأسباب إذا رأت سفينة تجارية سواء كانت من نفس علم السفينة الحربية أو لا، لها أن تقترب منها لتتأكد من صحة العلم الذي ترفعه. فإذا تبين للسفينة الحربية أو العامة أنّ السفينة المشتبه فيها لا ترفع علماً أو قامت بتغيير العلم فذلك أدعى للسفينة الحربية أن تقترب منها لاستبيان أمرها، فإذا تأكد الاشتباه قامت السفينة الحربية بزيارة السفينة المشتبه فيها لفحص أوراقها والشهادات الخاصة بها. وإذا ثبت أنّ السفينة بلا جنسية وأوراقها غير صحيحة، أو كانت تعمل في الأعمال الغير مشروعة المنصوص عليها دولياً وجب على السفينة الحربية القبض عليها واقتيادها حسبما تراه، لاتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة<sup>2</sup>.

على الرغم من أنّ الوضع القانوني للسفن الحربية يحتاج إلى تمييزه عن الحقوق الخاصة والصلاحيات التي تتمتع بها هذه السفن بموجب القانون الدولي. فالوضع القانوني للسفينة الحربية ينبع من سيادة الدولة التي تحمل علمها. ومع ذلك، فإنّها لا تعتبر "الأرض العائمة للدولة"<sup>3</sup>. بدلاً من ذلك، السفن الحربية هي آليات تشغلها الدولة حصراً لأغراض حكومية غير تجارية، وبالتالي تشارك الحصانة السيادية لدولة العلم. ومع ذلك، أي عمل من أعمال العنف ضد سفينة حربية ليس فقط انتهاكاً لحظر استخدام القوة بموجب ميثاق الأمم المتحدة، ولكن أيضاً يعتبر هجوماً مسلحاً بمعنى المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة مما يثير حق دولة العلم في الدفاع عن النفس<sup>4</sup>.

من جانب آخر لا يمكن مساواة الحصانة السيادية للسفن الحربية لمبدأ حصريّة دولة العلم الذي بموجبه تمارس الدولة سلطة على السفن التي ترفع أعلامها. فمبدأ حصريّة دولة العلم وحده لا يمنح الحصانة السيادية للسفن الخاصة، كما أنّ تطبيق القانون الوطني لدولة العلم على السفن التي ترفع علمها ليس مطلقاً، في حين السفن الحربية محصنة ضد ممارسة الولاية القضائية لدولة أخرى، لا سيما من الاعتقال أو التفتيش، سواء في المياه الوطنية أو الدولية.

<sup>1</sup> - حسن حسن الإمام سيد الأهل : "مكافحة الهجرة غير الشرعية على ضوء المسؤولية الدولية وأحكام القانون الدولي للبحار". ط 1، دار الفكر الجامعي، 2014م. ص 106.

<sup>2</sup> - المادة 110 (د) (هـ) من اتفاقية قانون البحار.

<sup>3</sup> - انظر قضية لوتس.

<sup>4</sup> - Wolff Heintschel VON HEINEGG : op.cit. P 06.

امتياز الحصانة السيادية تشمل حماية السفينة من المتابعات القضائية، الضباط وأفراد الطاقم، المخازن، الأسلحة، أو غيرها من الممتلكات على متن السفينة وحتى حطام السفينة<sup>1</sup>. في أوقات السلم حصانة السفن الحربية تسقط إذا تمرد الطاقم وتولى السيطرة على السفينة، وإذا كان قد ارتكب أعمال القرصنة وفقا للمادة 102 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار و وفقا للمادة 105 منها يخضع للمصادرة من قبل كل دولة.

كما أنه لا تزول الملكية ولا الوضع القانوني الخاص بالحصانة إذا لم يتم القبض على سفينة حربية وإنما غرقت، و كانت دولة العلم لم تتخل عن السفينة. علاوة على ذلك السفن الحربية كثيرا ما تكون هي المثنى الأخير للأفراد العسكريين المتوفين فتنحول لمقبرة عسكرية، وأي اضطراب يلحق بهذه السفن لغرض الإنقاذ لا يعتبر عموما مقبولا. لذلك وافقت الحكومة البريطانية إنقاذ سفينة HMS بيركينهيد التي غرقت سنة 1852م قبالة سواحل جنوب أفريقيا مع التحفظ أن "حطام بيركينهيد يجب أن يبقى مقبرة عسكرية، ما زالت تعامل في جميع الأوقات بالاحترام"<sup>2</sup>.

نفس الموقف تبناه القضاء الأمريكي في قضية La Galga et Juno سنة 2001م، ويتعلق الأمر بفرفاقتين حربيتين اسبانييتين غرقتا قرب السواحل الأمريكية، حيث أقر القاضي أن حطامهما يتمتع بالحصانة وتبقى ملكيته قائمة لاسبانيا رغم المطالبات بإزالة هذه الصفة عنهما<sup>3</sup>، للإشارة غرقت إحدهما سنة 1750م والأخرى سنة 1802م.

لقيت حصانة السفن الحربية معارضة خصوصا فيما يتعلق بمدى احترامها لأحكام حماية البيئة البحرية بالتحديد في المناطق البحرية التابعة للولاية الوطنية لدول أخرى<sup>4</sup>. كما شدد المعارضون على وضع حدود للحصانة للسفن التي تطرح مواد مشعة أو ملوثات شديدة الخطورة<sup>5</sup> والتي هي في الغالب

<sup>1</sup> - Isabelle PINGEL : « L'immunité des navires de guerre », In « La mer et son droit », Mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUÉNNEUDEC. Ed Pédone. 2003. P 524.

<sup>2</sup> - Isabelle PINGEL : op.cit. P 526. Wolff Heintschel VON HEINEGG : op.cit. P 06.

<sup>3</sup> - Isabelle PINGEL : op.cit.

<sup>4</sup> - فمثلا في حالة انتهاك سفينة حربية لقواعد الوقاية من التلوث في المياه الإقليمية لدولة معينة، فإن الدولة الساحلية لا تملك سوى مطالبة السفينة مغادرة مياهها الإقليمية. أما إذا وقع الانتهاك في المنطقة الاقتصادية الخالصة فإن حصانة السفن الحربية حصانة مطلقة، مما يعني أن حتى مجرد طلب مغادرة السفينة لمياه المنطقة غير ممكن.

لمواجهة هذا التقصير الذي قد يمس مجهود المجتمع الدولي لمواجهة آثار التلوث الذي قد تسببه السفن، أوردت اتفاقية قانون البحار المادة 236 التي تنص : "... تضمن كل دولة بواسطة اعتماد تدابير مناسبة لأخل بعمليات وإمكانيات تشغيل تلك السفن أو الطائرات التي تملكها، أن تتصرف هذه السفن أو الطائرات على نحو يتماشى إلى الحد المعقول والعملية، مع هذه الاتفاقية". غير أن هذه الإضافة يطغى عليها طابع دعوة موجهة إلى دولة العلم أكثر منها التزام. كما أن صياغتها غير واضحة واستعمال عبارات "الحد المعقول والعملية" تكشف تردد المجتمع الدولي في هذا المجال. ويتبنى الاتفاقية هذا الموقف يبقى هدف الحماية الشاملة للبيئة البحرية يندرج ضمن إطار القانون المنشود وليس ضمن إطار القانون القائم. محمد بزاز : نفس المرجع. ص 126.

<sup>5</sup> - عرف النقل البحري حوادث اليمية ذات صلة، منها حادثة انفجار السفينة « Le Montblanc » سنة 1917م بميناء Halifax بكندا بسبب الحمولة المتمثلة في مواد متفجرة متسببة في وفاة 3000 شخص، جرح 9000 آخرين وتدمير 6000 منزل في محيط الميناء. =

سفن حربية سواء تعلق الأمر بالغواصات، حاملات الطائرات أو كاسرات الجليد، أو كذلك بالنسبة للسفن التي يتم استغلالها باستعمال الطاقة الذرية<sup>1</sup>.

اهتمت اللجنة البحرية الدولية بمسألة المسؤولية الناشئة عن استغلال السفن الذرية، وأقرت في مؤتمرها السنوي سنة 1959م مشروع معاهدة دولية في هذا الشأن، كما أنّ الوكالة الدولية للطاقة الذرية أولت عنايتها بهذه المسألة فدعت لجنة من الخبراء القانونيين لدراسة مشروع اللجنة البحرية الدولية سنة 1960م، أسفرت الدراسة عن مشروع جديد للمعاهدة دون المساس بأساسيات مشروع اللجنة البحرية الدولية.

طرح مشروع كل من اللجنة البحرية الدولية والوكالة الدولية للطاقة الذرية على مؤتمر بوكسل الدبلوماسي بتاريخ أبريل 1961م، غير أنّ عدم الاتفاق حول نص المشروع تسبب في إرجاء النظر فيه إلى مؤتمر ثانٍ وهو ما تمّ خلال الدورة الحادية عشر للمؤتمر الدبلوماسي للقانون البحري في بروكسل بتاريخ 11 ماي 1962م وأسفر عن توقيع المعاهدة الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية بتاريخ 25 ماي 1962م<sup>2</sup>.

لم توافق على المعاهدة كل من الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا مما حال دون دخولها حيز التنفيذ، ذلك أنّ المادة 1/24 منها تقضي بوجود مصادقة دولتين على الأقل على الاتفاقية تكون إحداها مرخصة باستغلال الطاقة الذرية، حيث أنّهما الدولتان المالكتان لسفن تعمل بالطاقة الذرية. ومرد الرفض يكمن في انطباق المعاهدة على السفن الذرية دون تمييز ولو كانت حربية، وهناك أسباب دستورية وإدارية خاصة بالولايات المتحدة الأمريكية حالت دون إخضاع سفنها الحربية للالتزامات المنصوص عليها في المعاهدة<sup>3</sup>. التناقضات السابق ذكرها والتي حالت دون تنظيم ملاحاة السفن الذرية وخصوصا الحربية منها دفعت باقتراح إنشاء صندوق لإصلاح الضرر البيئي الذي تتسبب فيه السفن الحربية دون الحاجة لتدخل القاضي الوطني<sup>4</sup>.

=وفي سنة 1974م تسببت السفينة « Le Grandcamp » بحريق نتيجة الحمولة المتمثلة في نترات الأمونيوم بميناء تكساس سيتي مما تسبب في وفاة 468 شخص. وثلاثة أشهر بعد الحادثة توفي 21 شخص إثر انفجار سفينة مشحونة بنفس الحمولة بميناء Brest بفرنسا.

Martine REMOND-GOUILLOUD, op.cit. p 231.

<sup>1</sup> - من الناحية العملية تمّ إطلاق سفينة « Savannah » من طرف الولايات المتحدة الأمريكية ابتداء من سنة 1960م، وهي سفينة تعمل بالطاقة الذرية، غير أنّ معارضة الدول دخول هذه السفينة لموانئها نظرا للخطر الذي تمثله حال دون استمرارها في الخدمة وتمّ تحويلها لسفينة تعمل بالوقود، خصوصا أنّ الولايات المتحدة لم تصادق على المعاهدة الخاصة بمستغلي السفن الذرية مما استلزم عقد اتفاقيات ثنائية بهذا الصدد. نفس المرجع.

<sup>2</sup> - المعاهدة تخص فقط السفن التي تشتغل بالطاقة الذرية وليس التي تنقل مواد ذرية إلا إذا كانت تشتغل بالطاقة الذرية.

<sup>3</sup> - مصطفى كمال طه: "التوحيد الدولي للقانون البحري"، دار الفكر العربي. الاسكندرية، 2007م. ص63.

<sup>4</sup> - Isabelle PINGEL : op.cit. P 528.

## المبحث الثاني : حصر الجرائم في البحر

حاولت اتفاقية قانون البحار وضع إطار قانوني للأمن البحري من خلال تجريم الأفعال التي تُشكل خطورة على الملاحة البحرية، استناداً للاستثناءات الواردة على مبدأ حصرية دولة العلم السابق شرحها والممارسة حصراً من قبل السفن العامة أو الحربية، تعمل الدول على مكافحة جرائم نقل الرقيق (**المطلب الأول**)، الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تُؤثر على العقل (**المطلب الثاني**)، والبيث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار (**المطلب الثالث**). الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم (**المطلب الرابع**).

### المطلب الأول : الاتجار في الرقيق

الاتجار في الرقيق باعتباره جريمة عابرة للحدود بدأت تأخذ أشكالاً مختلفة بهدف الحيلولة دون قمعها مما يُقلص لضحاياها فرصة التخلص من الجناة. يتناول هذا المطلب تحديد مفهوم جريمة الاتجار في الرقيق (**الفرع الأول**)، ثم عرض جوانب التفرقة بين الاتجار في الرقيق وكل من الاتجار في البشر وتهريب المهاجرين (**الفرع الثاني**). في الأخير يتم التطرق لمعاملة الأشخاص الذين يتم انقاذهم في البحر (**الفرع الثالث**).

### الفرع الأول : مفهوم جريمة الاتجار في الرقيق

يُعد الاتجار في الرقيق من التصرفات غير المشروعة في القانون الدولي، بل إنّ حظر الاتجار به يُعد من القواعد الأمرة التي لا يجوز الاتفاق على ما يغيرها، هذا بالإضافة إلى أنّ هذا الحظر هو إحدى النتائج الحتمية لمبدأ المساواة وعدم التمييز في القانون الدولي لحقوق الإنسان. وقد جرى العرف منذ القرنين 18 و19 الميلاديين على مكافحة الاتجار في الرقيق وعلى حظر نقله بالسفن وعلى معاقبة السفن التي تقوم بذلك. ومما عرفه العمل الدولي في بداية تعامله مع موضوع حظر الرق، تلك الاتفاقيات المعروفة باسم "أسيينتو Assiento" التي حرمته وشددت العقوبة عليه<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - وفي منتصف القرن 19 ألغيت النخاسة بفضل عقد معاهدات عدة منحت لبريطانيا صلاحيات واسعة في مكافحتها بسبب تفوقها البحري، ومن تلك المعاهدات، اتفاقية 1831 بين بريطانيا وفرنسا، ومعاهدة 1841 م المكملتها والتي حولت للسفن الحربية للدول المتعاقدة لاسيما بريطانيا حق تفتيش وضبط كل سفينة تقوم بنقل الرقيق. وقد كان مما نتج عنها تمادي بعض الدول وعلى وجه الخصوص بريطانيا في تفتيش السفن وضبطها مما أدى إلى امتناع دول أخرى عن التصديق على المعاهدة والمطالبة بتعديلها، حيث وجدت استجابة لها في صك بروكسل لعام 1890 الذي نص على عدم جواز تفتيش وضبط أية سفينة على أساس الاتجار في الرقيق إلا بناء على بعض المواصفات والشروط، ثم جاءت اتفاقية "سان جرمان" لعام 1919 م مكتفية بالزام الدول التي تباشر السيادة على بعض الأقاليم الإفريقية بمنع تجارة الرقيق برا وبحرا دون أن تتعرض لمسألة تفتيش وضبط السفن المشغولة بالرق.

لخضر زازة : نفس المرجع. ص 959. سهيل حسين الفتلاوي : "جرائم الإبادة الجماعية وجرائم ضد الإنسانية"، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011م. ص 213.



والاسترقاق هو صورة من صور الجرائم ضد الإنسانية تتمثل في أن يُمارس الشخص المتهم بهذا الفعل أي سلطة من سلطات حق الملكية والحقوق المتفرعة عنه على شخص المجني عليه، بما في ذلك الاتجار بالأشخاص، ويجب أن تكون هذه الأفعال في إطار هجوم واسع النطاق ومنهجي ومتكرر ضد مجموعة من السكان المدنيين<sup>1</sup>. تحكّم تجارة الرق اتفاقية منع تجارة الرق لعام 1926م، الموقعة في جنيف بتاريخ 25 سبتمبر 1926م التي حرص الأطراف الموقعون عليها على اتخاذ جميع التدابير اللازمة للحيلولة دون تحول العمل القسري أو عمل السخرة إلى ظروف تماثل ظروف الرق. وفي العصر الحديث وبعد صدور الإعلان العالمي لحقوق الإنسان لعام 1948م الذي قرر قاعدة أمرّة بخصوص حظر الرقيق ضمن مادته الرابعة التي نصت على أنّه :

**"لا يجوز استرقاق أو استعباد أي شخص، ويحظر الاسترقاق والاتجار بالرقيق بسائر أوضاعهما".**

استناداً لهذه القاعدة، عدّلت اتفاقية منع تجارة الرق لعام 1926م بالبروتوكول المعتمد بتاريخ 23 أكتوبر 1953م وأصبحت تجارة الرق محرمة دولياً، حيث عرفت الرق بأنّه: "حالة أو وضع أي شخص تمارس عليه السلطة التي أُلقت القبض عليه حق الملكية، كلها أو بعضها". وبتاريخ 07 فبراير 1956م اعتمدت الاتفاقية التكميلية لإبطال الرق وتجارة الرقيق والأعراف والممارسات الشبيهة بالرق<sup>2</sup>، وذلك من طرف مؤتمر مفوضين دُعي للإنعقاد بقرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة. الاتفاقية دعت الدول الأطراف إلى اتخاذ جميع التدابير الفعّالة لمنع قيام السفن والطائرات التي تحمل أعلامها من نقل الرقيق. كما قررت في مادتها الرابعة أنّه يُصبح حراً بصورة آلية أي رقيق يلجأ إلى أية سفينة من سفن أية دولة طرف في الاتفاقية.

وفي ذات السياق، جاءت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م متضمنة إلزام كل دولة باتخاذ ما يلزم من تدابير وإجراءات لمنع ومعاقبة كل سفينة تحمل علمها تنقل الرقيق. على أنّ في الاتفاقية ما يفيد إباحة زيارة السفن في أعالي البحار وتفتيشها وضبطها إذا كانت هناك مبررات جدية وقوية تدعو إلى الاعتقاد بأنّ السفينة تمارس هذه الجريمة. على أنّ ما استحدثته اتفاقية جنيف كان تقريرها بأنّ كل رقيق يلجأ إلى أية سفينة أيا كان علمها، يصبح حراً بحكم الواقع<sup>3</sup> فتكون بذلك وسّعت من نطاق مضمون المادة الرابعة من اتفاقية 1956م المشار إليها أعلاه التي تشمل فقط سفن الدول الأطراف.

<sup>1</sup> - سهيل حسين الفتلاوي : نفس المرجع. ص 212.

<sup>2</sup> - وهي اتفاقية تكميلية للاتفاقية الخاصة لسنة 1926م حيث اعتمدت نفس مصطلح الرق المشار إليه في الاتفاقية.

<sup>3</sup> - المادة 13 من الاتفاقية.

أمّا عن اتفاقية قانون البحار قضت في المادة (99) منها بنصها على أن:

**'تتخذ كل دولة تدابير فعّالة لمنع ومعاقبة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض، أي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة، أيا كان علمها، يصبح حراً بحكم الواقع'.**

وإن يبدو من نص المادة أنّ الاتفاقية ألزمت دولة العلم باتخاذ تدابير فعّالة لمنع ومعاقبة نقل الرقيق على متن السفن التي ترفع علمها فقط، فهي بموجب المادة (110) أقرت صراحة للسفن الحربية حق زيارة السفينة إذا توافرت "أسباب معقولة" بأنها تعمل في تجارة الرقيق في أعالي البحار، وبالتالي، فإنّ الاتفاقية تجيز تفتيش السفينة المشتبه بها وفحصها إلى غير ذلك وهذا لمجرد وجود أسباب معقولة تدعو إلى الشك في أنّ السفينة تراول عملية الاتجار في الرقيق<sup>1</sup>.

وبخصوص اختصاص الدولة الساحلية في قمع جريمة الاتجار بالرقيق فإنّه ما ينطبق في أعالي البحار من أحكام تتصل بهذا الموضوع ينطبق من باب أولى على منطقة البحر الإقليمي. فللدولة الساحلية أن تتدخل لقمع هذه الجريمة ولتحرير الأرقاء الموجودين على ظهرها ومعاقبة الجناة على هذه الجريمة وفق قوانينها هي، وفي هذه الحالة لا يمكن الاعتداد بنص المادة (27) من الاتفاقية المتعلقة بالاختصاص الجزائي، لأنّ الأمر هنا ذو صلة بجريمة دولية يستند حظرها إلى أهم قواعد القانون الدولي الإلزامية ألا وهي موثيق حقوق الإنسان<sup>2</sup>.

والجدير بالملاحظة بخصوص صياغة نص المادة (99) أنها تختلف عن النصوص والمواد الأخرى التي تهدف إلى قمع الجرائم الدولية وحث الدول على ذلك على الرغم من اعتبار الاتجار بالرق جريمة دولية وانتهاكا لحقوق الإنسان. فالمادة (100) من الاتفاقية قضت بأن: **"تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة..."**، وكذلك جاءت المادة (108) لتتنص أيضا على أن: **"تتعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل..."** وهو الشيء الذي لم يرد في المادة (99) التي دعت فقط الدول أن تتخذ "تدابير فعّالة لمنع ومعاقبة نقل الرقيق..." ولكن بالنسبة فقط للسفن التي ترفع أعلامها دون أن تخول هذا الحق لغيرها من الدول كما

<sup>1</sup> - سهيل حسين الفتلاوي : "القانون الدولي للبحار". ص 231.

<sup>2</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع . ص 962.

فعلت بجريمتي القرصنة والمخدرات<sup>1</sup>. بالتالي يقتصر اختصاص محاربة الاتجار بالرقيق على اختصاص الضبط دون المحاكمة التي تختص بها محاكم دولة العلم<sup>2</sup>.

في هذا الصدد فسّر بعض الفقه أنّ عدم النص على واجب التعاون الدولي لمكافحة الاتجار بالرقيق مرده خصوصية هذا النوع من الجريمة التي رأى أنّها لا تشكل تهديدا خطيرا كباقي الجرائم الأخرى، إذ في تعليق على هذا الحكم في اتفاقية جنيف لأعالي البحار، ذكر "أوبنهايم" أنّ: "الاتجار بالرقيق لا يعتبر جريمة بموجب قانون الشعوب كخصوصية البحر التي يجوز قمعها من قبل أية دولة بصرف النظر عن جنسية الجاني أو علم السفينة التي يستخدمها". وفي نفس السياق، يرى المعهد الأمريكي للقانون الدولي: "أنّ الاتجار بالرقيق بالرغم من أنّه محل إدانة عالمية إلا أنّه لم تصل بعد المصلحة العالمية في قمع الرق إلى حد الاعتراف، سواء في القانون العرفي أم في الاتفاقيات الدولية، بتطبيق مبدأ عالمية الاختصاص الذي يؤخذ به في حالة لصوصية البحر"<sup>3</sup>.

المحكمة الجنائية الدولية من جانبها نصت في نظامها الأساسي لسنة 1998م<sup>4</sup> على تجريم الاسترقاق بموجب المادة (7) (1) (ج) منه، حيث نصت :

"1- لغرض هذا النظام الأساسي، يُشكل أي فعل من الأفعال التالية "جرائم ضد الإنسانية" متى ارتكب في إطار هجوم واسع النطاق أو منهجي موجه ضد أي مجموعة من السكان المدنيين، وعن علم بالهجوم : ...ج) الاسترقاق".

وفي الفقرة الثانية (ج) من نفس المادة عرف النظام الأساسي الاسترقاق على أنّه :

"ممارسة أي من السلطات المترتبة على حق الملكية، أو هذه السلطات جميعها، على شخص ما، بما في ذلك ممارسة هذه السلطات في سبيل الاتجار بالأشخاص، ولا سيما النساء والأطفال".

انطلاقاً من مضمون التعريف لا يخضع الاسترقاق لاختصاص المحكمة الجنائية الدولية إلا إذا كان موجهاً ضد مجموعة عرقية أو قومية أو اثنية معينة<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - محمد طلعت الغنيمي : نفس المرجع. ص 194. لخضر زازة : نفس المرجع . ص 960.

<sup>2</sup> - محمد سعادي : نفس المرجع. ص 234.

<sup>3</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع.

<sup>4</sup> - النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية لسنة 1998م.

<sup>5</sup> - سهيل حسين الفتلاوي : " جرائم الإبادة الجماعية وجرائم ضد الإنسانية". ص 212. نصر الدين بوسماحة : "المحكمة الجنائية الدولية شرح اتفاقية روما مادة مادة". ج 1، دار هومة، الجزائر 2008م. ص 33.

## الفرع الثاني : التفرقة بين الاتجار فى الرقيق والاتجار بالبشر وتهريب المهاجرين

إن كانت ظاهرة الاتجار فى الرقيق تعرف تراجعاً، فهذا فى الحقيقة ليس نتيجة فعالية الوسائل المتبعة فى القضاء عليها أو الحد منها، بل السبب يكمن فى اتخاذ تجارة الرقيق صور جديدة لم تكن مشمولة بالنصوص القانونية المعنية بالاتجار فى الرقيق. تتمثل أشكال تجارة الرقيق الجديدة فى كل من الاتجار بالبشر<sup>1</sup> وتهريب المهاجرين<sup>2</sup> الذى قد يكون مآله الاتجار بالرقيق.

إنّ تهريب المهاجرين والاتجار بالبشر يدخلان فى خانة الأشكال المعاصرة للرّق، وقد صنفت مجموعة من الأشكال المعاصرة للرّق على مستوى لجنة حقوق الإنسان التابعة لمنظمة الأمم المتحدة بصورة واضحة أنّ الاتجار بالنساء على وجه التحديد نوع من أنواع الرّق<sup>3</sup>. فضلاً عن أنّ تهريب المهاجرين والاتجار بالبشر جُرمان يشتملان على نقل أفراد كسبا للربح. غير أنّه بالنسبة إلى الاتجار بالبشر لا بدّ من وجود عنصرين إضافيين يتجاوزان نطاق التهريب، فيجب أن ينطوي الاتجار على شكل غير سليم من أشكال التجنيد (التطويق) كالقسر أو الخداع أو الاستغلال لسلطة ما، أي غياب إرادة الضحية. ويجب أن يكون الفعل قد تمّ القيام به لأجل غرض استغلالي ما مع أنّ ذلك الغرض لا يلزم فيه بالضرورة أن يكون قد تحقق فعلاً<sup>4</sup>.

ما يُميز كل من تهريب المهاجرين والاتجار بالبشر أنهما جريمتان عابرتان للحدود، حتى وإن أمكن الاتجار بالبشر داخل إقليم الدولة الواحدة يبقى وارداً ممارسته على إقليم أكثر من دولة<sup>5</sup>. هذا الطابع العابر للحدود لكلا الجريمتين دفع بالمشروع الدولي بإفراد بروتوكول لكل جريمة على حدى مكملًا لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المعتمدة بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة فى دورتها الخامسة والعشرون بتاريخ 15 نوفمبر 2000م<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - أكرم عبد الرزاق جاسم المشهداني: " جرائم الاتجار بالبشر، نظرة فى أبعادها القانونية والاجتماعية والاقتصادية"، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2014. ص21/ حسن حسن الإمام سيد الأهل : نفس المرجع. ص 61.

<sup>2</sup> - حيث أنّ من بين الجرائم التى ترتكبها جماعات الإجرام المنظم جريمة تهريب المهاجرين التى باتت تتفاقم بمعدلات سريعة بسبب قلة فرص العمل فى الدول النامية وزيادة معدلات البطالة بها، انتشار الفقر والنزاعات المسلحة. فأصبحت الهجرة غير المشروعة تجارة منظمة تحقق من ورائها العصابات الدولية أرباحاً طائلة.

حسن حسن الإمام سيد الأهل : نفس المرجع. ص 96.

<sup>3</sup> - شبلي مختار : " الجهاز العالمي لمكافحة الجريمة المنظمة". دار هومة، الجزائر، 2013م، ص113.

<sup>4</sup> - أكرم عبد الرزاق جاسم المشهداني: نفس المرجع. ص24.

<sup>5</sup> - يؤكد القاضي الإيطالي المختص فى مكافحة المافيا "لوسيو بيترو Lucio Pietro" أنّ البشر يُعاملون اليوم كسلعة يُمكن نقلها من البلدان المنتجة إلى المستهلكة التى تُشكل أسواقاً مربحة تسيّرُها المنظمات الإجرامية الدولية. وعادة ما تتكفل بمصاريف الرحلة مع إلزام الشخص المُهرَّب أو المهاجر بالعمل فى بلد الوجهة لتسديد ديونه. شبلي مختار : نفس المرجع. ص115.

<sup>6</sup> - صادقت عليها الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 02-52 المؤرخ فى 05 فبراير 2002م، ج.ر.ج. عدد 09 سنة 2002م.

ورد تعريف "تهريب المهاجرين" في بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو<sup>1</sup>، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المعتمد بتاريخ 15 نوفمبر 2000م. فنصت المادة (3) فقرة (أ) على أنه:

**"يقصد بتعبير "تهريب المهاجرين" تدبير الدخول غير المشروع لشخص ما إلى دولة طرف ليس ذلك الشخص من رعاياها أو من المقيمين الدائمين فيها، وذلك من أجل الحصول، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى."**

في حين ورد تعريف "الاتجار بالبشر" في بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص، وبخاصة النساء والأطفال، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المعتمد بتاريخ 15 نوفمبر 2000م<sup>2</sup>. فنصت المادة (3) فقرة (أ) على أنه:

**"يقصد بتعبير "الاتجار بالأشخاص" تجنيد أشخاص أو نقلهم أو تنقيحهم 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 أو تلقي 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 قسرا، أو الاسترقاق أو الممارسات الشبيهة بالرق، أو الاستعباد أو نزع الأعضاء."**

من خلال التعريفين يظهر أنه في الاتجار بالبشر يُعتبر مصدر الريع الرئيسي الذي يعود على مرتكبي الجريمة، والقوة الدافعة الاقتصادية الكامنة خلف ارتكاب هذا الجرم كلاهما ضمن إطار العوائد التي تتأتى من استغلال الضحايا. أما في تهريب المهاجرين فإن أجره التهريب التي يدفعها

<sup>1</sup> - المصادق عليه من طرف الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-418 المؤرخ في 09 نوفمبر 2003م، ج.ر.ج. عدد 69 سنة 2003م. ونتيجة ذلك تم تعديل قانون العقوبات الجزائري بالقانون رقم 09-01 المؤرخ في 25 فبراير 2009م (ج.ر.ج. عدد 15 سنة 2009م)، من خلال إدراج القسم الخامس مكرر (ضمن الفصل الأول من الباب الثاني المتعلق بالجنايات والجنح ضد الأشخاص)، والمتضمن المواد من 303 مكرر 4 إلى 303 مكرر 15. بموجب التعديل تبنى قانون العقوبات نفس تعريف تهريب المهاجرين الوارد في البروتوكول، كما نص على عقوبات صارمة أُنشأتها الحبس من 03 ثلاث سنوات وغرامة مالية من 300.000 دج، وأقصاها السجن 20 عشرين سنة وغرامة قدرها 2.000.000 دج إذا ما تم ارتكاب الجريمة في الظروف المنصوص عليها في المواد 303 مكرر 31 و303 مكرر 32. مع حرمان مرتكبيها من الاستفادة من الظروف المخففة.

<sup>2</sup> - المصادق عليه من طرف الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-417 المؤرخ في 09 نوفمبر 2003م، ج.ر.ج. عدد 69 سنة 2003م، كما هو الحال بالنسبة لجريمة تهريب المهاجرين، تبنى المشرع الجزائري نفس تعريف جريمة الاتجار بالأشخاص الوارد بالبروتوكول، كما أدرج الجريمة والعقوبات المتعلقة والتي لا تقل صرامة عن العقوبات المقررة لجريمة تهريب المهاجرين ضمن القسم الخامس مكرر من الفصل الأول من الباب الثاني من قانون العقوبات (المواد من 303 مكرر 04 إلى 303 مكرر 06).

المهاجر غير القانوني هي مصدر الريع الرئيسي ولا يوجد عادة أي علاقة مستمرة بين مرتكب الجرم والمهاجر، بعد وصول الأخير إلى وجهته المقصودة<sup>1</sup>.

كما أنّ الاختلاف الرئيسي الآخر هو أنّ التهريب ينطوي دائماً على طابع عابر للحدود الوطنية، بينما الاتجار بالبشر لا يشترط أن يكون عابراً للحدود وإنّما قد يحدث داخل حدود الدولة. ومع أنّ تهريب المهاجرين والاتجار بالبشر جريمتان متميزتان فإنهما تمثلان مشاكل إجرامية متداخلة فيما بينها. ذلك أنّ التعريف القانوني لكل جريمة يحتوي على عناصر مشتركة. كما أنّ الحالات الفعلية من كل منهما قد تنطوي على عناصر من هذين الجرمين معاً، أو قد تنتقل من جريمة إلى أخرى. فالعديد من ضحايا الاتجار بالبشر يبدؤون رحلتهم بموافقتهم على تهريبهم من دولة إلى أخرى. ثم لاحقاً يتورطون بالخداع أو القسر في حالات استغلالية فيما بعد ويصبحون في عداد ضحايا الاتجار بالبشر<sup>2</sup>.

لمواجهة تهريب المهاجرين عن طريق البحر نصت المادة (8) من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، على أنّه يجوز للدولة الطرف في البروتوكول التي تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه في أنّ إحدى السفن التي ترفع علمها أو تدّعي أنّها مسجلة لديها، أو لا جنسية لها، أو تحمل في الواقع جنسية الدولة الطرف المعنية، مع أنّها ترفع علماً أجنبياً أو ترفض إظهار أي علم، ضالعة في تهريب مهاجرين عن طريق البحر، أن تطلب مساعدة دول أطراف أخرى لقمع استعمال السفينة في ذلك الغرض. وتبادر الدول الأطراف التي يُطلب إليها ذلك إلى تقديم تلك المساعدة بالقدر الممكن في حدود إمكانياتها. في هذا الصدد يُمكن تطبيق أحكام الاتفاقيتين الخاصتين بأعالي البحار وهما اتفاقية جنيف 1958م واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار<sup>3</sup>.

أمّا في حالة الاشتباه في سفينة تحمل علم دولة طرف فيجب التأكيد من التسجيل من طرف دولة العلم، كما يجب الحصول على إذنها في الصعود على السفينة وتفتيشها واتخاذ التدابير اللازمة إزاء السفينة وما تحمله من أشخاص وبضائع، مع إبلاء الاعتبار الواجب لسلامة الأشخاص الموجودين على متنها ومعاملتهم معاملة إنسانية. عدم تعريض أمن السفينة والحمولة للخطر. الأخذ بعين الاعتبار

<sup>1</sup> - أكرم عبد الرزاق جاسم المشهداني: نفس المرجع. ص 24. حسن حسن الإمام سيد الأهل : نفس المرجع. ص 61.

<sup>2</sup> - في الواقع كثيراً ما يكون من الصعب على المسؤولين عن إنفاذ القانون وعلى الجهات المعنية بتقديم خدمات الرعاية للضحايا البث فيما إذا كانت حالة معينة تندرج ضمن تهريب المهاجرين أو الاتجار بالبشر. أما في الواقع العملي فيلاحظ أنّ المسؤولين عن إنفاذ القانون يعمدون لاستعمال أدلة الإثبات "القرائن" التي تمّ جمعها على نحو أولى لمباشرة التحقيق بشأن قضية تهريب ثمّ يتحول التحقيق لاحقاً إلى التركيز على قضية الاتجار بالبشر بعد تسليط الضوء على أدلة إضافية تظهر لاحقاً.

أكرم عبد الرزاق جاسم المشهداني: نفس المرجع. ص 25.

Germond BASIL : « Les forces navales européennes face aux nouvelles menaces en mer », *Relations internationales*, 2006/1 n° 125, p. 49.

<sup>3</sup> - حسن حسن الإمام سيد الأهل : نفس المرجع. ص 106.

المصالح التجارية أو القانونية لدولة العلم وكفالة أن يكون أي تدبير يُتخذ بشأن السفينة سليما من الناحية البيئية<sup>1</sup>.

في سنة 2015م وبعد تسجيل أعداد هائلة من المهاجرين الذين تم تهريبهم إلى أوروبا نتيجة الأوضاع الأمنية في آسيا والشرق الأوسط، وبضغط من الرأي العام الأوروبي وخصوصا الإيطالي، قرر وزراء الدفاع و الشؤون الخارجية للدول الأوروبية خلال اجتماع بتاريخ 18 ماي 2015م إطلاق عملية NAVFOR MED بهدف منع المهربين من نقل المهاجرين غير الشرعيين في مراكبهم الغير مستوفية للمعايير عن طريق مصادرة هذه المراكب وتفكيكها. وذلك على غرار عملية Atalante التي استهدفت محاربة القرصنة في القرن الإفريقي والتي واجهت صعوبات خلال تنفيذ مهمتها. إلا أن الوضع هنا يبدو ملائما كون البحر المتوسط يتوفر على قواعد عسكرية لعدة بلدان أوروبية مما يسهل التنسيق والتدخل<sup>2</sup>.

في حقيقة الأمر أن إيطاليا منذ سنة 2013م باعتبارها دولة وصول المهاجرين المهربين، طالبت ببرمجة عملية في البحر بهدف قمع تهريب المهاجرين وإحباط التنظيمات الإجرامية في إطار الأمن المشترك وسياسة الدفاع<sup>3</sup>، خصوصا إثر حادثة غرق 700 مهاجر غير شرعي في البحر الأبيض المتوسط بتاريخ 19 أبريل 2015م. وكانت إيطاليا قد أطلقت العملية العسكرية Mare Nostrum بتاريخ 15 أكتوبر 2013م لإسعاف المهاجرين غير الشرعيين في البحر وصل نطاق تدخلها إلى غاية الحدود البحرية الليبية<sup>4</sup>.

### الفرع الثالث : معاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر

يخاطر كثير من الأشخاص بأرواحهم من أجل الهجرة سرا عن طريق البحر من بلد إلى آخر، والطابع المحفوف بالمخاطر لمثل تلك الرحلات وعدد الحوادث التي تنطوي على الإنقاذ أو على الهلاك في البحر يؤكدان أهمية نظام البحث والإنقاذ، وواجب مد يد المساعدة لأي شخص يُعثَر عليه

<sup>1</sup> - المادة (09) من البروتوكول.

<sup>2</sup> - Chronique de jurisprudence internationale ; Union Européenne, lancement de l'Opération NAVFOR MED, 22 juin 2015. RGDIP, Ed Pedone. T 119. 2015/3. P 655.

<sup>3</sup> - <http://www.bruelles2.eu/2015/06/19/le-dispositif-de-commandement-deunafor-med-un-francais-a-bord/>  
<sup>3</sup> - (PSDC) La Politique de Sécurité et de Défense Commune ; (CSDP) The Common Security and Defence Policy.

<sup>4</sup> - أتبعَت عملية Mare Nostrum بعملية Triton بالتنسيق مع وكالة Frontex لحراسة الحدود الإقليمية الأوروبية، إلا أنها كانت محدودة من حيث الإمكانيات مما يستوجب تنظيم عملية بحرية أوروبية.

Chronique de jurisprudence internationale ; op.cit. P 655.

مكروبا في البحر من التقاليد البحرية المستقرة ومبدأ من مبادئ القانون الدولي يتجسد في عدد من الصكوك بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 98 منها.

وفي عام 2004م، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية تعديلات لاتفاقيتي حماية الأرواح في البحر SOLAS<sup>1</sup> والبحث والإنقاذ SAR<sup>2</sup> لتوضيح مسؤوليات كل الأطراف المشتركة في أي حالة إنقاذ، وبخاصة لكفالة توفير مكان آمن لإجلاء الأشخاص الذي يتم إنقاذهم من السفينة دون تحديد دقيق لمعنى مكان آمن. وتفرض التعديلات على الأطراف ممارسة التنسيق والتعاون لكفالة إعفاء ربانة السفن الذين يقدمون المساعدة في صعود الأشخاص المكروبين في البحر إلى سفنهم من التزاماتهم، مع توخي عدم انحراف السفينة لهذا السبب عن رحلتها المقصودة إلا بأدنى قدر ممكن، بشرط ألا يؤدي هذا الإعفاء إلى زيادة تعريض سلامة الأرواح في البحر للخطر.<sup>3</sup>

كما يجب على الطرف المسؤول عن منطقة البحث والإنقاذ تحمل المسؤولية الأولى عن كفالة حدوث ذلك التعاون، لكي تتسنى مساعدة الناجين على مغادرة السفينة المساعدة وإيصالهم إلى مكان مأمون<sup>4</sup>. ويجب على الطرف المعني اتخاذ الترتيبات اللازمة لهذه المغادرة في أقرب وقت ممكن عملي. واعتمدت المنظمة أيضا المبادئ التوجيهية لمعاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر، وهي توفير إرشادات بشأن تنفيذ التعديلات. كما نشرت المنظمة ولجنة الأمم المتحدة لحقوق الإنسان الدليل المعلنون "الإنقاذ في البحر"، الذي يتضمن المبادئ والممارسات الواجبة التطبيق على المهاجرين واللاجئين<sup>5</sup>.

وبما أن التعليمات تشترط إجلاء الناجين في مكان آمن دون تحديده، تركت المجال ليحتمل أكثر من مكان للإجلاء والذي قد يكون أحد موانئ دولة علم السفينة باعتبارها المنقذة، أقرب ميناء لمكان الإنقاذ، ميناء وجهة السفينة أو أي ميناء يختاره الربان، ميناء ركوب الأشخاص الذين تم إنقاذهم أو ميناء دولة جنسيتهم، الميناء المختار من طرف الأشخاص المنقذين، ميناء الدولة المسؤولة عن منطقة الإنقاذ، ميناء دولة مساعدة في عملية الإنقاذ أو ميناء تم تحديده مسبقا عن طريق اتفاق.

<sup>1</sup> - بموجب التعليمية MSC.167(78) المؤرخة في 20 ماي 2004م.

<sup>2</sup> - بموجب التعليمية MSC.155(78) (2004).

<sup>3</sup> - A/63/63، تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة حول البحار والمحيطات المؤرخ في 10 مارس 2008. ص 69.

<sup>4</sup> - خصوصا في حالة تهريب المهاجرين حيث تكون المراكب المخصصة لهذا الغرض ذات تقنية بسيطة لا تتناسب مع متطلبات الرحلة البحرية الدولية أي غير صالحة للملاحة البحرية. حيث ورد في تقرير المفوضية العليا للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين والمنظمة الدولية للمهاجرين لسنة 2015م عن هجرة حوالي مليون شخص عبر البحر من مناطق النزاع في الشرق الأوسط وآسيا نحو أوروبا، هلك منهم حوالي 4000 شخص بين غريق ومفقود.

<sup>5</sup> - [http://www.imo.org/facilitation/mainframe/asp?topic\\_id=1437](http://www.imo.org/facilitation/mainframe/asp?topic_id=1437)



على أنّ إحصاء بعض الدول الساحلية عن إنزال الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر وفرضها لشروط مسبقة لنزولهم أو جزاءات على شركات النقل البحري قد أثار القلق من احتمال أن يُضعف ذلك من نظام البحث والإنقاذ. مما دفع بالمنظمة البحرية الدولية إلى دراسة ما يتعلق بالأمر من الإجراءات الإدارية لدى دولها الأعضاء للنظر في إعداد إرشادات إضافية يمكن أن تكون لها فائدتها في كفاءة إنزال الأشخاص الذين تم إنقاذهم في البحر بطريقة منظمة وسريعة من السفينة<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمواد التي تؤثر على العقل

الاتجار بالمخدرات أمر مشروع في حدود الضوابط الدولية التي تقرها الهيئات المختصة لأهمية المخدرات في العلاج ودخولها في تركيبة الكثير من الصناعات الدوائية. ولكن متى خرجت تلك التجارة عن الضوابط المحددة كنا أمام تجارة غير مشروعة لأنها خرجت عن الهدف الأساسي العلاجي إلى هدف التعاطي والإدمان وجني الأرباح<sup>2</sup>.

يُعد الاتجار غير المشروع في المخدرات والمواد التي تؤثر على العقل<sup>3</sup> إحدى أهم المشكلات التي تُواجه العالم في الفترة الأخيرة خصوصا إثر الأحداث الأليمة التي شهدتها بعض المجتمعات بسبب هذه التجارة<sup>4</sup>. حاليا تحظى جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات باهتمام بالغ من قبل المجموعة الدولية ككل، وهذا بالنظر إلى عدد وأهمية الاتفاقيات الدولية التي أبرمت بشأن قمعها ومنح الاختصاص فيها.

1 - وقد عقدت المفوضية العليا للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين اجتماعات للخبراء واجتماعا لممثلي الدول لمناقشة التحديات التي نشأت فيما يتعلق بنظام البحث والإنقاذ، بما في ذلك حماية اللاجئين. ولقيت هذه العمليات الدعم أيضا من الاجتماعات المشتركة بين الوكالات التي عقدت بشأن معاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر، وحدد الاجتماع المشترك بين الوكالات الذي عقد في عام 2008م التي انبثقت من اجتماعات مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين. وقد نوقشت نتائج الاجتماع المشترك بين الوكالات أثناء الحوار الذي أجراه المفوض السامي بشأن تحديات الحماية في ديسمبر 2007م، والذي ركز على موضوع حماية اللاجئين والحلول الدائمة والهجرة الدولية.

A/63/63، تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة حول البحار والمحيطات المؤرخ في 10 مارس 2008، ص 70.

2 - عبد المنعم عبد الودود: "القانون الدولي للبحار والمشكلات العربية". ط 01، منشأة المعارف، الاسكندرية. 1999م. ص 215.

3 - المخدرات بصفة عامة هي مجموعة من العقاقير النباتية أو الكيميائية أو الصناعية التي يُثبت أنّ تعاطيها أو الاعتقاد عليها أو إيمانها يؤدي إلى حدوث خلل بالنشاط الجسماني والنفسي للمتعاطي. ويُجرى حصر هذه العقاقير التي يُثبت ضررها من منظمة الصحة العالمية والهيئات الصحية المحلية للدول لإدراجها في جدول قابل للإضافة والحذف والتغيير بمعرفة الجهات الدولية المعنية والمُشرع المحلي. علاء الدين شحاتة: "التعاون الدولي لمكافحة الجريمة، دراسة للاستراتيجية الوطنية للتعاون الدولي لمكافحة المخدرات". إيتراك للنشر والتوزيع. القاهرة 2002م. ص 213.

4 - من بين هذه الأحداث قيام عصابات تهريب المخدرات المسماة Medelin Cartel في كولومبيا باغتيال مرشح الرئاسة لويس كارلوس غالان شهر أوت من سنة 1989م نتيجة موقفه المعارض لنشاطهم. وردا على الاغتيال قامت السلطات خلال شهر ديسمبر من نفس السنة بقتل أحد قادة العصابات في ذات الوقت تدخلت قوة مسلحة من المظليين التابعين للولايات المتحدة الأمريكية في بنما للقبض على الرئيس البنمي الجنرال مانويل نورييجا وقدم أمام القضاء الأمريكي بتهمة دعم تجارة المخدرات. إثر هذه الأحداث تصاعد العنف المرتبط بتجارة المخدرات من اغتيلات واشتباكات بين العصابات والسلطات مما استدعى تعاون المجتمع الدولي ككل في مواجهة هذه الجريمة. علاء الدين شحاتة: نفس المرجع. ص 217.

تطورت مشكلة المخدرات وما يتفرع عنها من مشاكل بالرغم من الجهود المبذولة لمحاولة تحجيمها من مصدرها بداية من مجال الانتاج زراعة وتصنيعا، ثم التخزين وخطوط التهريب والاتجار نهاية بالتوزيع والتعاطي. هذا التطور كان نتيجة لجوء العصابات لطرق ووسائل بديلة تمكنهم من تجنب المتابعة إضافة إلى استغلالهم لوسائل تكنولوجية حديثة في التهريب بما فيها شبكة الانترنت.

يرجع الاهتمام الدولي بمكافحة جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات في أول بواده خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر بموجب تشريعات وطنية ودولية لمكافحة بعض أنواع المواد التي كانت معروفة آنذاك<sup>1</sup>. في القرن العشرين وُقعت اتفاقية دولية موقعة في لاهاي بتاريخ 1912/01/23م اقتضت أحكامها حول الأفيون ومشتقاته كالهيريون والمورفين، ألزمت الاتفاقية الدول الأطراف بأن تُصدر من القوانين ما يكفل قصر إنتاج واستخدام المخدرات على الأغراض الطبية، كما ألزمت المادة الثانية منها الدول الأطراف أيضا بتحديد المدن والموانئ والوكالات التي يتم من خلالها تصدير واستيراد الأفيون، كما ألزمت المادة الثالثة منها الأطراف أيضا بمنع تصدير الأفيون للبلاد التي تحظر دخوله إليها<sup>2</sup>.

أُتبعَت هذه الاتفاقية باتفاقيات عدة ساهمت في إرساء معالم مكافحة تجارة المخدرات. من هذه الاتفاقيات اتفاقية جنيف للأفيون الموقعة بتاريخ 1925/05/19م التي أبرمت بغرض إحكام الرقابة الدولية على إنتاج وتجارة الأفيون، وتضمنت في أحكامها القنب الهندي. وفي سنة 1931م أبرمت اتفاقية جنيف للحد من تصنيع المخدرات وتنظيم توزيعها في 1931/07/13م والتي ألزمت الدول الأطراف بإصدار قوانين ولوائح لتنفيذ أحكام الاتفاقية مع فرض عقوبات رادعة على مخالف تلك اللوائح والقوانين، هذا فضلا عن وجوب إنشاء هيئة خاصة في كل دولة للإشراف على عمليات المخدرات المشروعة<sup>3</sup>.

بتاريخ 1936/06/26م أبرمت بجنيف اتفاقية قمع التجارة غير المشروعة في المخدرات مستهدفة إلزام الدول أطرافها بتبني مبادئ قانونية من خلال تشريعاتها الداخلية لردع الجريمة، كما حددت المادة الثانية منها الأفعال التي تشكل جريمة الإتجار غير المشروع في المخدرات وما يقابلها من عقوبات رادعة. وما يعتبر جديدا في اتفاقية 1936م، أن أصبح لكل دولة تضع يدها على الشخص

<sup>1</sup> - من التشريع الوطني نجد ديكريته المؤرخ في 1879/03/29م لمكافحة المخدرات في مصر. أما على الصعيد الدولي هناك الاتفاقية الثنائية المبرمة بين الصين وبريطانيا عام 1881م لمنع استيراد الأفيون، والاتفاقية الثنائية بين الصين وبريطانيا عام 1884م لمنع استيراد وتصدير الأفيون بين الدولتين. علاء الدين شحاتة: نفس المرجع. ص 263.

<sup>2</sup> - لخضر زازة: نفس المرجع، ص 932. علاء الدين شحاتة: نفس المرجع. ص 264. شبلي مختار: نفس المرجع، ص 104.

<sup>3</sup> - لخضر زازة: نفس المرجع، ص 932. علاء الدين شحاتة: نفس المرجع. ص 264. شبلي مختار: نفس المرجع، ص 105.

المدان بارتكاب جريمة من الجرائم التي عدتها المادة الثانية من الاتفاقية، الحق في عقابه بصرف النظر عن جنسيته أو مكان ارتكابه للجريمة<sup>1</sup>.

وبعد قيام الأمم المتحدة بمباشرة مهامها، أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارها رقم 45 المؤرخ في 19 نوفمبر 1946م، يتضمن نقل اختصاصات العصابة في مجال مكافحة المخدرات إلى الأمم المتحدة، وكان أن أبرم تحت إشراف الهيئة الأممية في 11 ديسمبر 1946 بروتوكول يهدف إلى نقل اختصاصات عصابة الأمم في مجال مكافحة المخدرات إلى هيئة الأمم المتحدة.

ونظراً لأنّ عدد المنتجات الخاضعة للرقابة الدولية في السنوات السابقة على الحرب العالمية الثانية كانت تتعلق بثلاث نباتات فقط هي الخشخاش والكوكا والقنب، فقد أصبح من الضروري إدخال أنواع جديدة من المخدرات في نطاق الرقابة وهي المخدرات المخلّقة أو المصنّعة التي ظهرت في السوق.

وبالفعل، من أجل ذلك أبرم بروتوكول باريس لإخضاع المخدرات الخارجة عن نطاق اتفاقية 1931م للرقابة الدولية الموقع في 19 نوفمبر 1948م، وكذا بروتوكول نيويورك للحد من زراعة المخدرات وتنظيمها الموقع في 23 جوان 1953م، هذا فضلاً عن أهم اتفاقية توصلت إليها الأمم المتحدة آنذاك، وهي الاتفاقية الوحيدة للمخدرات المبرمة في 30 مارس 1961 والتي ألغت وحلت محل جميع ما سبقها من اتفاقيات دولية عنيت بمجال مكافحة جريمة الإتجار غير المشروع في المخدرات<sup>2</sup>.

وأهم ما أبرم في هذا السياق الاتفاقية الوحيدة للمخدرات<sup>3</sup> لعام 1961م التي تنص على مبدأ عالمية العقاب بالنسبة لهذه الجريمة حيث جمعت شمل جميع الاتفاقيات السابقة وحققت التكامل بين أنظمة الرقابة الدولية المنصوص عليها، حيث قررت الفقرة (2) من المادة (36) منها على محاكمة الوطنيين والأجانب الذين يرتكبون إحدى الجرائم المنصوص عليها في ذات المادة بواسطة الدولة الطرف التي ارتكبت الجريمة في إقليمها أو التي يوجد المجرم في إقليمها<sup>4</sup>.

وعلى هذا الأساس، يمكن فهم سبب وكيفية احتواء مؤتمر جنيف حول قانون البحار لعام 1958م لموضوع مكافحة جريمة الإتجار غير المشروع في المخدرات وإدراجه ضمن جدول أعماله

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع، ص932.

<sup>2</sup> - علاء الدين شحاتة : "نفس المرجع. ص 266. شبلي مختار : نفس المرجع، ص105.

<sup>3</sup> - Single Convention on Narcotic Drug.

<sup>4</sup> - محمد الحاج حمود : نفس المرجع. ص 471.

وتضمنينه- فيما بعد- ضمن المادة (19) من اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة لعام 1958م، مما يترجم مدى اهتمام المجموعة الدولية بهذه الجريمة ويعكس ظروف انعقاد مؤتمر جنيف ومراعاته لما عرفه المشرع الدولي من أحكام دولية واتفاقيات في هذا المجال. كما يبدو واضحا تأثر مفاوضات المؤتمر الثالث للأمم المتحدة حول قانون البحار بأحكام الاتفاقية الوحيدة، ليصبح موضوع المخدرات فيما بعد وفي ظل اتفاقية قانون البحار، من المواضيع التي يجوز فيها للدولة الساحلية أن تتدخل لمباشرة اختصاصها عليها في بحرها الإقليمي بموجب البند (د) من الفقرة الأولى من المادة (27) من الاتفاقية. كما أوردت اتفاقية قانون البحار بشأن عالمية الاختصاص في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل في المادة (108) التي تقضي بأن:

**" 1- تتعاون جميع الدول في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الاتفاقيات الدولية.**

**2- لأي دولة لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الإتجار".**

وإذا كان هذا الحكم مرخصا للعمل به في منطقة أعالي البحار، فإنه من باب أولى مراعاة أكثر للتطبيق حين تتواجد السفينة المتورطة في البحر الإقليمي، إذ يجوز للدولة الساحلية أن تتدخل فيها لضبطها ومحاكمتها طبقا لقوانينها العقابية.

وعلى الرغم من صدور اتفاقية فيينا المعدلة بالبروتوكول 1972م، أبرمت أيضا اتفاقية المؤثرات العقلية في فيينا في 21 فيفري 1971م، من أجل مكافحة إساءة استعمال بعض المؤثرات العقلية وما تؤدي إليه من مشاكل اجتماعية وصحية وإتجار غير مشروع ينعكس سلبا على الصحة العامة، فقد ظلت مشكلة المخدرات تتفاقم بصورة مروعة في كافة أنحاء العام مما دعى بهيئة الأمم المتحدة لعقد مؤتمر دولي بفيينا خلال الفترة من 25 نوفمبر إلى 20 ديسمبر 1988م لمناقشة اتفاقية دولية جديدة وهي المعروفة باتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية وذلك من أجل مكافحة تزايد إنتاج المخدرات والمؤثرات العقلية والطلب عليها والإتجار فيها. طورت الاتفاقية من سياسات وأساليب مكافحة المخدرات وطنيا وإقليميا وعالميا<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - وقد عقدت الجمعية العامة للأمم المتحدة "دورة خاصة" خصصت لبحث سبل مكافحة المخدرات في العالم شارك فيها 150 شخصية من بينهم 50 رئيس حكومة، وذلك خلال شهر فبراير من سنة 1990م حيث وافقت الجمعية العامة نهاية الدورة على خطة دولية لمكافحة تهريب المخدرات ومواجهة زيادة استهلاكها واعتبرت أن عقد التسعينيات هو عقد الأمم المتحدة لمواجهة المخدرات. كذلك تم الموافقة على إعلان سياسي يدعو الدول الأعضاء إلى إعطاء الأولوية لمكافحة المخدرات. علاء الدين شحاتة : نفس المرجع. ص 267. شبلي مختار : نفس المرجع. ص 105.

فقد حددت المادة الثالثة من الاتفاقية الجرائم والجزاءات التي تقابلها، كما قضت المادة (7) منها بعدم اعتبار هذه الجرائم من الجرائم السياسية أو المالية أو ذات دوافع سياسية وإنما هي الجرائم التي يجوز فيها تسليم المجرمين إلى جانب تبادل أكبر قدر من المساعدة القانونية في مجال التحقيقات والملاحقات والإجراءات القضائية، كما تتولى لجنة المخدرات التابعة لمجلس الأمم المتحدة الاقتصادي والاجتماعي صلاحية النظر في جميع المسائل المتصلة بأهداف الاتفاقية. وقد أبحاث المادة (24) من الاتفاقية لأي طرف أن يتخذ تدابير أشد من التدابير المنصوص عليها في الاتفاقية إذا رأى أنها مناسبة وضرورية لقمع ومنع الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، كما قبلت المادة (18) منها بشكل ضمني إمكانية تدخل الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة ما من أجل مكافحة هذه الجريمة<sup>1</sup>.

تتصل اتفاقية فيينا لسنة 1988م باتفاقية قانون البحار من خلال نصوص قانونية في الاتفاقيتين ومن خلال القواعد العرفية في إطار القانون الدولي للبحار، وذلك حسب نص الاتفاقيتين التي تقضي بضرورة تعاون الدول إلى أقصى حد ممكن وبما يتفق مع القانون الدولي للبحار على منع الاتجار غير المشروع عن طريق البحر. حيث تنص المادة العاشرة من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات على ضرورة تعاون الدول وتقديم المساعدة إلى دول العبور لتعزيز مرافقها لضمان فعالية ومراقبة ومنع الاتجار المشروع.

فقد أرسى الاتفاقية إمكانية صعود السفينة وتفتيشها، وفي حالة ثبوت الجريمة اتخاذ ما يلزم من إجراءات إزاء السفينة أو الأشخاص أو البضائع التي تحملها مع مراعاة عدم تهديد سلامة الأرواح في البحار وأمن السفن والبضائع. كما تلتزم الجهة القائمة بالتفتيش بعدم الإضرار بالمصالح التجارية والقانونية للدول بوجه عام بما فيها دولة العلم وعدم التدخل في حقوق الدول الساحلية بخصوص ممارستها لاختصاصها القضائي وفقاً للقانون الدولي للبحار<sup>2</sup>. تجدر الإشارة هنا أنه قد ترتبط جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات بتهرب المهاجرين وهو ما تبث في العديد من الحالات<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع، ص933.

<sup>2</sup> - محمد طلعت الغنيمي : نفس المرجع، ص 193. عبد المنعم عبد الوود : نفس المرجع. ص233. محمد الحاج حمود : نفس المرجع.

ص 472.

<sup>3</sup> - Germond BASIL : op.cit, p. 53.

## الفرع الأول : دور دولة العلم وفق اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988م.

بموجب الاتفاقية يجوز لدولة العلم اتخاذ كافة الإجراءات ضد السفينة المنخرطة في الاتجار بالمخدرات أيا كان موقع وجودها خارج مجال أو سيادة اختصاص دولة أخرى. وفي هذا الصدد يجوز لدولة العلم إجراء التوقيف، القبض، الاقتياد والضبط والمحاكمة، وبالتالي إجراء الزيارة والتفتيش والمطاردة والتتبع<sup>1</sup>. كما يجوز للدول عند علمها بممارسة سفينة الاتجار في المخدرات أن تطلب الإذن من دولة علم السفينة المشتبهة للسماح لها بالقيام بالإجراءات الوقائية (الزيارة والتفتيش)، أو الجنائية (التوقيف، الحجز والضبط) أو كلاهما معا<sup>2</sup>.

كما يجوز بناءً على مبدأ تعاون الدول المنصوص عليه أن تتقدم دولة علم السفينة إذا كانت لديها أسباب معقولة للاشتباه في أنّ إحدى سفنها ضالعة في الاتجار غير المشروع في المخدرات أن تطلب مساعدة الدول الأخرى لمنعها وأن تُبادر للاستجابة لهذا الطلب عند صدوره من سفن أجنبية في إطار التعاون لقمع هذه الجريمة<sup>3</sup>.

## الفرع الثاني : دور الدولة الساحلية وفق اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988م.

تتمتع الدولة الساحلية ببسط سيادتها على البحر الإقليمي الممتد لمسافة 12 ميل بحري عن خطوط الأساس المقررة قانوناً. على أنّ لها الحق في ممارسة السيطرة اللازمة في المنطقة المتاخمة لبحرها الإقليمي التي لا يجوز أن تتجاوز 24 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يُقاس منها عرض البحر الإقليمي وذلك من أجل :

أ- منع خرق القوانين والأنظمة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة السارية داخل إقليم الدولة الساحلية أو منطقة البحر الإقليمي.

ب- المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة يحدث داخل الإقليم أو البحر الإقليمي

في صدد جريمة الاتجار في المخدرات، يُقصد بالدولة الساحلية الدولة التي تمر خلال بحرها الإقليمي سفينة أجنبية تقوم بالاتجار بالمخدرات، ففي هذه الحالة تنص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

<sup>1</sup> - المادة 04 من الاتفاقية.

<sup>2</sup> - المادة 17 من الاتفاقية.

<sup>3</sup> - عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع. ص236.

البحار على أنّ القاعدة العامة أنّه لايجوز للدولة الساحلية ممارسة الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة. إلاّ أنّه حفاظا على أمن الدولة الساحلية و في إطار مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أوردت الاتفاقية استثناءً على هذه القاعدة بموجب المادة (27) (د) حين نصت :

"لا ينبغي للدولة الساحلية أن تُمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة من خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلاّ في الحالات التالية :....

(د) إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تُؤثر على العقل".

بموجب مضمون النص فإنّه في حالة وجود سفينة في ميناء الدولة الساحلية ثمّ خرجت باتجاه البحر الإقليمي ومازالت فيه، فإنّه يحق للدولة الساحلية اتخاذ الاجراءات الجنائية ضد الأشخاص والسفينة سواء في حال الاتجار بالمخدرات أو غيرها من الحالات المجيزة لبسط الولاية الجنائية للدولة الساحلية على السفن في بحرها الإقليمي متى ما ثبتت حالات مخالفة قواعد القانون الدولي للبحار أو مخالفة نظم وقوانين الدولة الساحلية. في هذه الحالة يسري على ملحقات السفينة من زوارق وقوارب ما يسري على السفينة ذاتها<sup>1</sup>.

وقد منحت اتفاقية 1988م نفس الصلاحيات للدولة الساحلية من خلال نص المادة الثانية منها حين أقرت بأنّه يتحدد الاختصاص القضائي في الدولة التي يُرتكب الفعل المُشكل لجريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات على إقليم الدولة وهذا الفعل هو النقل، فإنّ مجرد مرور السفينة بالبحر الإقليمي حاملة المخدرات يُحقق الركن المادي للجريمة وفقا لنص الاتفاقية<sup>2</sup>.

أمّا في حالة اكتشاف الجريمة في المنطقة الاقتصادية الخالصة داخل منطقة السلامة حول المنشآت والجزر الاصطناعية والتركيبات أو على منطقة الجرف القاري<sup>3</sup>، فإنّ مناطق السلامة يسري عليها ما يسري على البحر الإقليمي من أحكام مطارة وتفتيش السفن وضبط الجريمة وإجراء المحاكمة وفقا لنص المادة (2/111) من نص اتفاقية قانون البحار تحت عنوان المطاردة الحثيثة حين نصت :

<sup>1</sup> - عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع. ص234.

<sup>2</sup> - عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع. ص235. حيث أوردت المادة الثالثة من الاتفاقية قائمة من الأفعال التي تشكل الركن المادي لجريمة الاتجار في المخدرات من بينها النقل.

<sup>3</sup> - بموجب المادة 60 من اتفاقية قانون البحار يحق للدولة الساحلية إقامة منطقة سلامة حول المنشآت والجزر الاصطناعية والتركيبات أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على منطقة الجرف القاري دون أن تتجاوز مسافة 500 متر حولها.

"1) يجوز القيام بمطاردة سفينة أجنبية مطاردة حثيثة عندما يكون لدى السلطات المختصة للدولة الساحلية أسباب وجيهة للاعتقاد بأن السفينة انتهكت قوانين وانظمة تلك الدولة ....

2) ينطبق حق المطاردة الحثيثة، مع مراعاة ما يقتضيه اختلاف الحال على ما يقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو على الجرف القاري، بما في ذلك مناطق السلامة المحيطة بالمنشآت المُقامة 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".

ضف إلى ذلك نص المادة 86 من اتفاقية قانون البحار على انطباق أحكام الجزء السابع منها المتعلق بأعالي البحار على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لانتشلمها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية. ولا يترتب على تطبيق المادة أي انتقاص للحريات التي يتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58 من الاتفاقية.

### الفرع الثالث : نظام التسليم المراقب

فضلا عما سبق، أحدثت اتفاقية 1988م نظاما أطلقت عليه تسمية "نظام التسليم المراقب" يهدف إلى الحيلولة دون وصول المواد المخدرة إلى مروجيها ومتعاطيها وأيضا إلى التعرف على شبكات المتاجرين في المخدرات وتفكيكها. فنصت في المادة (01) (ز) على مايلي :

" التسليم المراقب هو أسلوب السماح للشحنات غير المشروعة من المخدرات أو المؤثرات العقلية أو المواد المدرجة في الجدول الأول والجدول الثاني المرفقين بهذه الاتفاقية، أو المواد التي حلت محلها بمواصلة طريقها إلى خارج إقليم بلد أو أكثر أو عبره أو إلى داخله بعلم سلطاته المختصة وتحت مراقبتها، بهدف كشف هوية الأشخاص المتورطين في ارتكاب الجرائم المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة الثالثة من الاتفاقية"<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - كما ورد تعريف التسليم المراقب بنفس الصيغة تقريبا في كل من : المادة (02)(ط) من اتفاقية باليرمو لسنة 2000م المتعلقة بمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية. اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 2003م المتعلقة بمكافحة الفساد ودليل الأمم المتحدة للتدريب على إنفاذ قوانين مكافحة المخدرات والمؤثرات العقلية. عطاء الله غريبي : "التسليم المراقب البحري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، عدد 2014/01. مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية جامعة وهران2. ص61.



من خلال التعريف يُستنتج أنّ التسليم المُراقب البحري للشحنات غير المشبوهة أو غير المشروعة هو الذي يُنفذ في المناطق البحرية بين دولتين أو أكثر، بالسماح للبضاعة أو الشحنة المهربة بالعبور من أو إلى دولة أو أكثر بعلم هذه الدول بغرض كشف كافة عناصر الجريمة<sup>1</sup>.

يُبرر هذا النظام مصداقية تعاون الدول في مجال مكافحة الإتجار غير المشروع في المخدرات. ومن بين أساليب هذا النظام في حالة ما إذا تمّ اكتشاف بضائع تحتوي على مخدرات على متن سفينة بعد إبحارها، تقوم الدولة الساحلية بإبلاغ دولة العبور أو دولة الوصول أو دولة العلم للإشتراك في وضع الخطط اللازمة لمعرفة شبكة المخدرات ولتنفيذ نظام التسليم المراقب. وقد أخذت بهذا النظام دول عديدة كالولايات المتحدة، السويد والفلبين، في حين أنّ دولاً أخرى رفضته بحيث لا تسمح بعبور المواد المخدرة بل يجب ضبطها حين اكتشافها بصرف النظر عن باقي أطراف الشبكة التي تروجها، ومن هذه الدول: إيطاليا، ألمانيا والمكسيك<sup>2</sup>.

الجزائر بدورها أبدت اهتماماً كبيراً بموضوع مكافحة جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات منذ الاستقلال، من خلال المصادقة على الاتفاقية الوحيدة حول المخدرات لعام 1961م بموجب المرسوم رقم 63-343 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963م<sup>3</sup>، كما صادقت أيضاً على اتفاقية المؤثرات العقلية لسنة 1971 بموجب المرسوم رقم 77-177 المؤرخ في 7 ديسمبر 1977م<sup>4</sup>، وصادقت الجزائر أيضاً على اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-41 المؤرخ في 28 جانفي 1995م<sup>5</sup>، كما أصدرت أيضاً من جهتها القانون رقم 04-18 ديسمبر 2004م<sup>6</sup> فيما يتعلق بالوقاية من المخدرات والمؤثرات العقلية وقمع الاستعمال والإتجار غير المشروعين بها. كما تبنى المشرع الجزائري نظام التسليم المراقب ضمن القانون 01/06 المؤرخ في 20 فبراير 2006م المعدل والمتمم المتعلق بالوقاية من الفساد ومكافحته<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> - عطاء الله غريبي : نفس المرجع. ص 63.

<sup>2</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 935. عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع. ص 238.

<sup>3</sup> - ج. ر. ج. ج. عدد 66 سنة 1963م.

<sup>4</sup> - ج. ر. ج. ج. عدد 80 سنة 1977م.

<sup>5</sup> - ج. ر. ج. ج. عدد 07 سنة 1995م.

<sup>6</sup> - ج. ر. ج. ج. عدد 83 سنة 2004م.

<sup>7</sup> - ج. ر. ج. ج. عدد 14 سنة 2006م.

### المطلب الثالث : البث الإذاعي غير المصرح به

يتناول هذا المطلب ظهور ومفهوم جريمة البث الإذاعي غير المصرح به (الفرع الأول)، والمشاكل القانونية المتعلقة بالاختصاص المقرر للدول المتضررة منه (الفرع الثاني).

#### الفرع الأول : ظهور ومفهوم جريمة البث الإذاعي غير المصرح به

دخل تحريم البث الإذاعي غير المصرح به التنظيم الدولي بشكل متأخر نسبياً، فاتفاقية جنيف لأعالي البحار لم تتعرض لهذا الموضوع بالإشارة على اعتبار أنه من بين الأعمال التي يمارس حق الزيارة بشأنها، ولعل مرجع ذلك يعود إلى عدم الشعور بهذا الموضوع في حينه لكون مخاطر هذا البث لم تتضح، ولأنّ التقدم العلمي والفني في هذا المجال لم يصل بعد إلى درجة إثارة ذلك<sup>1</sup>.

ترجع أول محاولة لمنع البث الإذاعي غير المصرح به على المستوى الدولي لسنة 1938م خلال مؤتمر إدارة الإذاعات بالقاهرة، أين تبني المؤتمر تنظيم البث الإذاعي من البحر ومن وراء البحر ووضع تدابير لحماية هذا البث المخصص غالباً لدواعي الضرورة<sup>2</sup>. غير أنّ النظام الملحق باتفاقية جنيف سنة 1959م بشأن المواصلات اللاسلكية منع إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي الصوتي والتلفزيوني من على متن السفن أو الطائرات أو من أية مادة طافية ملحقة بموضوعه خارج الأقاليم الوطنية للدول الأطراف. واستناداً إلى هذا المنع أرسلت اللجنة الدولية لتسجيل الترددات منشوراً للدول الأعضاء في الاتحاد الدولي للمواصلات اللاسلكية طلبت فيه الإدارات المكلفة بتسجيل السفن أن تتأكد من عدم وجود أي جهاز بث إذاعي على متن تلك السفن باستثناء الأجهزة المخصصة للملاحة<sup>3</sup>.

ومنذ تلك الفترة منعت الدول البث الإذاعي من خارج الولاية الإقليمية لسواحلها. بناءً على هذا المنع تقدمت بريطانيا بشكوى إلى الاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية ضد بنما التي أقدمت منشأتان تابعتان لها هي "Voice of slough" عام 1962م ومحطة "Radio Cardina" عام

<sup>1</sup> - تعود بوادر هذه المسألة إلى ظهور محطات إرسال لبرامج إذاعية وتلفزيونية في العقد الخامس من القرن العشرين انطلاقاً من أعالي بحر الشمال وعلى مقربة من السواحل البلجيكية والهولندية والبريطانية. وقد ترتب عن هذه المحطات مشاكل عديدة منها أنّ هذه المحطات كانت تقوم بالبث من دون وجود نصوص قانونية تنظمها، كما أنّ إرسالاتها الإذاعية كانت تؤدي إلى تشويش على أنظمة الإرسال للسفن مما شكّل خطراً على الملاحة البحرية في بحر الشمال المعروف بأنه بحر مزدحم، فضلاً عن ذلك، هذه الإرسالات كانت مخالفة ومنتهكة للقوانين الداخلية التي تمنع الإعلانات في الراديو إذ كانت الإعلانات تقتصر على الدول، وقد فسّر اللجوء إلى هذه الوسيلة من البحر على أنه تهرب من هذه القوانين والأنظمة. لخضر زازة : نفس المرجع، ص 962.

<sup>2</sup> - Katrin TIROCH : « Pirate Broadcasting », Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL], march 2010. p03.

<sup>3</sup> - حيث أنّه في معظم الحالات تُستعمل في البث الإذاعي غير المصرح به موجات تردد ممنوحة مسبقاً لمحطات نظامية مما يتسبب في التشويش على إرسالها كما يكلفها خسائر .

Katrin TIROCH : op.cit. P02.

محمد الحاج حمود : نفس المرجع، ص 473.

1964م بالقيام ببث لإعلانات تجارية. فقام الاتحاد بتذكير بنما التي تحمل المحطتان علمها بمسؤولياتها بهذا الخصوص وقبلت بنما أن تسحب تسجيلها للسفن التي تحمل إذاعات غير مشروعة قبالة الشواطئ الهولندية والدنمركية. مرد اللجوء للبث الإذاعي الغير مصرح في هذه الحالة كان احتكار الدولة في كل من بريطانيا وهولندا للبث الإذاعي بالإضافة إلى تفادي رسوم الحقوق الفكرية الواجب دفعها، وأهم سبب كان منع الإعلانات التجارية من قبل السلطة مما يتعارض مع المصالح الاقتصادية للتجار.<sup>1</sup>

وإزاء ذلك، بادرت المجموعة الأوروبية إلى إبرام معاهدة 22 جانفي 1965م حول مكافحة إرسال البرامج غير المشروعة عبر محطات موجودة في أعالي البحار.<sup>2</sup>

وقد تقرر بموجب المادة الأولى من هذه المعاهدة، تحريم إنشاء محطات إرسال: ثابتة، أو على ظهر سفينة، أو على متن طائرة، خارج الأراضي الوطنية تقوم ببث برامج تصل، أو يمكن أن تصل، كلياً أو جزئياً، إلى أراضي دولة طرف في المعاهدة، أو يمكن أن تسبب تشويشاً لمحطة بث تُدار بموافقة إحدى الدول الأعضاء في المعاهدة، كما تركت المادة الثانية منها الباب مفتوحاً للدول الأعضاء لتقدير أسس ونوع العقوبات الموقعة على مرتكبي هذه الجرائم بموجب تشريعاتها.<sup>3</sup>

وعلى الرغم مما قرره معاهدة 1965م من تدابير لمواجهة هذه الجريمة، إلا أن من السوابق اللاحقة ما أثبت عدم نجاعتها، وأن الأمر بات يتجاوز مجرد إبلاغ الاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية إلى اتخاذ تدابير قسرية على صعيد القضاء الوطني. ومن السوابق في هذا الصدد قضية السفينة "Magda Maria" التي تتلخص وقائعها في أن سفينة مسجلة في بنما وراسية في أعالي البحار بالقرب من سواحل هولندا، أقدمت في 26 جويلية 1971م على القيام ببث تجريبي مخصص للجمهور في هولندا من دون أن تحصل على إذن من السلطات الهولندية. وإزاء ذلك، قامت البحرية الهولندية بإجراء تحقيق أولي على متن هذه السفينة ثم اقتيادها إلى الموانئ الهولندية لتقدم إلى المحاكمة. وقد أصدرت المحكمة حكمها مؤسسه إياه على مخالفة السفينة لمعاهدة 1965م، وقضت بمصادرة معداتها وأجهزتها مع الإفراج عنها وعن طاقمها.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - محمد طلعت الغنيمي : نفس المرجع، ص 194. عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع. ص 250. لخضر زازة : نفس المرجع. ص 963. Katrin TIROCH : op.cit. p01.

<sup>2</sup> - محمد طلعت الغنيمي : نفس المرجع، ص 194. عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع. ص 250. لخضر زازة : نفس المرجع. ص 963. Nguyen QUOC DINH et autres : op.cit. P 1156.

<sup>3</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 962.

<sup>4</sup> - وقد استندت المحكمة في رأيها إلى سابقة دنمركية سنة 1958م في قضية السفينة Lucky Star حين بيّنت المحكمة أن هذا المنع قاعدة عرفية مستقرة في التعامل الدولي وهي تسمح بالحجز على المواد وليس السفينة. غير أنه يبدو أن رأي المحكمة هنا غير قابل للإسناد كون القضية السابقة تتعلق بسفينة عديمة الجنسية في حين أن محكمة لاهاي اعتبرت السفينة Magda Maria سفينة بنمية. محمد الحاج حمود : نفس المرجع. ص 473. - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 962. Katrin TIROCH : op.cit. P02.

وبما أنّ المجموعة الأوروبية كانت أكثر من غيرها متأثراً بهذا النشاط وحظره، فقد أقدمت مع بداية انطلاق أشغال المؤتمر الثالث حول قانون البحار عام 1974م إلى اقتراح فحوى معاهدة 1965م القاضي بحظر البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار ولم يجد المؤتمر صعوبة في اعتماده<sup>1</sup>، فاستقر نهائياً ضمن نص المادة (109) من اتفاقية قانون التي نصت على أنه :

"1 - تتعاون جميع الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار.

2 - لأغراض هذه الاتفاقية يعني البث الإذاعي غير المصرح به إرسال الإذاعات الصوتية أو التليفزيونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بنية استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية، على أن يستثنى من ذلك إرسال نداءات الاستغاثة.

"3- يجوز أن يحاكم أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به، أمام محاكم:

(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 تشويشاً على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها.

4 - في أعالي البحار، يجوز لأي دولة تتمتع بالولاية وفقاً للفقرة 2، أن تقبض عملاً بالمادة 110، على أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به أو أن تحتجز أية سفينة مستخدمة في هذا الغرض وأن تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي".

بموجب نص المادة اعتبرت الاتفاقية البث الإذاعي غير المصرح به من الأعمال غير المشروعة التي تستوجب حق الزيارة الذي بموجبه أُلقت على عاتق كافة الدول الالتزام بالتعاون قصد قمع هذا العمل في أعالي البحار بما يفيد حقها في التوقيف والقبض والمعاقبة، وذلك لما ينطوي عليه هذا العمل من تهديد للنظام الدولي واستقراره القائم على احترام سيادة الدول وعدم التدخل في شؤونها الداخلية. وذلك على غرار حكم جريمة القرصنة والاتجار غير المشروع في المخدرات.

<sup>1</sup> - محمد الحاج حمود : نفس المرجع. ص 473. - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 962. عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع. ص 250.

## الفرع الثاني : الاختصاص في جريمة البث الإذاعي غير المصرح به

فيما يتعلق بالاختصاص على جريمة البث الإذاعي غير المصرح به يظهر من نص المادة (109) أنه رغم اعتبارها للبث الإذاعي غير المصرح به جريمة دولية حثت الدول على وجوب التعاون على قمعها، إلا أنها لم تقرر في شأنها اختصاصا عالميا تعمد من خلاله جميع الدول إلى التدخل لقمعها وممارسة اختصاصها، وإنما قصرته على فئات محددة من الدول يبلغ عددها خمسة على وجه التحديد، وهي الدول المحصورة بن البنود من (أ) إلى (هـ) من الفقرة الثانية من نفس المادة كما هو مُشار إليه أعلاه.

نص المادة على حالته الراهنة يحتاج لمزيد من الدقة لأنّ إعماله على هذا النحو سيثير بعض المشاكل القانونية والواقعية.

قبل التفصيل في مضمون الاختصاص كما هو وارد بنص المادة لا بد من الإشارة إلى أنه حين وقوع جريمة البث غير المصرح به في منطقة البحر الإقليمي تتحول واقعة البث من جريمة دولية إلى وطنية تختص قواعد القانون الوطني بالنظر فيها ولا علاقة للقانون الدولي بها. كما أنّ للدولة الساحلية سلطة على بحرها الإقليمي وتمارس اختصاصها الكامل على السفينة أو الشخص الذي يقوم بعملية البث لما في ذلك من خروج واضح عن نطاق المرور البريء السفينة، وتطبيقا كذلك للبند (ب) من الفقرة الأولى من المادة (27) التي تبيح الاختصاص على السفينة الأجنبية الخاصة "إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي". غير أنّ القول بهذا لا يعني أن تنطبق الحالات الخمس الواردة في الفقرة الثانية من المادة (109) التي تقرر الاختصاص إلى دول خمس. وبمعنى آخر، فإنّه لا يجوز لغير الدولة الساحلية ممارسة اختصاصها في بحرها الإقليمي لمواجهة هذه الحالة ولا يحق ذلك لغيرها من الدول التي حصرتها المادة (109) في فقرتها الثانية سواء كان الشخص من رعاياها أم غير ذلك. وحتى بالنسبة لدولة ساحلية أخرى استقبلت البث أو شكل تشويشا على اتصالاتها، فالاختصاص هنا مانع ينعقد فقط للدولة الساحلية صاحبة البحر الإقليمي على أساس أنّ هذه الجريمة قد حصلت في منطقة خاضعة لولايتها الإقليمية ولا يحق للدولة الساحلية الثانية أن تتدخل لضبط السفينة التي صدر منها هذا البث<sup>1</sup>.

أمّا في حالة قيام السفينة الأجنبية بعملية بث إذاعي غير مصرح به في منطقة أعالي البحار، يُثير نص المادة (109) من المشاكل القانونية ما يتضح عن ضبط سفينة للبث الإذاعي غير المصرح من قبل سفينة دولة أخرى، كما أنّ الأشخاص المتورطين في العملية هم من رعايا دولة ثالثة وقد تمّ

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 964.

استقبال الارسل لدى بعض الدول الأخرى، ففي هذه الحالة يجوز أن تُطالب كل الدول المعنية بإتمام المحاكمة من جانبها، وبالتالي تثار مشكل الاختصاص الإيجابي. فما هو معيار الفصل الممكن الإستناد إليه لتحديد الدولة التي تقوم بإتمام إجراءات المحاكمة؟<sup>1</sup>

للإجابة على هذا التساؤل نعرض حالتين :

**أولاً :** حالة ما إذا مرت السفينة بعد ارتكابها لجريمة البث الإذاعي الغير المصرح بالبحر الإقليمي لدولة ساحلية ، وكانت هذه الدولة الساحلية هي إحدى الدول التي لها ولاية بموجب الفقرة الثانية من المادة (109)، أي بمعنى أن تكون الدولة الساحلية هي دولة علم السفينة أو دولة تسجيلها أو الدولة التي ينتمي إليها الشخص، أو الدولة التي وقع فيها استقبال للبث رغم حصوله في أعالي البحار، أو الدولة التي شكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها، فإذا كانت الدولة الساحلية هي إحدى الدول التي سبقت الإشارة إليها، في هذه الحالة الدولة الساحلية هنا هي أحق في ممارسة اختصاصها على هذه السفينة الأجنبية ولها أن تقبض على أي شخص يشتبه في ضلوعه في عملية البث هذه، ولها أن تحتجز السفينة وأن تضبط أجهزة الإرسال الإذاعي. ومن جهة أخرى، فإنه يمكن جواز التدخل في هذه الحالة لممارسة الاختصاص على أساس البند (أ) من الفقرة الأولى من المادة (27) المتعلق بحالة ما "إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية"<sup>2</sup>.

في هذا السياق صاغ المشرع الجزائري نص المادة (520) من القانون البحري الجزائري على هذا النحو:

**"يعاقب بالحبس من سنتين إلى خمس سنوات، كل شخص يقوم دون إذن، إنطلاقاً من سفينة أو منشأة حتى وإن كانت موجودة في أعالي البحار، ببث إذاعي أو تلفزيوني موجه إلى الجمهور الجزائري العريض أو من شأنه تشويش الإرسال اترالرادوسلكية المرخص بها.**

**وإذا تمّ هذا البث في حالة طوارئ أو في حالة حرب، يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة، وفي جميع الحالات تصدر السفينة وعتاد البث".**

فصيغة الكلام التي تضمنتها هذه المادة وحكمها موجه بالدرجة الأولى إلى من يقوم بهذه الجريمة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني كقاعدة لا لبس فيها ولا نقاش، وهو ما يفهم من عبارة "حتى وإن كانت موجودة في أعالي البحار"، أمّا إدراج هذه العبارة الأخيرة فهو مد لهذا الحكم إلى من

<sup>1</sup> - عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع. ص255.

<sup>2</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع.

يقوم به في أعالي البحار بصيغة التخصيص والاستثناء، وهذا أسوة بما قضت به اتفاقية قانون البحار، وحتى لا يفهم من سياق الكلام أنّ منطقة أعالي البحار مستبعدة من أعمال هذا النص فجرى تخصيصها<sup>1</sup>.

**ثانياً :** الحالة الثانية تتمثل في عدم اعتبار الدولة الساحلية ضمن فئات الدول الخمس التي حددتها الفقرة الثانية من المادة (109)، وفي هذه الحالة لا يحق للدولة الساحلية عرقلة المرور البريء للسفينة في بحرها الإقليمي بحجة قيامها بجريمة البث الإذاعي غير المصرح به، فهذه الدولة لا علاقة لها بما حصل خارج بحرها الإقليمي طالما أنها ليست ضمن الفئات الخمس، ويكون نص الفقرة الخامسة من المادة (27) واجب التطبيق. ومن جهة ثانية، فإنّه لا يحق للدولة الساحلية أن تقبض على أي شخص له ضلوع في جريمة البث لتقوم بتسليمه إلى دولة أخرى لها ولاية بموجب الفقرة الثانية من المادة (109)، لأنّ القانون الدولي لا يسمح بهذا إلاّ في حالة وجود معاهدة تقضي بذلك صراحة.

يبقى أعمال أحكام الاتفاقية على هذا النحو يُخل بالتزام التعاون الدولي المنصوص عليه صراحة في فقرة (1) من المادة (109) التي تنص صراحة "تتعاون جميع الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار". عبارة جميع الدول تشمل الدولة الساحلية التي يقع على عاتقها التزام التعاون، وبموجب هذا الالتزام ينعقد لها الاختصاص في متابعة المرتكبين للجريمة.

هذه المشكلة تقترب من تنازع الاختصاص في حالة اختطاف الطائرات، حيث بُدلت جهود عديدة في مؤتمر لاهاي من جانب الدول الرائدة في مجال الطيران خاصة الولايات المتحدة والاتحاد السوفياتي سابقاً للأخذ بنظام الأولويات في الاختصاص. يهدف النظام لمنح الأولوية لدولة تسجيل الطائرة في حالة تنازع الاختصاص، وقد حذت هذه الدول هذا المعيار كونها تمتلك أساطيل طيران ضخمة، لكن هذه المحاولات لم تنجح كون نظام الأولوية يقتزن بنظام التسليم الإجباري وهو ما لم يتم الأخذ به في الاتفاقية<sup>2</sup>.

أما فيما يتعلق باتفاقية مؤتمر مونريال الخاصة بقمع جرائم الاعتداء على ملاحه الطيران المدني لعام 1971م فقد حددت المادة (05) منها على أن يكون الاختصاص بالمحاكمة على النحو التالي :

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 964.  
<sup>2</sup> - عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع. ص 255.

- " (أ) عندما ترتكب الجريمة في إقليم الدولة،  
(ب) عندما ترتكب الجريمة ضد أو على طائرة مسجلة في الدولة،  
(ج) عندما تهبط الطائرة في إقليم دولة وما يزال المتهم على متنها،  
(د) عندما تكون الطائرة مؤجرة لشخص ومركز أعماله الرئيسي الدولة،  
(هـ) عندما يتواجد المتهم على إقليم دولة لم تقم بتسليمه،  
(و) أي اختصاص جنائي تتم مباشرته طبقا للقانون الوطني."

الاختصاص على النحو السابق مفتوح لأكثر من دولة ومبني على أكثر من معيار، ولا توجد قاعدة اختصاص ملزمة أو مانعة أو حاجبة لاختصاصات أخرى<sup>1</sup>.

وهو ما حدث بعد حادثة "لوكربي" فالطائرة الأمريكية التي تم تفجيرها فوق الإقليم الاسكتلندي من قبل متهمين ليبيين يُقيمون في ليبيا، بموجب نص المادة السابقة ينعقد الاختصاص لكل من الولايات المتحدة الأمريكية، بريطانيا وليبيا.

وقد تثار مشكلة أخرى واقعية في حالة ما إذا كانت الدولة التي قامت بإجراءات الضبط ضالعة في أعمال البث كونها موجهة ضد دولة معادية، وبالتالي إجراءات المحاكمة ستكون صورية<sup>2</sup>.

لحل هذا التنازع يُمكن إنشاء محكمة جنائية دولية، وفي انتظار ذلك يرى جانب من الفق أنه يُمكن للدول المتنازعة الاتفاق على إجراءات التحكيم الدولي حيث يتم اختيار قاضي عن كل طرف، ويقوم الأطراف باختيار الرئيس ثم تُصدر المحكمة حكمها الذي يصبح ملزما في مواجهة الدول المتنازعة وبالتالي يتم تنفيذ الحكم، كما هو الشأن لمحاکم التحكيم العامة المعروضة بنظام القضاء الدولي للبحار<sup>3</sup>. غير أنّ المسائل الجنائية من النظام العام لايجوز فيها اللجوء للتحكيم، وهو ما أكد عليه المشرع الجزائري في نص المادة 1006 من قانون الإجراءات المدنية والإدارية<sup>4</sup>، حيث تنص المادة على أنه: " يُمكن لكل شخص اللجوء إلى التحكيم في الحقوق التي له مطلق التصرف فيها. لايجوز التحكيم في المسائل المتعلقة بالنظام العام أو حالة الأشخاص وأهليتهم".

بالتالي لا يُتصور حل المسائل الجنائية بالتحكيم في حالة تنازع الاختصاص أو الإختصاص السلبي.

<sup>1</sup> - عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع. ص256.

<sup>2</sup> - عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع.

<sup>3</sup> - عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع.

<sup>4</sup> - الصادر بموجب القانون رقم 09-08 المؤرخ في 25 فبراير 2008م، يتضمن قانون الإجراءات المدنية والإدارية إ.ج.م.إ.د، ج.ر.ج.ج. عدد 21 سنة 2008م.



## المطلب الرابع : الصيد غير المشروع وغير المصرّح به وغير المنظم

إنّ حق الدول في حرية الصيد البحري في أعالي البحار كما هو مُقرر بموجب اتفاقية قانون البحار بموجب المادة 87 منها وقبلها بموجب الاتفاقية الدولية حول الصيد والحفاظ على الثروات البيولوجية في أعالي البحار لسنة 1958م المنعقدة بجنيف، تمت ممارسته لفترة طويلة بواسطة سفن غير مستوفية للشروط تحت غطاء أعلام الملائمة. هذا الإهمال تسبب في فترة التسعينيات في الاستغلال المفرط للمخزونات السمكية في أعالي البحار من خلال الصيد غير المشروع وغير المصرّح به وغير المنظم<sup>1</sup>، الأمر الذي خلق مشكلة حقيقية تُحل بالتوزيع العادل للثروة السمكية. وللحيلولة دون الوصول لمرحلة لا يُمكن معها تصحيح الوضع أُبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية لمصايد الأسماك والصدوك الدولية الغير ملزمة تحت رعاية منظمة الأغذية والزراعة متناولة مسألة أداء دولة العلم. بموجب هذه الاتفاقيات لا يُسمح لدولة العلم أن تأذن فقط لسفن الصيد المُستوفية للشروط والتي ترفع علمها بالصيد في أعالي البحار مع ضمان الممارسة الفعّالة للالتزامات الرقابة وإنفاذها<sup>2</sup>.

نصت نُظم الرقابة والإنفاذ المنقحة مؤخرا في العديد من المنظمات الإقليمية لتنظيم المصائد على عدد من الالتزامات لتحسين أداء دولة العلم، على أن تُستكمل هذه الالتزامات بخطط التفتيش في عرض البحر والتدابير التي يُمكن لدولة الميناء أن تمارسها. ومن أجل الحد من هذه الممارسة يُطلب من دولة العلم توفير معلومات عن سفن الصيد الغير مستوفية للشروط، كما تلتزم بالامتناع عن تسجيل أو إعادة تسجيل السفن الضالعة في الصيد الغير المشروع وغير المنظم وغير المُصرّح به.

<sup>1</sup> - واجه المجتمع الدولي موضوع الصيد غير المشروع، غير المصرّح به وغير المنظم لأول مرة بوسيلة قانونية من خلال خطة العمل الدولية سنة 2001م لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم وردعه والقضاء عليه، أين تمّ وضع تعريف لهذا النوع من الصيد على النحو التالي : "3- في هذه الوثيقة :

1-3 يُشير الصيد غير القانوني إلى النشاطات التي :

1-3-1 تقوم بها سفن وطنية أو أجنبية في مياه تقع ضمن ولاية دولة أخرى، دون إذن تلك الدولة أو بما يتعارض مع قوانينها أو قواعدها.

3-1-2 تقوم به سفن تحمل أعلام دول أطراف في منظمة إقليمية لإدارة المصايد أو ترتيبات للمصايد إلا أنّها تعمل بصورة تتعارض مع تدابير الصيانة والإدارة التي اتخذتها تلك المنظمة والتي تلتزم بها الدول أو مع الأحكام من القانون الدولي الساري،

3-1-3 تنتهك القوانين القطرية أو الالتزامات الدولية، بما في ذلك تلك التي تقوم بها الدول المتعاونة في منظمة إقليمية لإدارة المصايد.

3-2 ويُشير الصيد دون إبلاغ إلى أنّه يشمل نشاطات الصيد التي :

3-2-1 لم يُبلغ عنها، أو أبلغ عنها بطريقة مضللة، للسلطات القطرية بما يتعارض مع القوانين والقواعد القطرية.

3-2-2 تجري في منطقة اختصاص منظمة إقليمية لإدارة المصايد أو ترتيبات تتعلق بالمصايد والتي لم يُبلغ عنها أو أبلغ عنها بطريقة مضللة بما يتعارض مع إجراءات الإبلاغ في تلك المنظمة.

3-3 ويُشير الصيد دون تنظيم إلى أنّه يشمل النشاطات التي :

3-3-1 تتم في منطقة اختصاص منظمة إقليمية لإدارة المصايد أو ترتيبات المصايد بواسطة سفن لا تحمل أية جنسية، أو بواسطة سفن تحمل

علم دولة ليست طرفا في تلك المنظمة أو بواسطة كيان للصيد بطريقة لا تتسق أو تتعارض مع تدابير الصيانة والإدارة لتلك المنظمة، أو

3-3-2 تتم في مناطق أو على مخزونات سمكية تسري بشأنها تدابير صيانة أو إدارة، والتي تجري فيها نشاطات الصيد هذه بطريقة لا تتسق ومسؤوليات الدولة عن صيانة الموارد البحرية بمقتضى القانون الدولي."

<sup>2</sup> - Helmut TUERK : « Reflections on the Contemporary Law of the Sea », Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston, 2012, p 177.

بالإضافة إلى ذلك، يتم تشجيع مراكز الاتصال الوطنية للانضمام إلى المنظمات الإقليمية أو على الأقل التعاون معهم، أي الامتثال لتدابير الحفظ والإدارة في مقابل حصص الصيد<sup>1</sup>.

أصبحت ظاهرة تغيير أعلام سفن الصيد في إطار أعلام الملائمة كوسيلة لتجنب الامتثال الدولي لمصايد الأسماك لتدابير الصيانة والإدارة الدولية، وباتت تشكل مشكلة شديدة بشكل خاص. إذ أنّ دول التسجيل المفتوح التي ليست أعضاء في المنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك ليست ملزمة بتدابير الحفظ والإدارة الدولية. علاوة على ذلك، فإنها عادة لا تمارس رقابة فعالة على عمليات الصيد من السفن التي ترفع علمها، نتيجة لذلك، ليس لديها خوف من أي عقوبات بسبب سلوك غير قانوني. هذا العجز لا يقتصر على دول التسجيل المفتوح، ففي سياق صيد الأسماك تمّ تغيير المصطلحات من "أعلام الملائمة" إلى "أعلام عدم الامتثال" من أجل ضم كل أعلام الدول التي ابتعدت عن المخططات الملزمة للحفظ والإدارة<sup>2</sup>.

هذا الوضع المُلازم لعدم وجود رقابة فعّالة لدولة العلم على مصائد الأسماك من الأسباب الرئيسية لتفشي هذا النوع من الصيد الذي يُقوض بشدة من فعالية المخططات الدولية والإقليمية، ويؤدي إلى استمرار انخفاض المخزونات السمكية في أعالي البحار. ولحل هذه المشكلة، تمّ اعتماد الاتفاقيات الدولية ومدونات السلوك الطوعية والمبادئ التوجيهية والتي تهدف إلى تعزيز اختصاص دولة العلم والرقابة على سفن الصيد وعلى التدابير التي لا بد أن تتخذها الدولة من جهة، والمُنفذون من جهة أخرى. من بين هذه النصوص نعرض أدناه اتفاقية الامتثال واتفاق الأرصد السمكية للأمم المتحدة (الفرع الأول)، الاتفاق بشأن التدابير التي تتخذها دولة الميناء لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ، دون تنظيم وردعه والقضاء عليه (الفرع الثاني)، ومدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد وخطة العمل الدولية لمنع وردع، والقضاء على الصيد غير القانوني (الفرع الثالث)، كما نعرض موقف المشرع الجزائري من تنظيم الصيد البحري (الفرع الرابع).

<sup>1</sup> - Doris KÖNIG : « Flags of Convenience »,op.cit. P05.

بوكعبان العربي : "الأبعاد البيئية والإنمائية لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة"، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون الدولي العام. كلية الحقوق، جامعة الجيلالي اليابس. 2003/2004م، ص223.

<sup>2</sup> - Doris KÖNIG : op.cit.

## الفرع الأول : اتفاقية الامتثال واتفاق الأرصدة السمكية للأمم المتحدة

اعتمدت اتفاقية تعزيز امتثال سفن الصيد في أعالي البحار لتدابير الحفظ والإدارة الدولية المعتمد سنة 1993م<sup>1</sup> عقب المؤتمر الدولي لعام 1992م بشأن الصيد الرشيد في كانكون، المكسيك، تحت رعاية منظمة التغذية والزراعة (FAO). الغرض من اتفاقية الامتثال هو تحسين الامتثال لتدابير الحفظ والإدارة الدولية والسماح للدول الأطراف في الاتفاقية باتخاذ إجراءات فعّالة لردع تغيير علم سفن الصيد من جانب مواطنيها. من أبرز أحكامها نص المادة 03 التي تتناول مسؤولية دولة العلم. بموجب هذه المادة على دولة العلم اتخاذ جميع التدابير اللازمة لضمان أن سفن الصيد التي ترفع أعلامها لا تشارك في أي من أنشطة الصيد غير القانونية أو غير المرخصة<sup>2</sup>.

علاوة على ذلك، يحظر على دولة العلم أن تجيز لسفينة صيد ترفع علمها للصيد في أعالي البحار إلا وفق شروط محددة، مع الأخذ بعين الاعتبار العلاقة القائمة بينها وبين سفينة الصيد المعنية، لإنفاذ مسؤولياتها بفعالية بموجب هذه الاتفاقية فيما يتعلق بسفينة الصيد<sup>3</sup>. هذا الحكم يمثل ضمناً لمفهوم الرابطة الحقيقية، بالإضافة لهذا النص تمّ التأكيد على مكافحة سفن الصيد التي ترفع أعلام الملائمة وشرط التحقق من وجود صلة حقيقية في إعلان روما لعام 2005م بشأن الصيد غير القانوني.

حيث جاء الإعلان بجملة من المقترحات القانونية والتنظيمية في مسألة المحافظة على الثروة السمكية ومحاربة الصيد غير المشروع، غير المبلغ عنه وغير المنظم. من بين المقترحات وضع سجل عالمي يقيد فيه جميع سفن الصيد على مستوى منظمة الزراعة والتغذية، والمراقبة بواسطة الأقمار الاصطناعية من أجل تفعيل مدونة السلوك الخاصة بالصيد المسؤول المعتمدة بروما سنة 1995م، مع توحيد الأنظمة الرقابية والتشريعية في المسألة<sup>4</sup>.

ومن أجل مكافحة تغيير العلم، تلتزم الدول الأطراف في رفض منح أعلامها لسفن الصيد غير المشروع<sup>5</sup>. وفي حالة الصيد من قبل السفن التي ترفع علمها، على الأطراف تجريم مخالفة تدابير الحفظ والإدارة الدولية بمقتضى تشريعاتها الوطنية وحرمان المخالفين من الانتفاع من المكاسب

<sup>1</sup> - اتفاقية تعزيز امتثال سفن الصيد في أعالي البحار لتدابير الحفظ والإدارة الدولية. اتفاقية تعزيز الامتثال (فيما يلي).  
دخل حيز النفاذ بتاريخ 24 أبريل 2003م. الجزائر لم تُصادق عليه بعد.

<sup>2</sup> - Doris KÖNIG : op.cit. P06. Helmut TUERK : op.cit. p 177.

بو كعبان العربي : نفس المرجع، ص242. محمد سعادي : نفس المرجع. ص245.

<sup>3</sup> - المادة الثالثة (3) اتفاقية تعزيز الامتثال.

<sup>4</sup> - محمد سعادي : نفس المرجع. ص245.

<sup>5</sup> - المادة الثالثة (5) اتفاقية تعزيز الامتثال.

الناجمة عن أنشطتهم غير المشروعة. كما يجب أن تنص على عقوبات شديدة بما فيه الكفاية، تتضمن رفض، تعليق، أو سحب الترخيص بالصيد في أعالي البحار<sup>1</sup>.

وفيما يخص الدول غير الأطراف، ومن بينها العديد من الدول التي تقدم أعلام الملائمة لسفن الصيد، يتعين على الدول الأطراف الالتزام بالتعاون للحيلولة دون قيام سفن الصيد التي ترفع هذه الأعلام بأنشطة تُفوض فعالية تدابير الحفظ والإدارة الدولية<sup>2</sup>.

في ذات السياق صدر اتفاق عام 1995م للأمم المتحدة بشأن الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتحال<sup>3</sup>، يعزز الاتفاق واجبات دول العلم لضمان امتثال السفن التي ترفع علمها لتدابير الحفظ والإدارة الدولية خصوصا التي وُضعت في إطار المنظمات الإقليمية لإدارة المصايد. حيث نص الاتفاق أنه حتى لو لم تكن الدولة الطرف عضوا في منظمة إقليمية تنظم مصائد الأسماك في أعالي البحار في منطقة معينة تنشط فيها السفن التي ترفع علم هذه الدولة الطرف، فعلى سفن صيد هذه الأخيرة تطبيق جميع التدابير التي وضعتها تلك المنظمات الإقليمية<sup>4</sup>.

أما إذا فشلت دولة العلم في فرض الامتثال، يحظر على السفن التي ترفع علمها الوصول إلى الموارد السمكية التي تنظمها تدابير الاتفاق<sup>5</sup>. وبغرض فرض الامتثال يتعين على دولة العلم اتخاذ تدابير منها الاحتفاظ بسجل لجميع السفن المرخص لها بالصيد في أعالي البحار، إقامة نظم للرصد بالأقمار الصناعية والتتبع، جمع وإبلاغ بيانات الصيد، التعاون مع الدول الأخرى في تنفيذ التفتيش الإقليمي ونظم المراقبة والتحقيق فيها ومعاينة جميع أعمال عدم امتثال سفنها أو مواطنيها. وتستكمل الأحكام المتعلقة بالتزامات دولة العلم عن طريق اتخاذ تدابير لغير دولة العلم، مثل الصعود والتفتيش في عرض البحر من قبل الأطراف الأخرى الأعضاء بالمنظمة الإقليمية المختصة<sup>6</sup>، دون إغفال التدابير التي تتخذها دولة الميناء بما في ذلك تفتيش الوثائق ومعدات الصيد والصيد<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> - المادة الثالثة (8) اتفاقية تعزيز الامتثال.

<sup>2</sup> - المادة الثامنة (2) اتفاقية تعزيز الامتثال.

<sup>3</sup> - (اتفاق الأمم المتحدة للأرصد السمكية فيما يلي) الصادر بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة A/CONF.164/37 المؤرخ في 08 سبتمبر 1995م. دخل حيز النفاذ بتاريخ 11 ديسمبر 2001م، الجزائر لم تُصادق بعد على الاتفاق.

<sup>4</sup> - المادة 7 (1) اتفاق الأمم المتحدة للأرصد السمكية.

<sup>5</sup> - المادة 8 (4) اتفاق الأمم المتحدة للأرصد السمكية.

<sup>6</sup> - المواد (21) و (22) اتفاق الأمم المتحدة للأرصد السمكية.

<sup>7</sup> - المادة (23) اتفاق الأمم المتحدة للأرصد السمكية. بوكعبان العربي: نفس المرجع، ص310.

وفيما يتعلق بالدول غير الأطراف، تمّ اتباع نهج يُشجع الدول للإنضمام في اتفاق الأرصد السمكية<sup>1</sup>. ويمكن تحقيق ذلك من خلال الجهود الدبلوماسية والحوافز الاقتصادية، ومن ناحية أخرى يجب على الدول الأطراف أن تتخذ تدابير لمنع أنشطة السفن غير الأطراف التي تقوض من فعالية تدابير الحفظ والإدارة الدولية<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني : الاتفاق بشأن التدابير التي تتخذها دولة الميناء لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ، دون تنظيم وردعه والقضاء عليه

أمام العجز الذي تعانيه دولة العلم في مواجهة الصيد غير المشروع وغير المصرّح به وغير المنظم، ارتأت منظمة التغذية والزراعة اعتماد اتفاق بشأن التدابير التي تتخذها دولة الميناء لمنع الصيد غير المشروع وغير المصرّح به وغير المنظم وردعه والقضاء عليه وذلك خلال مؤتمر المنظمة المنعقد بتاريخ 22 نوفمبر 2009م<sup>3</sup>. يضع هذا الاتفاق حداً أدنى للتدابير التي تتخذها دولة الميناء عندما ترغب السفن الأجنبية في دخول موانئها أو عند تواجدها بها<sup>4</sup>، وتُخول هذه التدابير التحقق من أنّ السفن لم تتخرط في الصيد غير المشروع وغير المصرّح به وغير المنظم. إلى جانب مجموعة من التدابير بخصوص التفتيش والإنفاذ وإبلاغ دولة العلم بالتجاوزات المسجلة، كما يُمكن لدولة الميناء حظر الأسماك التي يتم صيدها في إطار الصيد غير المشروع وغير المصرّح به وغير المنظم من التداول في الأسواق الوطنية والدولية<sup>5</sup> الأمر الذي يحد من الحافز الذي يدفع القائمين على هذا النشاط من الاستمرار فيه. وإن كان الاتفاق بخصوص التدابير التي تتخذها دولة الميناء، قد أكد على الدور الأساسي لدولة العلم وواجب تعاونها مع دولة الميناء.

### الفرع الثالث : مدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد وخطة العمل الدولية لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم وردعه والقضاء عليه

تمّ استكمال النصوص السابقة فيما يتعلق بالصيد غير المشروع وغير المصرّح به وغير المنظم بأثنين من وسائل التوجيه والتسيير الطوعي، الوسيلة الأولى تمثلت في مدونة قواعد السلوك لسنة 1995م، والثانية هي خطة العمل الدولية لعام 2001م لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون

<sup>1</sup> - المادة (1/33) اتفاق الأمم المتحدة للأرصد السمكية.

<sup>2</sup> - Doris KÖNIG : op.cit.

<sup>3</sup> - [الاتفاق بشأن التدابير التي تتخذها دولة الميناء لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ، دون تنظيم وردعه والقضاء عليه](#). دخل حيز النفاذ بتاريخ 05 جوان 2016م. لم تُصادق عليه الجزائر بعد.

<sup>4</sup> - المواد 07، 08، 09، و 10 من الاتفاق.

<sup>5</sup> - المادة 18.

تنظيم وردعه والقضاء عليه<sup>1</sup>. كلا الوسيّتين تستخدم كمرجعية للدول والمنظمات الإقليمية في وضع الإطار القانوني والمؤسسي اللازم لصياغة وتنفيذ التدابير المناسبة، خصوصا أنّها تحتوي على قائمة التدابير التفصيلية لدول العلم التي يجب اتخاذها من أجل الوفاء بواجباتها القانونية بشكل كامل وفعال<sup>2</sup>.

دولة العلم مطلوب منها تجنب منح علمها للسفن التي لها سوابق في عدم الامتثال، كما عليها أن تمنع السفن من إنزال علمها بغرض التحايل على تدابير الحفظ والإدارة الدولية. وتحقيقا لهذه الغاية، يطلب من دولة العلم لمنع "تنقل العلم" أي الممارسة المتكررة والسريعة لتغيير علم السفينة، أن تجعل قرار تسجيل سفينة صيد مشروط باستعداد السفن لاستيفاء الشروط المطلوبة حتى يُرخص لها بممارسة الصيد. ومن أجل القيام بذلك، من الضروري الحصول على معلومات عن المستفيدين الحقيقيين بما فيها المالك السابق والمالك الحالي. وبالتالي دولة العلم مطالبة ليس فقط بمسك سجل لسفن الصيد التي ترفع علمها، ولكن ينبغي أيضا توفير هذه المعلومات في السجل<sup>3</sup>.

وفقا لتوصيات خطة العمل الدولية لجأت بعض المنظمات الإقليمية مؤخرا لتعديل تدابير الرقابة وإنفاذها، بما في ذلك التدابير في مواجهة الدول غير الأطراف. التزام دول العلم لضمان امتثال السفن التي ترفع علمها لتدابير الحفظ والإدارة للمنظمات الإقليمية نحو فعال لا بدّ أن يتم من خلال إنشاء إدارة مصائد أسماك قادرة على رصد ومراقبة سفن الصيد التابعة لها بشكل صحيح. ويجب على دولة العلم فرض عدد من الالتزامات كالتسجيل والإبلاغ عن سفنها بموجب التشريعات الوطنية. وعليها التواصل بهذه التقارير إلى أمانة المنظمة الإقليمية دون تأخير.

علاوة على ذلك، في ظل اتفاقية التعاون المستقبلي المتعدد الأطراف لمصائد شمال غرب المحيط الأطلسي المنقحة لعام 2007م، المؤسسة لمنظمة مصائد شمال غرب المحيط الأطلسي، دولة العلم ليست الوحيدة الملزمة بملاحقة ومعاينة عدم الالتزام من قبل السفن التي ترفع علمها. فمن أجل منع أو ردع "تنقل العلم"، والذي غالبا ما يتم عن طريق سفن الصيد المملوكة للدول الأطراف، يجب على هذه الأخيرة أن تتخذ إجراءات ضد مواطنيها أو سفن الصيد الأجنبية المملوكة أو المشغلة من طرف مواطنيها<sup>4</sup> في الدول الأطراف. هذا النهج المبتكر يُكمل اختصاص دولة العلم بمفهوم

<sup>1</sup> - خطة العمل الدولية لعام 2001م لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم وردعه والقضاء عليه.

<sup>2</sup> - الفرع الثاني 8.2 و 8.4 من مدونة قواعد السلوك، والفقرات 34-50 من خطة العمل الدولية.

<sup>3</sup> - الفقرات 42-43 من خطة العمل الدولية.

<sup>4</sup> - Art X (1) (g) et (h) de la convention.

الاختصاص الشخصي الإيجابي الذي بموجبه لكل دولة أن تُمارس الرقابة على أنشطة مواطنيها أو الشركات الخاضعة لقانونها<sup>1</sup>.

خلاصة القول، هناك ميل في اتفاقيات مصائد الأسماك الحديثة للتخلي عن مبدأ الاختصاص الحصري لدولة العلم على السفن في أعالي البحار من أجل الإدارة الفعالة والحفاظ على المخزون السمكي. ومن المثير للاهتمام ملاحظة أنه بغض النظر عن صدور صك ملزم قانونا بشأن مراقبة دولة الميناء في منظمة الأغذية والزراعة، وافقت الدول الأطراف في منظمة شمال غرب الأطلسي للصيد على اتخاذ إجراءات مباشرة ضد مواطنيها من ملاك سفن الصيد غير المشروع التي ترفع علم دولة أخرى، وبالتالي تُكمل اختصاص دولة العلم بمفهوم الاختصاص الشخصي الإيجابي.

### الفرع الرابع : تنظيم الصيد البحري في التشريع الجزائري

تمتد الجزائر على شريط ساحلي بطول 1200 كلم على حوض البحر الأبيض المتوسط، الأمر الذي يسمح لها باستغلال الثروات البحرية على طول الساحل، ما يُلاحظ هنا هو إنشاء الجزائر لمنطقة صيد محفوظة بموجب المرسوم التشريعي 94-13 المؤرخ في 28 ماي 1994م، المحدد للقواعد العامة للصيد البحري<sup>2</sup>. تعتمد هذه المنطقة في قياسها على مسافتان مختلفتان من الغرب إلى الشرق، فتقاس حدودها انطلاقا من خطوط الأساس بإثنين وثلاثين ميلا بحريا بين الحدود البحرية الغربية ورأس تنس، واثنين وخمسين ميلا بحريا من رأس تنس إلى الحدود البحرية الشرقية<sup>3</sup>.

ما يُميز منطقة الصيد المحفوظة هو خضوعها للقضاء الوطني<sup>4</sup> الأمر الذي يُضفي غموضا حول الطبيعة القانونية للمنطقة كون اتفاقية قانون البحار لا تنص على هذا النوع من المناطق البحرية، فالمياه الداخلية والبحر الإقليمي الممتد على مسافة 12 ميلا بحريا من خطوط الأساس تُعد جزءا من الإقليم وتخضع للقضاء الوطني. أما المنطقة الاقتصادية الخالصة تمارس فيها الدولة الساحلية صلاحيات اقتصادية دون بسط السيادة الوطنية عليها وهو ما لم يأخذ به المشرع الجزائري، حيث أنه في تنظيمه للصيد البحري في منطقة الصيد المحفوظة أخضعها للقضاء الوطني، بل حصر حق الصيد

<sup>1</sup> - Doris KÖNIG : op.cit. P09.

<sup>2</sup> - ج.ج.ج. عدد 40 سنة 1994م. الملغى بموجب القانون 01-11 المؤرخ في 03 يوليو 2001م، المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج.ج.ج. عدد 36 سنة 2001م والذي احتفظ بنفس نظام المنطقة، القانون 01-11 تم تعديله بموجب القانون رقم 15-08 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات، ج.ج.ج. عدد 18 سنة 2015م.

<sup>3</sup> - المادة 06 من المرسوم.

<sup>4</sup> - المادة 8/03 من المرسوم 94-13.

فيها على السفن التي ترفع العلم الوطني<sup>1</sup>. وإن كان أجاز للسفن الأجنبية ممارسة الصيد العلمي في المنطقة بناء على ترخيص مقدم من الوزير المكلف بالصيد البحري<sup>2</sup>.

وفيما يتعلق بالصيد التجاري في منطقة الصيد المحفوظة فلا يمكن للسفن الأجنبية ممارسته في ظل القانون 01-11 إلاّ بناء على ترخيص الوزير المكلف بالصيد البحري في منطقة ما وراء الست أميال مهما كانت حمولة السفينة، ولكن فقط فيما يتعلق بالأسماك الكثيرة الارتحال<sup>3</sup> تحت طائلة العقوبة<sup>4</sup>، أما في نص القانون 08-15 أُلغيت الأحكام المتعلقة بممارسة السفن الأجنبية للصيد في المنطقة المحفوظة كما لم يتم النص على إمكانية ممارسة السفن الأجنبية للصيد في المنطقة المحفوظة لأي نوع من الأسماك. ويظهر من هذه الأحكام أنّ الجزائر لا تمارس مجرد اختصاص على منطقة الصيد المحفوظة وإنما تمارس سيادة كاملة على الثروات في المياه الخاضعة للقضاء الوطني<sup>5</sup>. ما يؤكد هذه الممارسة الحق المقرر لقادة سفن القوات البحرية وسفن حراس الشواطئ في مطاردة السفن الأجنبية المخالفة للصيد برخصة في ظل القانون 01-11، أو مخالفة لنص القانون 08-15 في المياه الخاضعة للقضاء الوطني مطاردة حثيثة، بغرض إلقاء القبض عليها سواء داخل المياه الوطنية أو خارجها إذا بدأت المطاردة داخل تلك المياه<sup>6</sup>. ويمكن استعمال طلقات نارية خفيفة مع أخذ الاحتياط لتجنب الأشخاص الموجودين على متنها<sup>7</sup>.

ما تجدر الإشارة إليه هنا أنّ نص المشرع الجزائري على منطقة الصيد المحفوظة جاء نتيجة نقص وغموض في سياسة واضحة لقطاع الصيد البحري، الأمر الذي لا يُغنى عن حق الدولة في الإعلان عن إنشاء منطقة اقتصادية خالصة بالنظر للصلاحيات التي تُمنح للدولة الساحلية على هذه

<sup>1</sup> - المادة 1/11 من المرسوم.

<sup>2</sup> - المادة 2/11.

<sup>3</sup> - المادة 34 من القانون 01-11 .

<sup>4</sup> - نصت المادة 98 من القانون أنّه "يعاقب بغرامة من 3.000.000 إلى 5.000.000 دج ربان سفينة الصيد البحري التي تحمل الراية الأجنبية والشخص المسؤول عن الملاحة عند الاقتضاء، اللذان تبث إدانتهم بممارسة الصيد البحري بأية صفة كانت في المياه التي تخضع للقضاء الوطني دون الرخصة المسبقة المطلوبة من السلطة المكلفة بالصيد البحري. تأمر الجهة القضائية المختصة بمصادرة الآلات الموجودة على متن السفينة أو المحظورة ومنتجات الصيد البحري، وإتلاف الآلات المحظورة إذا اقتضى الأمر ذلك".  
وبالنسبة لشروط منح ترخيص صيد الأسماك كثيرة الارتحال في المياه التي تخضع للقضاء الوطني وقائمة أنواع الأسماك المعنية بالصيد والحصص النسبية القصوى الواجب اقتطاعها تمّ تنظيمها بالمرسوم التنفيذي 95-38 المؤرخ في 28 جانفي 1995م ، ج.ر.ج. عدد 06 سنة 1995م.

<sup>5</sup> - بوكعبان العربي : نفس المرجع، ص407.

<sup>6</sup> - المادة 94 و95 من القانون 01-11 .

<sup>7</sup> - المادة 96 من القانون.



المنطقة<sup>1</sup> على كل الموارد البحرية وليس السمكية منها فقط، خصوصا أنّ الجزائر بلد متضرر جغرافيا<sup>2</sup>.

بالإضافة لما سبق من جرائم، في حالة الشك في جنسية السفينة يحق للدولة ممارسة الاستثناءات الوارد ذكرها بغاية التحقق من الجنسية، فالوضع هنا لا يُشكل جريمة دولية بالمعنى الذي سبق عرضه من جرائم، وإنّما هي حالة وقائية تعتمد إليها الدولة للثبوت والتأكد من جنسية السفينة ومن العلم الذي ترفعه تفاديا وقمعا لجريمة القرصنة.

وقد سبقت الإشارة إلى أنّ جنسية السفينة يتم إثباتها من خلال العلم الذي ترفعه إلى جانب التسجيل، غير أنّ العلم بحكم ظهوره علنا يُعتبر المؤشر الأول والمعلن عن جنسية السفينة. استنادا لهذه الدلالة أكدت اتفاقية قانون البحار على وجوب أن تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، ولا يجوز لها أن تغيره أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها في ميناء زيارة إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل<sup>3</sup>. وذلك تجنباً لكل لبس أو تحايل ينعكس سلباً على حقوق الدول والأفراد.

في حالة مخالفة السفينة للالتزام رفع علم دولة واحدة، سواء بأن لم ترفع أي علم أو أن رفعت أكثر من علم تعتبر في هذه الحالة سفينة عديمة الجنسية، هذا الوضع يجعلها في حكم سفينة "القرصنة" مما يستوجب ممارسة عليها حق الزيارة والضبط من قبل السفن الحربية في أعالي البحار تطبيقاً لنص المادة (110) (1) (د). وكذلك ينطبق الأمر في حال ترفع السفينة علماً لا يدل على حقيقة جنسيتها حين تكون من جنسية السفينة الحربية التي تنوي ممارسة حق الزيارة عليها، فإنّه يجوز لهذه الأخيرة أن تمارس هذا الحق<sup>4</sup>.

وفي كل الحالات، وتطبيقاً لنص المادة (110) في فقرتها الثانية، فإنّه 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".

<sup>1</sup> - الأحكام المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة متضمنة ضمن الجزء الخامس من اتفاقية قانون البحار.

<sup>2</sup> - بوكعبان العربي : نفس المرجع، ص 409.

<sup>3</sup> - المادة 92 (1) من اتفاقية قانون البحار.

<sup>4</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 964.

وتضيف الفقرة الثالثة من ذات المادة بأنه: "إذا ثبت أنّ الشبّهات لم يكن لها أي أساس، وبشرط أن لا تكون السفينة المتفقدة قد ارتكبت أي عمل يبرر تلك الشبّهات، جرى تعويضها عن أية خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها".

هذا الإجراء وقائي يهدف إلى التثبيت من جنسية السفينة ومن العلم الذي ترفعه للتأكد من كونها سفينة قرصنة من عدمه، وقد خولت اتفاقية قانون البحار مثل هذا الإجراء ليجري العمل به في منطقة أعالي البحار.

غير أنّه في حالة تواجد السفينة في منطقة البحر الإقليمي لا تتقرر ممارسة مثل هذه التدابير إلاّ من قبل الدولة الساحلية صاحبة السيادة فيه ولا يحقّ لغيرها أن يمارسه، حتى ولو تبين له أنّ ظروف وملابسات السفينة تدعوان إلى ما يقارب اليقين من أنّ السفينة عديمة الجنسية أو أنّها غيرت علمها أو أنّها سفينة قرصنة، فالاختصاص هنا مانع للدولة الساحلية وحدها. وفي حالة مخالفة ذلك، جاز للدولة الساحلية أن تطلب من السفينة الحربية التي قامت بعملية التفقد أو الزيارة مغادرة بحرّها الإقليمي على الفور باعتبار أنّ مرورها لم يعد بريئاً تطبيقاً لنص المادة (19)، مع جواز تحميل دولة علمها مسؤولية ما ينجر عن ذلك من تبعات وأضرار حتى ولو كانت معنوية.

## خاتمة الفصل الأول :

يظهر مما سبق أنّ القانون الدولي متمثلاً في اتفاقية قانون البحار حاول التوفيق بين حق دولة العلم في حصرية بسط اختصاصها على سفنها في البحر، وبين حق الدول في ملاحه بحرية أمانة من خلال تقرير سلطة الضبط في البحر المبنية على الإستثناءات الواردة على مبدأ حصرية دولة العلم.

هذه الاستثناءات إنّما تقررت لمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية التي تُمارس في البحر من الاتجار في الرقيق، والمخدرات والبث الإذاعي غير المرخص به. إلى جانب هذه الجرائم هناك ممارسات تستدعي التحقق من هوية الفاعلين ومدى امتثالهم للنصوص القانونية المطبقة فيما يتعلق بحقيقة جنسية السفينة وممارسة الصيد غير المشروع، غير المنظم وغير المبلغ عنه. فهذه الأفعال يتقرر الاختصاص فيها في منطقة أعالي البحار لكافة الدول.

إلى جانب الأفعال المدروسة في الفصل الأول، تُرتكب في البحر أفعال عنف وسطو مسلح عرفت عبر التاريخ بالقرصنة البحرية. من الناحية القانونية الأحكام المتعلقة بالقرصنة البحرية في اتفاقية قانون البحار لم تكن لتحتوي كل أفعال العنف في البحر، مما استدعى لاستدراك الأمر من خلال وضع اتفاقية جديدة لتجنب النقائص التي شابته النصوص السابقة.

ومن الناحية العملية، عرفت أفعال العنف في البحر انبعاثاً في السنوات الأخيرة بتقنيات وإمكانات متطورة، الأمر الذي ساهم في ارتفاع عدد السفن التي تتعرض للهجوم في البحر. هذا الوضع الذي هدد بصورة جدية أمن الملاحة البحرية خصوصاً في مناطق محددة، دفع بالمجتمع البحري لمواجهة هذه الظاهرة بوسائل أفرزت نتائج كان لا بد من مواجهتها مادياً وقانونياً.

لهذه الأسباب خصص الفصل الثاني من الباب الثاني لدراسة أفعال العنف في البحر والجهود الدولية المبذولة للقضاء عليها.

## الفصل الثاني : أفعال العنف في البحر والجهود المبذولة في مكافحتها

القرصنة البحرية كصورة من صور أفعال العنف في البحر قديمة قدم الملاحة البحرية، هذه الظاهرة التي بدا أنها قد اختفت وبقيت تُذكر فقط أدبيا بالرجوع إلى روايات المغامرة، قد شهدت عودة قوية في السنوات الأخيرة ، الأمر الذي يتطلب تعاون متماسك من قبل جميع أعضاء المجتمع الدولي للتعامل مع هذا التهديد.

ارتأيت تخصيص فصل كامل لدراسة أفعال العنف في البحر وسبل مكافحتها نظرا لما أفرزته هذه الظاهرة من آثار سواء قانونية ومادية بسبب تطور الأفعال التي ترتكب في البحر، مما استدعى تدخل المشرع الدولي لوضع إطار قانوني ينظم هذه الجريمة (المبحث الأول).

بالإضافة إلى الجانب القانوني، ونتيجة التهديد المتصاعد لأفعال العنف في البحر للمصالح الدولية الاقتصادية والإنسانية، ظهرت مبادرات تهدف لقمع هذه الظاهرة لابد من الوقوف عندها وإبراز مختلف ما أثارته من مسائل قانونية كانت السبب أحيانا في عرقلة التقدم بصدد قمع أفعال العنف في البحر (المبحث الثاني).

## المبحث الأول : مفهوم أفعال العنف في البحر

لا شك أنّ أفعال العنف في البحر ظاهرة تخلف ونكسة إنسانية، تترد بالمجتمعات البشرية التي تنتشر فيها إلى العصور الأولى، حيث لا نظام ولا قانون ولا تعايش سلمي بين الأمم والشعوب تُعمر به الأرض وتزدهر الحضارة وتأمين الأفراد والجماعات على وجودها ومصيرها.

وإن كانت القرصنة البحرية، كصورة نمطية لأفعال العنف في البحر ضاربة بجذورها في التاريخ، فهي خلال هذا المسار تميزت بمرحلتين، الأولى تنتهي عند القرن التاسع عشر أين كان قمع هذه الظاهر يستند للوسائل المادية، إذ أنّ الاهتمام بالجانب القانوني للقرصنة البحرية لم يحظ بالاهتمام الواجب في تلك الفترة. فكانت أي أفعال غير مشروعة هدفها الاعتداء على الأشخاص والأموال في البحر تعتبر أفعال قرصنة بغض النظر عن دوافعها ومكانها – حيث لا فرق بين البحر الإقليمي، أعالي البحار ولا حتى مياه الأنهار-. وفي حال التمكن من القرصنة لم تكن تتم محاكمتهم بل تصادر سفينتهم أو تُحرق، ويتم استرقاقهم أو قتلهم<sup>1</sup>.

في المرحلة الثانية، أي منذ القرن التاسع عشر إلى يومنا هذا، حيث ومنذ أن بدأ المجتمع الدولي ينتظم من خلال دول ذات سيادة متساوية ومستقلة، ويمكن تحديد بداية هذه الرحلة بالتقريب مع معاهدة واستفاليا. أثناء التنظيم القانوني للمجتمع الدولي الجديد كان لابد من التطرق لموضوع القرصنة البحرية من الناحية القانونية، وهو الأمر الذي واجه صعوبات تُضاف إلى الصعوبات المادية التي كانت مطروحة سابقا. استدعى هذا الأمر إلى التفكير في وضع تعريف قانوني للقرصنة البحرية دون الإخلال بحق حرية الملاحة البحرية الذي بدأت بواده خلال هذه الفترة بتأثير من Hugo de Groot المعروف بالاسم اللاتيني<sup>2</sup> Grotius.

في هذا السياق بدأ الاهتمام القانوني بأفعال العنف في البحر وبالدرجة الأولى بالقرصنة البحرية على الصعيد الدولي يحصد ثماره (المطلب الأول)، غير أنّ الوقائع أظهرت أنّ الإطار

<sup>1</sup> -Bernard DROBENKO : « La piraterie saisie par le droit », Neptunus, E-revue. Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/2. P 02.

Didier REBUT et autres : « La piraterie maritime d'hier à aujourd'hui », In « La piraterie maritime », Les Entretiens de Royan. Ed Larcier, 2011. P31.

<sup>2</sup> - Didier REBUT et autres : op.cit. P32.

القانوني الذي خُصص للقرصنة البحرية لم يكن في وسعه احتواء جميع أفعال العنف في البحر مما استوجب إيجاد حل للخروج من هذا الفراغ وكان ذلك عن طريق اعتماد نصوص جديدة (المطلب الثاني).

### المطلب الأول : جريمة القرصنة البحرية

أثير المفهوم القانوني القرصنة البحرية من جانب الفقه الدولي من خلال آراء ودراسات مختصة (الفرع الأول)، وجد هذا المفهوم طريقه إلى اتفاقيات دولية (الفرع الثاني)، أثرت على التشريعات الداخلية للدول الأطراف ومنها التشريع الجزائري في قمع القرصنة البحرية (الفرع الثالث).

### الفرع الأول : مفهوم القرصنة البحرية في الفقه الدولي

قبل عرض مختلف التعريفات الفقهية الواردة حول القرصنة البحرية، يجب الإشارة إلى أنّ تاريخ العلاقات الدولية كان يفرق بين "لصوصية البحر Piraterie" وبين "القرصنة" أو "القراصنة Corsaires". فالصنف الأول عبارة عن أفراد من مختلف الأقطار يُمارسون اللصوصية جهارا في البحار، لا يحترمون حتى سفن بلدانهم الأصلية وكانوا محل احتقار وازدراء حيث يتم قتلهم بصورة رادعة بعد القبض عليهم<sup>1</sup>. أما الصنف الثاني كان يعترف له بوضعية قانونية معينة باعتباره يقوم بعملية الإعتداء بناء على تفويض من دولته لمهاجمة سفن العدو الحربية أو التجارية والاستيلاء عليها، وعند القبض عليه، كان القرصان يعامل كأسير حرب لا كص بحر<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - في التقاليد البحرية البريطانية كان يتم شنق القرصنة على متن سفنهم ليكونوا عبرة لغيرهم، أما في الامبراطورية الرومانية فقد تبنت أن قام الامبراطور Jules César بصلب القرصنة الذين قاموا باختطافه وطلب فدية مقابل إطلاق سراحه.

Michèle BATTESTI et autres : «La piraterie maritime d'hier à aujourd'hui», In « La piraterie maritime », Les Entretiens de Royan. Ed Larcier, 2011. P34.

عبد الهادي التازي : "موقف المغرب من القرصنة الدولية في العصر الوسيط"، في "القرصنة والقانون الأممي". مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية سلسلة الدورات، الدورة التاسعة، الرباط شعبان 1406 هـ/أبريل 1986م. ص54.

<sup>2</sup> - نتيجة هذه الممارسة يقع في كثير من الأحيان الخلط بين أفعال القرصنة والأفعال المشروعة في إطار غنيمة حرب، من ذلك على سبيل المثال ما وقع لخزانة مولاي زيدان عند الاستيلاء عليها من طرف سفينة إسبانية خلال القرن السابع الميلادي كما سبق ذكره. كانت الخزانة تحتوي على 3000 مخطوط، مما دفع بالدارسين للحادثة لاعتبارها قرصنة بحرية وفكرية. إلا أنه في رد على هذه الاتهامات صرح الأستاذ Emilio Garcia Gomez أنّ الحادثة لا تعتبر قرصنة ذلك أنّ إسبانيا في ذلك الوقت كانت في حرب مع المغرب، وكان أسطولها الحربي يجوب الشواطئ الإفريقية لضبط الملاحة وحركة السفن بأمر من الملك فيليب الثاني. في هذه الأثناء ضبط الأسطول السفينة المغربية واقتادها لاسبانيا. وما يُبرر مشروعية الفعل وفق قواعد الحرب حسب الأستاذ المفاوضات الدبلوماسية التي سلكها المغرب سنة 1977م لاسترجاع المخطوطات. في نفس السياق يُذكر غنيمة السلطان العثماني سليمان الأول كمية كبيرة من المخطوطات من مساجد القاهرة بعدما فتحها بداية القرن السادس عشر.

عبد الله كنون : "القرصنة والأخلاقية الدولية"، في "القرصنة والقانون الأممي". مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية سلسلة الدورات، الدورة التاسعة، الرباط شعبان 1406 هـ/أبريل 1986م. ص129. والرد المقدم من طرف Emilio Garcia GOMEZ ص 274.

François LILLE, Raphaël BAUMLER : op.cit. P 307.

بالنظر للخطر الذي كان يُمثله قرصان البحر فقد اعتبر منذ الأزل "عدوا للبشرية" يُقتل بمجرد القبض عليه دون إخضاعه لمحاكمة. ومع ذلك، فقد أنهى العمل بنظام القرصنة وألغيت جميع أعرافها بموجب تصريح باريس لعام 1856م<sup>1</sup>.

في التاريخ المعاصر وبالرغم من بعض المحاولات التي عمدت إليها بعض الدول لتجريم القرصنة أو لصووية البحر كما هي حال فرنسا التي تعتبر سباقاً في وضع تشريع يُجرم القرصنة البحرية، ويتعلق الأمر بقانون 10 أبريل 1825م<sup>2</sup>، أو تلك المستمدة من أوامر القضاء البريطاني وتعليمات البحرية البريطانية القاضية بممارسة الاختصاص على سفن القرصنة عند ضبطها واعتبار ذلك "حقاً طبيعياً" واختصاصاً عالمياً، إلا أنّ تجريم القرصنة واعتبارها من الجرائم الدولية كان مصدره القانون الدولي العرفي، بل وحتى بالنسبة لبعض المعاهدات التي عيّنت بحكم موضوع القرصنة أو بالأفعال المشابهة لها، فقد اكتفت بالإشارة إليها دون تعريفها أو تبيان محتواها تاركة المهمة في بحث هذه المسألة للقانون الدولي العرفي. ومثال عن هذه المعاهدات، معاهدة واشنطن لـ 06 فيفري 1922م المبرمة بين الولايات المتحدة، فرنسا، بريطانيا، إيطاليا واليابان، والمتعلقة باستعمال الغواصات والغازات السامة والتي لم تدخل حيز النفاذ، حيث قضت المادة (3) منها على أنّه: "يعتبر في حكم القرصان الضابط المسؤول عن إحدى الغواصات المحاربة متى هاجم، دون ما إنذار سابق، إحدى السفن التجارية أي كانت جنسيتها"<sup>3</sup>.

كما أبرمت سنة 1937م معاهدة "تسوية نيون L'arrangement de Nyon" إبان الحرب الأهلية في إسبانيا لمواجهة تكرر هجوم بعض الغواصات مجهولة الجنسية على السفن التجارية المحايدة في البحر الأبيض المتوسط، وبمقتضى هذا الاتفاق، انتهت الدول المتعاهدة (بريطانيا، فرنسا، اليونان، رومانيا، بلغاريا، مصر، تركيا، يوغسلافيا، الاتحاد السوفيتي) إلى اعتبار هذه الغواصات من قبيل سفن القرصنة<sup>4</sup>.

بادرت كلية الحقوق لجامعة هارفارد سنة 1932م بدراسة القواعد الخاصة بلصووية البحر، حيث قدمت في ذلك مشروعاً ودراسة شاملة احتوت على 19 مادة، ومع ذلك، فإنّ مشروع هارفارد لم

<sup>1</sup> - محمد طلعت الغنيمي: نفس المرجع، ص937.

« La piraterie maritime et le droit » René Jean DUPUY، في "القرصنة والقانون الأممي". مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية سلسلة الدورات، الدورة التاسعة، الرباط شعبان 1406 هـ/أبريل 1986م. ص17.

<sup>2</sup> - لخضر زازة: نفس المرجع، ص938.

Bernard DROBENKO : op.cit. P 05. Didier REBUT et autres : op.cit. P33. René RODIERE : op.cit. P 39.

<sup>3</sup> - لخضر زازة: نفس المرجع، ص938.

<sup>4</sup> - نفس المرجع.

يتضمن تعريفا للقرصنة بل اكتفى ببيان الأفعال التي تعد قرصنة، حيث نصت المادة الثالثة منها على أن: "لصوصية البحر هي أي فعل من الأفعال التالية التي ترتكب في مكان لا تخضع للإختصاص الإقليمي لأية دولة:

- 1- كل فعل من أفعال العنف أو السلب يرتكب بقصد السرقة من شخص أو سلبه أو جرحه أو استبعاده أو حبسه أو قتله أو بقصد سرقة أو تدمير الأموال من أجل أغراض خاصة ومن غير حسن نية لتأكيد المطالبة بحق بشرط أو يتصل هذا الفعل بالاعتداء في البحر أو منه أو بالاعتداء في الجو أو منه، فإذا وقع الفعل بمناسبة اعتداء يبدأ من على ظهر السفينة، وجب أن تكون تلك السفينة أو السفينة الأخرى القائمة بالاعتداء سفينة لصوصية البحر أو سفينة من غير صفة وطنية.
- 2- كل فعل من أفعال المساهمة الإدارية في إدارة السفينة مع العلم أن تلك السفينة لصوصية البحر.
- 3- كل فعل من أفعال التحريض أو التسهيل العمدي للأفعال المنوه عنها في الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة".

كما قضت من جهتها المادة الثانية من ذات المشروع بأن: "تختص كل دولة في منع لصوصية البحر وفي القبض على الأشخاص ومعاقبتهم وكذلك ضبط تقرير مصير الأموال التي تم الاستيلاء عليها بسبب لصوصية البحر"<sup>1</sup>.

إضافة لدراسة كلية هارفرد أدلى فقهاء القانون الدولي بتعريفات يمكن تلخيصها فيما يلي: فقد عرف القرصنة "أوبنهايم" بأنها: "كل عمل عنف غير مرخص به يرتكب من قبل سفينة خاصة ضد سفينة أخرى بقصد النهب في أعالي البحار"، كما عرّفها "جاكوبيني H. B. Jacobini" بأنها: "القيام أو محاولة القيام بأعمال من جانب أشخاص على ظهر سفينة خاصة أو طائرة خاصة ضد أشخاص أو أموال على ظهر سفينة أو طائرة أخرى في عرض البحر بنية السلب، كما أن القرصنة تشمل أيضا التمرد الناجح"<sup>2</sup>.

وعرّفها القاضي "جيسوب P. C. Jessup" بدوره بأنها: "أعمال عنف غير مرخص بها ترتكب من قبل الأفراد في أعالي البحار وتعتبر انتهاكا للقانون الدولي"، وذكر "جنتنكز Jennings" بأنه: "إذا كانت الفكرة القائلة بأن في قمع الجريمة فائدة عامة لجميع الدول والإنسانية جمعاء، فإنّ لص البحر هو المثل الواضح لأعداء الجنس البشري".

<sup>1</sup> - ترجمة غير رسمية لخضر زارة: نفس المرجع. ص 939.  
<sup>2</sup> - لخضر زارة: نفس المرجع. ص 940. محمد فاروق النبهان: "القرصنة ومفهوم العدوان في القانون والقرارات الدولية"، في "القرصنة والقانون الأممي". مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية سلسلة الدورات، الدورة التاسعة، الرباط شعبان 1406 هـ/أبريل 1986م. ص 107.



وقد تعرض "د. محمد سامي عبد المجيد" إلى تعريف الفقه للقرصنة، فخلص إلى وضع التعريف التالي: "ينصرف اصطلاح القرصنة من مفهومنا المتفق عموماً مع الرأي الراجح في الفقه الدولي إلى ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الأشخاص أو الأموال والمستهدفة -لزوماً - تحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بها"<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : مفهوم القرصنة البحرية في التشريع الدولي

مع بداية اهتمام المجتمع الدولي بالجانب القانوني للقرصنة البحرية، فإنه لم يعد بالإمكان الاعتماد على قواعد القانون الدولي العرفية لحكم هذه الجريمة وقمعها، ومن ثم أدرجتها لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة كمشروع ضمن المشاريع التي عمدت إلى تدوينها عام 1956م، وخلصت إلى وضع ثمان مواد بشأن القرصنة وجدت طريقها - فيما بعد - إلى اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958م التي تعتبر أول تشريع للقرصنة البحرية على الصعيد الدولي ضمن المادة 15 منها التي نصت أن:

" تتكون القرصنة من الأفعال التالية:

- 1- أي عمل غير شرعي من أعمال العنف، أو حجز الأشخاص أو السلب يرتكب لأغراض خاصة يقوم به طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً:
  - أ- ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو أموال على ظهر هذه السفينة أو الطائرة في أعالي البحار.
  - ب- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص في مكان خارج الولاية القضائية لأية دولة.
- 2- أي مشاركة إرادية في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم أنّ السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.
- 3- أي تحريض أو تسهيل عمدي لفعل من الأفعال المذكورة في الفقرتين الأولى أو الثانية من هذه المادة".

وما يلاحظ بخصوص المادة أنها استندت بصورة جلية على التعريف التي وضعتها جامعة هارفرد، حيث لم تقم بوضع تعريف للقرصنة بل اكتفت بحصر الأفعال التي تُشكل جريمة القرصنة من جهة، ومن جهة أخرى، فإنها لم تلزم الدول بأن تمارس الاختصاص القضائي على القراصنة، وكل ما في الأمر أنّ المادة (14) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار قضت بأنّ على جميع الدول أن : **تتعاون**

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 940.

إلى أقصى حد ممكن على قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر يقع خارج نطاق الاختصاص القضائي لأية دولة".

في اتفاقية قانون البحار ورد تعريف القرصنة ضمن المادة 101 التي نصت :

"أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

1- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف، أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل الطاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً:

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

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

2- أي عمل من أعمال الإشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

3- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين أ أو ب أو يُسهل عن عمد ارتكابها".

كما أضافت المادة (102) حكم القرصنة التي ترتكبها سفينة حربية وغيرها من السفن أو الطائرات الحكومية، فنصت على أنه : "إذا ارتكبت أعمال القرصنة، المعرفة في المادة (101)، سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة".

التعريف الحالي للقرصنة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، يتشابه كثيراً مع التعريف الوارد في اتفاقية جنيف عام 1958م، فكلاهما لم يُعرف القرصنة إنما اكتفى بحصر الأفعال والظروف التي تُشكل فعل قرصنة (أولاً)، كما ألزمت الاتفاقية الدول بالتعاون لقمع هذه الجريمة (ثانياً).

## أولا : خصائص القرصنة البحرية

من خلال التعريف السابق، يُستنتج أننا نكون بصدد قرصنة في ظروف محددة متى توافرات مجتمعة ينطبق على الفعل وصف القرصنة، وتتمثل فيما يلي :

### (أ): طبيعة الأفعال التي تشكل جريمة القرصنة

على النحو المحدد في المادة 101 تشكل جريمة القرصنة التي ارتكبتها طاقم أوركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، أي عمل غير قانوني من أعمال العنف، أو أي عمل سلب، بما في ذلك الاشتراك والتسهيل لهذه الأفعال. فمتى تحققت هذه الأفعال بغض النظر عن درجة خطورتها أو مدتها، أو مدى تكرار الأفعال المحددة أعلاه حتى وإن لم تحقق النتيجة المرجوة منها لأي سبب بما في ذلك تدخل السلطة العمومية، تكون عندئذ أمام جريمة القرصنة<sup>1</sup>، بالتالي مجرد التهديد بالقرصنة لا يشكل جريمة في حد ذاتها عكس ما هو منصوص عليه في اتفاقية روما لسنة 1988م كما سيُعرض أدناه.

أما بخصوص الشروع في فعل القرصنة وإن لم يتم النص عليه صراحة في المادة إلا أنه بالرجوع إلى مضمون الأحكام المتعلقة بالقرصنة في الاتفاقية يُستنتج أن الشروع منصوص عليه من خلال إقرار الحق في تفقد السفينة متى كانت هناك أسباب معقولة للاشتباه في أنها تعمل في القرصنة.

إلا أن معنى "فعل غير قانوني" في التعريف غير واضح، كما أن الأعمال التحضيرية للنص لاتوفر توضيحات. لذلك تبقى مسألة تحديد عدم قانونية الفعل لمحاكم الدولة التي تنظر في قمع الجريمة، لها أن تقرر ما إذا كان العنف يتحدد بموجب القانون الدولي أو بمقتضى القانون الداخلي للدولة التي طرحت القضية أمامها<sup>2</sup>. إلا أنه وإن كان يكتنف التعريف غموض، فهو واضح في استبعاد أي عمل مشروع في إطار ممارسة سلطة الضبط، كالتفقد مثلا، حق الدفاع المشروع أو كل حق مقرر قانونا<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - Louis LE HARDY DE BEAULIEU : « La piraterie maritime à l'aube du XXI<sup>ème</sup> siècle ». RGDIP, Ed Pedone. T115. 2011/3. P 654.

<sup>2</sup> - Rüdiger WOLFRUM, « la lutte contre le terrorisme en mer : moyens et limites du droit international ». P02.

[https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements\\_of\\_president/wolfrum/doherty\\_lecture\\_130406\\_f\\_r.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/doherty_lecture_130406_f_r.pdf)

<sup>3</sup> - Louis LE HARDY DE BEAULIEU : op.cit. P 655.

## (ب) : ارتكاب جريمة القرصنة بأكثر من سفينة أو طائرة

تنص المادة صراحة على تعدد السفن أو الطائرات في جريمة القرصنة، حيث ترتكب من طرف طاقم أو ركاب السفينة الأولى ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر السفينة الثانية. بالتالي لايشكل جريمة قرصنة أي عمل غير قانوني من أعمال العنف، أو أي عمل سلب، بما في ذلك الاشتراك والتسهيل لهذه الأفعال ارتكبتها طاقم أوركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر نفس السفينة<sup>1</sup>. كما حصل في قضية السفينة "سانتا ماريا Santa Maria" البرتغالية عام 1961م<sup>2</sup>.

يُمكن أن يُفسر عدم اعتبار الأفعال المماثلة للقرصنة التي ترتكب على ظهر نفس السفينة أو الطائرة إلى أنه لم يكن يُتصور أن تمارس القرصنة من طرف دولة، مما دعي بالدرجة الأولى لاحترام مبدأ حصريّة دولة العلم في هذا المقام<sup>3</sup>. في هذه الحالة وإن لم تعتبر الأفعال جريمة قرصنة تستدعي أعمال سلطة الضبط في البحر، فإنّه يقع على عاتق الدول التزام واجب تقديم المساعدة لأشخاص معرضين للخطر في البحر وفق نص المادة (98) من اتفاقية قانون البحار. وإن كانت المادة قد تمت صياغتها لتقديم المساعدة في حالة الكوارث الطبيعية أو حادث تصادم في البحر، فإنّ روح النص الذي يهدف للحفاظ على الأرواح في البحر أولى بالتطبيق في حالة التعرض لخطر نتيجة عمل إجرامي<sup>4</sup>.

عند تطبيق التعريف بالمفهوم الضيق، لا تشكل أعمال قرصنة هجمات من البر ضد السفن في البحر كما لوحظ في دول جنوب شرق آسيا. وبالإضافة إلى ذلك يمكن في بعض الحالات استخدام السفينة نفسها كسلاح لارتكاب هجوم مستهدفة منشآت أخرى غير السفن أو الطائرات، أي نوع من العمليات "الانتحارية" عن طريق السفن<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> - René Jean DUPUY : « La piraterie maritime et le droit » -، في "القرصنة والقانون الأممي". مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية سلسلة الدورات، الدورة التاسعة، الرباط شعبان 1406 هـ/أبريل 1986 م. ص18. عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع. ص242.  
Philippe DELEBECQUE : « Comment juger les pirates », In « La piraterie maritime », Les Entretiens de Royan. Ed Larcier, 2011. P 104.

<sup>2</sup> - انظر صفحة 241 أدناه.

<sup>3</sup> - Louis LE HARDY DE BEAULIEU : op.cit. P 655.

<sup>4</sup> - Rüdiger WOLFRUM, op.cit. P 05.

<sup>5</sup> - [Khansa LAGDAMI, «La menace du terrorisme maritime en Méditerranée», Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 18, 2012/1.](#)

### (ج) : ارتكاب جريمة القرصنة بواسطة سفينة أو طائرة خاصة

حتى نكون بصدد جريمة قرصنة يجب أن تكون السفينة أو الطائرة المستعملة لهذا الغرض خاصة. وكما سبق ذكره متى ارتكبت القرصنة سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأفعال في حكم الأفعال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة<sup>1</sup>.

### (د) : ارتكاب جريمة القرصنة لأغراض خاصة

تعتبر الغاية من ارتكاب أفعال القرصنة عنصرا جوهريا في تعريف هذه الأخيرة، إذ يجب أن ترتكب الأفعال "لأغراض خاصة" حتى تُشكل جريمة قرصنة، مما يستثني أعمال العنف لأغراض عامة كتلك التي تهدف لزعزعة استقرار الحكومة، لخلق الفوضى وزرع الإرهاب من أجل إخضاع وابتزاز الحكومة - أو حتى على الأفعال ذات الدافع الديني أو العرقي - . هذا الاستثناء ينطبق كذلك على حركات التحرر وحركات التمرد وغيرها، التي تستولي على سفينة لأسباب سياسية<sup>2</sup>. يجد هذا الاستثناء تبريره في أن ارتكاب القرصنة لغرض سياسي مثلا يجعل القراصنة انتقائيين في هدفهم، فلا يستهدفون إلا سفن الدولة التي يعرفونها، في حين أن القرصان كعدو للبشرية لا يُفرق بين ضحاياه ولا يهتم إلا بتحقيق أغراضه الخاصة<sup>3</sup>.

وقد سبق العمل الدولي بهذا الخصوص لعدم اعتبار الأفعال التي ترتكب لغير أغراض خاصة أفعال قرصنة، من ذلك قضية السفينة الإيطالية "كونيا Cogne" وهي سفينة إيطالية أبحرت من "جنوة" باتجاه الأرجنتين، إلا أن بعض من أنصار عودة "تريستا" إلى إقليم إيطاليا والذين كانوا من بين الركاب استولوا على السفينة وساروا بها إلى هذا الإقليم. وقد أتيحت لمحكمة التحكيم عام 1923 أن تصدر حكما في هذه القضية فقررت بأنّ العرف الدولي قد جرى على إخراج هذه الأعمال عن نطاق القرصنة باعتبارها أعمالا سياسية<sup>4</sup>.

نفس الأمر ينطبق على قضية السفينة "سانتا ماريا Santa Maria" عام 1961م. ذلك أن "سانتا ماريا" سفينة تجارية خاصة تحمل العلم البرتغالي استولى عليها في 23 جانفي 1961م في أعالي البحار مجموعة من المسلحين بقيادة الضابط "كالفاو Henrique Calvao"، و كانوا يعملون لحساب

<sup>1</sup> - عبد المنعم عبد الودود : نفس المرجع. ص 243.

<sup>2</sup> - Rüdiger WOLFRUM, op.cit. P03.

<sup>3</sup> - René Jean DUPUY : « La piraterie maritime et le droit ». op.cit, p91.

<sup>4</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 945.

حركة التحرير الوطني التي كان يتزعمها الثائر البرتغالي الجنرال "ديلغادو Delgado" الذي منحته الأرجنتين حق اللجوء السياسي منذ عام 1959م. وقد اقتضت عملية الاستيلاء على السفينة بعض أعمال العنف راح ضحيتها أحد ضباط الحراسة، ثم تمكّن بعدها المختطفون من توجيه مسار السفينة والسير بها في اتجاهات مختلفة عبر العالم قصد تنبيه الرأي العام العالمي إلى المعارضة القائمة في البرتغال ضد الدكتاتور "سالازار A. Salazar"، ثم تمّ تسليم السفينة وركابها المحتجزين في ميناء برازيلي.

وإزاء هذه الحادثة، عمد القضاء البرتغالي إلى إصدار حكم على الثائر "كالفو" وعلى معاونيه بتهم مختلفة تتعلق بالعنف وخطف السفينة والقتل العمدي واحتجاز رهائن وقضت بسجنه، كما عمدت الحكومة البرتغالية إلى إصدار قانون لقمع ومكافحة القرصنة. وقد أثارت هذه القضية ردود أفعال دولية لاسيما من قبل البرازيل التي يتواجد "كالفو" على أراضيها، حيث اعتبرت الحكم الذي أصدرته المحكمة البرتغالية غير مناسب للقضية التي كان الغرض الرئيسي منها سياسيا، ومن ثم، فقد عمدت البرازيل إلى منح "كالفو" حق اللجوء السياسي استنادًا إلى نص المادة (3) من اتفاقية حقوق وواجبات الدول الأمريكية في حالة الحرب الأهلية المبرمة في 20 فيفري 1928م، تصرف البرازيل على هذا النحو لم يواجه أي احتجاج من قبل الدول الأخرى<sup>1</sup>.

يرى الأستاذ محمد طلعت الغنيمي أنّه يكفي توفر القصد الجنائي العام لاعتبار الفعل قرصنة، لأنّ الأخذ بالقصد الخاص يترتب عليه إعفاء بعض الحالات من العقاب رغم خطورتها على الملاحة البحرية<sup>2</sup>. كما يُمدد الأستاذ "روديير R.Rodiere" صفة القرصنة ويعتبرها عملا إجراميا مهما كان قصد مرتكبيها وبواعثهم، وحتى ولو تمّ القيام بها لأغراض سياسية<sup>3</sup>.

### (هـ) : النطاق الجغرافي لجريمة القرصنة

كما هو وارد في نص المادة ينحصر النطاق الجغرافي للقرصنة بمنطقة أعالي البحار، إذ العديد من أعمال العنف التي ترتكب في المياه الإقليمية لا تنطبق عليها أحكام اتفاقية قانون البحار بل ارتأى الفقه اعتبارها أعمال السطو المسلح حتى لو شكلت خصائص الأفعال جريمة قرصنة، إلا أنّ

<sup>1</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 946. « La piraterie maritime et le droit » René Jean DUPUY : op.cit. ص 20. محمد طلعت الغنيمي : نفس المرجع. ص 185. محمد سعادي : نفس المرجع. ص 230.

<sup>2</sup> - محمد طلعت الغنيمي : نفس المرجع، ص 187.

<sup>3</sup> - لخضر زازة : نفس المرجع. ص 945.

ارتكابها في البحر الإقليمي يثير حق الدولة الساحلية في قمعها وفق قانونها الوطني، إلا إذا أذنت لسفن أخرى للقيام بذلك<sup>1</sup>.

يلحق بمنطقة أعالي البحار هنا المنطقة الاقتصادية الخالصة والمنطقة المتاخمة، حيث وبالرجوع لنص المادة 86 من الاتفاقية فإن لا يترتب تطبيق الجزء السابع المتعلق بأحكام أعالي البحار أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفق نص المادة 58. وبما أن مسألة قمع القرصنة البحرية تتعلق بالملاحة البحرية وليس باستغلال الموارد الطبيعية والاقتصادية بالمنطقة، فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة في هذه الحالة تُماثل منطقة أعالي البحار<sup>2</sup>.

بالتالي متى ارتكبت أفعال في البحر تتوفر على الخصائص السابقة مجتمعة كنا بصدد جريمة قرصنة، غير أن قمع القرصنة بممارسة الاستثناءات الواردة على مبدأ حصرية سلطة دولة العلم يطرح تعقيدات حول مسألتين، الأولى تتعلق بالوقائع، والثانية تتعلق بالقانون. فقائد السفينة الذي يسعى لقمع القرصنة البحرية لا بد له أن يتمتع بالمهارة الكافية تقنيا وقانونيا حتى يتم قمع الجريمة في الظروف المواتية<sup>3</sup>. هذا القمع المقرر لكل الدول ممارسته بواسطة سفنها العامة أو الحربية في إطار الالتزام بالتعاون المنصوص عليه في الاتفاقية كما هو مبين أدناه.

## ثانيا : واجب التعاون لقمع القرصنة البحرية

### (أ)- التعاون الدولي :

تنص اتفاقية قانون البحار في المادة 100 منها على أنه على جميع الدول أن تتعاون إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة، وهو نفس الحكم الذي ورد في المادة (14) من اتفاقية أعالي البحار سنة 1958م. الالتزام الناتج عن عبارة "التعاون" ليس محددًا بصورة أو شكل معين، إنما حثت الاتفاقية

<sup>1</sup>- ولعل أهم ما يستدل به على هذا الحكم، أن عملية المطاردة الحثيثة التي تقوم بها السفن الحربية لدولة ما ضد سفينة قرصنة يجب أن يتوقف العمل بها إذا دخلت هذه الأخيرة البحر الإقليمي للدولة الساحلية وهو ما قضت به صراحة المادة (111) من الاتفاقية العامة في فقرتها الثالثة بنصها على أن "ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى". من تطبيقات هذا الحكم أنه في جنوب شرق آسيا، ونظرا للتعقيدات الطبوغرافية، إذ تقريبا جميع أجزاء المياه في جنوب شرق آسيا التي تمر السفن من خلالها توضع تحت الولاية الوطنية للدول الساحلية، سواء تحت نظام المياه الداخلية، المياه الأرخيبيلية، البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة، مما يترك مساحة قليلة جدا لأعالي البحار. على سبيل المثال، المياه الإقليمية لإندونيسيا وماليزيا وسنغافورة، الدول الساحلية الثلاثة لمضيق ملقا على اتصال مباشر مع بعضها البعض، وبالتالي إذا وجدت أحد هذه الدول الساحلية (سنغافورة على سبيل المثال) سفينة للقرصنة في مياهها الإقليمية، وطاردتها، حق المطاردة لسنغافورة يتوقف بمجرد دخول السفينة المياه الإقليمية لإندونيسيا أو ماليزيا. ما يجعل مطاردة والبحث عن المجرمين صعبا للغاية.

<sup>2</sup> - Louis LE HARDY DE BEAULIEU : op.cit. P 665.

عمر سعد الله : نفس المرجع. ص 245. محمد سعادي : نفس المرجع. ص 187.

<sup>3</sup> - Commander James KRASKA, JAGC, USN : op.cit. P 03. François LILLE, Raphaël BAUMLER : op.cit. P 307.

على التعاون لـ "أقصى حد ممكن"، وإن كانت حدود الالتزام بالتعاون غير واضحة المعالم، فعلى الأقل يُفترض على الدول أن تفعل كل ما هو ليس من "المستحيل" لقمع القرصنة. واتجه مجلس الأمن نحو التفسير نفسه عند اتخاذه القرار 1816 (2008) الذي يسمح بموجبه بمواصلة ملاحقة القرصنة التي بدأت في أعالي البحار في البحر الإقليمي لدولة ساحلية لمدة سنة، عندما أشار إلى أنّ المادة 100 تنطوي على "التعاون الكامل الممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار"<sup>1</sup>.

المادة 100 بنصها على أنّ جميع الدول يجب أن تتعاون في قمع القرصنة في أعالي البحار أوفي أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، إنّما تُؤكد على "مبدأ الاختصاص القضائي العالمي". غير أنّ هذا الاختصاص ليس مطلقاً بل محدوداً بطبيعة السفن التي يحق لها الاستيلاء على سفن القرصنة، والاتفاقية تقرر في المادة 107 بهذا الحق فقط للسفن أو الطائرات الحربية.

من جهة أخرى فإنّ الاختصاص القضائي العالمي الذي يقضي باختصاص القاضي للنظر في جريمة بغض النظر عن المكان الذي ارتكبت فيه وأياً كانت جنسية الجاني والمجني عليه، هنا الاختصاص العالمي لا يعني بالضرورة التشريع العالمي (jurisdiction universelle). وعليه في غياب إلزام بالمتابعة القضائية للقرصنة في اتفاقية قانون البحار، فمن الضروري النص على إلزامية المتابعة القضائية للقرصنة بموجب القانون الجنائي الوطني.

ما يلاحظ هنا أنّه رغم نص المادة 105 على أنّه: "يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أي 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 أنّ لها أن تتخذ الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية"، فقد أثبتت الواقع أنّ عديد الدول لم تقم

<sup>1</sup> - [THOUVENIN, Jean-Marc \(2013\), "Piraterie maritime: pas d'«internationalisation» de la fonction juridictionnelle", ACIDI-Anuario Colombiano de Derecho Internacional vol. 6, pp. 47-76.](#)

Bernard DROBENKO : op.cit. P 05. Résolution de Conseil de sécurité 1816(2008) du 2 juin 2008.



في تشريعها الوطني بتجريم القرصنة البحرية مما نجم عنه فراغ في هذه المسألة<sup>1</sup>. الأمر الذي دفع بإنشاء محاكم مختصة بالقرب من أماكن انتشار جريمة القرصنة<sup>2</sup>.

بالرجوع للمادتين (100) و (107) من اتفاقية قانون البحار، يمكن القول أنّ الدول لا يمكن لها أن ترفض بسهولة التدخل لاعتراض سفينة قرصنة، ولهذه النتيجة أهمية خاصة بالنسبة للدول الساحلية. حيث أنّه للاستفادة من قاعدة لوجستية والقدرة على بيع البضاعة المستولى عليها، القرصنة في حاجة إلى تعاون الدول الساحلية أو على الأقل السلطات المحلية بالمنطقة<sup>3</sup>، هذا التعاون بين الدول الساحلية والقرصنة إن حدث فعلا يُعد خرقا صارخا للمادة (100) من الاتفاقية. في الواقع فإنّ القرصنة في الصومال خصوصا يستغلون غياب أجهزة الدولة نظرا للظروف الأمنية والسياسية التي تعرفها الدولة والتي تشكل عجزا في رقابة وحراسة الحدود البحرية<sup>4</sup>. وبالمثل، فإنّ السفينة التي يحق لها التدخل في حالات القرصنة لا يمكن أن ترفض التدخل إلا إذا وجد مبرر جدي لذلك<sup>5</sup>.

ومع ذلك فإنّ القانون الدولي العام يوفر من الوسائل التي يمكن الاستناد إليها لتشجيع الدول للوفاء بالتزاماتها في هذا الصدد على نحو كامل وفعال. فالسفينة الحربية التي تشهد هجوم من قبل سفينة خاصة ضد سفينة تجارية في المياه الساحلية لدولة ثالثة أن تتدخل ملزمة لتقديم المساعدة لأشخاص في حالة خطر. من جهة أخرى أيضا وبموجب القانون الدولي العام، السفينة الحربية يمكنها تقديم المساعدة لسفينة تتعرض لهجوم في المياه الساحلية لدولة ثالثة وفقا لمبدأ التدخل الإنساني<sup>6</sup>. الوسائل السابقة الذكر عند تفعيلها لا تُخل بحق السفينة الخاصة الضحية في استعمال حق الدفاع عن

<sup>1</sup> - حيث أثبتت الإحصائيات أنّ 90% من القرصنة المعتقلين لم تتم محاكمتهم وأطلق سراحهم. بل أنّ من القرصنة من تمّ اعتقاله في ظروف غير قانونية خصوصا فيما يتعلق بمدة الحبس الاحتياطي على متن السفينة التي قد تتجاوز المدة القانونية في حال عدم وصول السفينة إلى البر قبل انقضاء المدة القانونية. وهو ما تمت إثارته أمام المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان في قضية Ponant أين تمّ اعتقال قرصنة صوماليين على متن سفينة فرنسية، وفي قضية Medvedyev بتاريخ 29 مارس 2010م في قضية تهريب مخدرات على متن سفينة Winner .

<sup>2</sup> - وذلك بناء على اقتراح الوزير الفرنسي السابق Jack LANG في التقرير الذي قدمه بتاريخ 18 يناير 2011م إثر تعيينه كمستشار خاص للأمين العام للأمم المتحدة حول المسائل القانونية المرتبطة بالقرصنة البحرية على طول السواحل الصومالية، قدم التقرير 25 مقترحا منها إنشاء محاكم وسجون خاصة بالقرصنة في منطقتي Somaliland وPuntland، مع إنشاء محكمة إستئناف بمقاطعة Arusha حيث تتمتع هذه المحاكم بالاختصاص القضائي العالمي.

<sup>3</sup> - Bernard DROBENKO : op.cit. P 03.

<sup>4</sup> - ONU Conseil de sécurité – Rapport du secrétaire général sur la situation concernant la piraterie et les vols à main armée au large de côtes somaliennes, 16 octobre 2014, ref. S/2014/740.

<sup>5</sup> - Rüdiger WOLFRUM : op.cit. p4.

<sup>6</sup> - Rüdiger WOLFRUM : op.cit. p4-5.

النفس بموجب شروط القانون الدولي خصوصا فيما يتعلق مراعاة مبدأ التناسب بين فعل الاعتداء وفعل الدفاع<sup>1</sup>.

ولعل ما يُنبط السفن من التدخل في جريمة القرصنة هو حكم المادة (106) والتي تقضي بأنّه : "عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية أي خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط".

ما يلاحظ بخصوص أحكام القرصنة البحرية مقارنة مع الجرائم والأفعال الغير المشروعة الأخرى المرتكبة في البحر، أنّه في جريمة القرصنة السفن المخولة لضبط هذه الجريمة التابعة لأي دولة تتمتع بصلاحيّة الاقتراب، الزيارة، توقيف السفينة المشتبهة واعتقال الجناة. كما يحق للدولة الضابطة أن تُحاكم الأشخاص المعتقلين. من هنا يتضح أنّ هذه الأحكام تشكل خروجاً كلياً عن مبدأ حصريّة دولة العلم<sup>2</sup>.

#### **(ب)- التعاون الإقليمي :**

إنّ تركّز وازدياد أعمال القرصنة والسطو المسلح<sup>3</sup> التي تستهدف السفن في مناطق محددة بالنظر إلى سهولة طبيعتها الجغرافية كمضيق ملقا، أو ملائمة الظروف السياسية كخليج عدن، دفعت بالمنظمة البحرية الدولية لاستحداث مشروع لمكافحة القرصنة من خلال إعداد اتفاقيات إقليمية بشأن تنفيذ تدابير لمكافحة القرصنة.

في عام 2009م، اعتمدت دول شرق إفريقيا اتفاقاً إقليمياً في اجتماع نظّمته المنظمة في جيبوتي، تمثل في مدونة السلوك بشأن قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن في غربي المحيط الهندي وخليج عدن (مدونة جيبوتي للسلوك). تُقر المدونة بحجم مشكلة أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن في المنطقة، ويُعلن فيها موقعوها عن اعتزامهم التعاون

<sup>1</sup> - وهو ما أكدته المحكمة الدولية لقانون البحار من خلال قضية سايبا 02. محمد طلعت الغنيمي : نفس المرجع، ص 190. محمد فاروق النبهان : نفس المرجع. ص100.

<sup>2</sup> - Nguyen QUOC DINH et autres : op.cit. P 1155.

<sup>3</sup> - تهتم عدة جهات بمتابعة وإحصاء هجمات القرصنة البحرية منها المكتب البحري الدولي للغرفة التجارية الدولية، مكتب الأمم المتحدة للمخدرات والجريمة UNODC، و جهاز الشرطة الدولية. إلى جانب التقارير السنوية التي تعدّها أمانة الأمم المتحدة. تقرير الأمين العام عن الحالة فيما يتعلق بالقرصنة البحرية والسطو المسلح في عرض البحر قبالة سواحل الصومال. المؤرخ في 16 أكتوبر 2014م. [S/2014/740](http://www.unodc.org/pdf/s/2014/740_S/2014/740_S.pdf). التقرير السنوي لمكتب الأمم المتحدة للمخدرات وجريمة لسنة 2015م. موقع جهاز الشرطة الدولية :

[http://www.interpol.int/fr/ document « fiche pratique » piraterie maritime ref. COM/FS/2012-09/DCO-0](http://www.interpol.int/fr/document%20«%20fiche%20pratique%20»%20piraterie%20maritime%20ref.%20COM/FS/2012-09/DCO-0)

تقرير المكتب البحري الدولي لسنة 2015م، أنظر الملحق الثاني.

إلى أقصى حد ممكن وبما يتفق مع القانون الدولي لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن.

ووضعت الوحدة المعنية بتنفيذ مشروع مكافحة القرصنة خطة تنفيذ مفصلة ممولة في معظمها من صندوق المنظمة البحرية الائتماني لمدونة جيبوتي، بالتعاون مع الدول الـ 20 الموقعة على المدونة<sup>1</sup>، وتتعهد الدول موقعة المدونة بالتعاون لا سيما فيما يتعلق باعتقال الأشخاص المشتبهين، والتحقيق معهم وتقديمهم للعدالة بما في ذلك سن تشريع وطني يُجرم القرصنة البحرية. منع السفن المشبوهة من العمل وحجزها ومصادرة الممتلكات الموجودة على متنها. إنقاذ السفن والأشخاص والممتلكات التي تتعرض لأعمال القرصنة والسطو المسلح والاضطلاع بعمليات مشتركة بين البلدان الموقعة والقوات البحرية التابعة لبلدان من خارج المنطقة.

كما تُشجع مدونة جيبوتي على تبادل المعلومات ذات الصلة، وأنشئت شبكة إقليمية تضم ثلاثة مراكز تبادل للمعلومات في كل من صنعاء، مومباسا ودار السلام.

في نفس الاتجاه، يُشير اتفاق التعاون الإقليمي بشأن مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح<sup>2</sup> التي تستهدف السفن في آسيا الذي أبرمته 16 دولة آسيوية في نوفمبر 2004م، إلى إقامة مركز تبادل للمعلومات لتيسير تبادل المعلومات المتعلقة بالقرصنة، وهو يشكل مثالا ناجحا على التعاون الإقليمي تسعى المنظمة البحرية الدولية لتطبيقه في أماكن أخرى<sup>3</sup>.

### الفرع الثالث : القرصنة البحرية في التشريع الجزائري

الجزائر كعضو في المجتمع الدولي ليست بمنأى عن التعرض للقرصنة البحرية، وبالفعل بتاريخ 01 جانفي 2011م تعرض 17 بحاراً جزائرياً من ضمن طاقم مكون من 27 بحاراً<sup>4</sup>، على متن السفينة M/V Blida ناقلة سوانب ترفع العلم الجزائري<sup>5</sup>، للاختطاف من قبل قراصنة صوماليين في المحيط الهندي. تم احتجاز البحارة الجزائريين لمدة عشرة أشهر في ظروف قاسية. خلال هذه المدة كان القراصنة يُفاوضون على فدية مقابل إطلاق سراح البحارة. تم إطلاق البحارة السبعة والعشرين بما

<sup>1</sup> - تم التوقيع على المدونة بتاريخ 29 يناير 2009م.

<sup>2</sup> - ReCAAP : Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia,

<sup>3</sup> - Yanai SHUNJI. La coopération régionale contre la piraterie en Asie. In: Annuaire français de droit international, volume 52, 2006. pp. 391-399.

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi\\_0066-3085\\_2006\\_num\\_52\\_1\\_3936](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi_0066-3085_2006_num_52_1_3936)

<sup>4</sup> - كان الطاقم يضم جنسيات من الدول التالية : الفلبين، أوكرانيا، أندونيسيا والأردن.

<sup>5</sup> - السفينة كانت مجهزة من طرف شركة ( International Bulk Carriers ) IBC، وهي شركة فرعية لشركة CNAN.

فيهم الجزائريون في الثاني من نوفمبر 2011م دون دفع فدية. هذا الموقف جاء تأكيداً لوفاء الجزائر بالتزاماتها الدولية خصوصاً أنها صادقت على قرار مجلس الأمن رقم 1904 المتعلق بالتهديدات ضد السلام والأمن الدوليين نتيجة أعمال إرهابية، والذي يقر في مضمونه على تجريم دفع الفدية للجماعات الإجرامية وإعتباره سبيلاً من سبل تمويل الإرهاب<sup>1</sup>.

عززت الجزائر بصفتها طرفاً في اتفاقية قانون البحار منظومتها التشريعية ببعض النصوص الرادعة التي تهدف إلى قمع القرصنة وعدم التهاون في التعامل معها كباقي الدول الأطراف بالاتفاقية<sup>2</sup>. وقد ضمنّ المشرع الجزائري أحكام القرصنة البحرية في القانون رقم 98/05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتمم للأمر 80/76 المتضمن القانون البحري، وأفرد لها جملة من المواد يمكن سردها في الآتي:

فبالنسبة إلى تعريف القرصنة وحكم عقوبتها العام تضمنته المادة (519) التي نصت على أن :

" يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة، مع مصادرة السفينة وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها، كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة، أو شارك فيها. تعتبر أعمال القرصنة:

- كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب والموجهة:

- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار،

- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص أو الأملاك في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة،

- كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة."

وأضافت المادة (539) من ذات القانون تفصيلاً أكثر فنصت على أنه :

"يعاقب حسب الرتبة أعضاء الطاقم والأشخاص المبحرون بصفة جماعية، سواء حملوا السلاح أو لا، إذا أقدموا على ارتكاب أعمال العنف على متن السفينة أو ثاروا ضد سلطة الربان ورفضوا العودة للنظام بعد الإنذار الرسمي:

- بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة بالنسبة للضباط.

- ومن خمس سنوات إلى عشر سنوات سجناً بالنسبة لأعضاء الطاقم والأشخاص الآخرين المبحرين.

<sup>1</sup> - [S/RES/1904 \(2009\)](http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm) المؤرخ في 17 ديسمبر 2009م.

<sup>2</sup> - تعمل منظمة الأمم المتحدة من خلال قسم شؤون المحيطات وقانون البحار على حث ومتابعة الدول في سن تشريعات وطنية تجرم القرصنة البحرية من خلال الرابط أدناه : [http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy\\_national\\_legislation.htm](http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm)

- ويعاقب من مثل الضباط الأشخاص المبحرون الذين لا يمارسون وظيفة مقابل أجرة إذا كانوا محرضين على التمرد".

تسلط نفس العقوبة على كل محاولة مؤامرة أو انتهاك سلامة الربان وحرية أو سلطته. وتكتمل المؤامرة بمجرد اتفاق شخصين أو أكثر على التصميم على ارتكابها".

بالرجوع لأحكام جريمة القرصنة البحرية عموماً، يبدو أنّ الأحكام التي تضمنتها كل من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 ومن بعدها اتفاقية قانون البحار حول جريمة القرصنة لم تؤد إلى النتيجة التي توخاها المجتمع الدولي للقضاء نهائياً على هذه الجريمة بالنظر إلى عدد وأهمية بعض الحوادث والأعمال الإجرامية التي شهدتها العالم عقب إبرام الاتفاقية العامة عام 1982م، والتي لم يكن ممكناً بحكم الوقائع المشكلة لها تصنيفها ضمن القرصنة البحرية مما دعى للتفكير بدلاً من تعديل اتفاقية قانون البحار حول صياغة نص جديد لقمع الأفعال المستجدة ومحاولة تفادي بخصوصها النقائص التي شابت أحكام القرصنة البحرية من ذلك محاكمة المعتقلين، مما دفع لاعتماد اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة 1988م.

## المطلب الثاني : الأفعال الأخرى غير المشروعة في البحر ومحاكمة مرتكبيها

التعريف الضيق للقرصنة الوارد في اتفاقية قانون البحار وسابقتها اتفاقية جنيف لأعالي البحار، تركت في شأن قمع الجريمة في البحر ثغرات أثرت على التطبيق السليم لهذه النصوص. نص اتفاقية قانون البحار لا يشير إلى جريمة الإرهاب لكنه نص على جريمة القرصنة، مما يُفسر على أنّ الاتفاقية قد تعتبر جريمة القرصنة جريمة إرهاب. هذا التشبيه يمكن أن يؤدي إلى الخلط بين القرصنة والإرهاب<sup>1</sup>. فعلى عكس القرصنة التي تهدف إلى الربح الخاص أساساً، الهجمات الإرهابية تهدف للإخلال بالمصالح الاقتصادية أو البشرية، وبالذات نفسها. الطابع السياسي للإرهاب يتفوق على أي غرض آخر يندرج في إطار ربحي.

التحديات الإرهابية في البحر ذات طبيعة معقدة لا يمكن وضع تعريف دقيق يشملها جميعها، إذ أنّ استيعاب الإرهاب عموماً من خلال أحكام قانونية متكاملة باءت بالفشل، فحتى إن أجمع المجتمع الدولي على إدانة الإرهاب، لغاية الآن، لم تتحمل أي دولة المسؤولية في إعطاء تعريف دقيق لهذه الظاهرة، لأنّها حتماً سوف تسلط الضوء على التواطؤات السياسية<sup>2</sup>.

## الفرع الأول : الأفعال الغير مشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية

وُضع المجتمع الدولي أمام محدودية أحكام القرصنة البحرية إثر حادثة اختطاف سفينة «l'Achille Lauro». تتلخص وقائع القضية في أنّ سفينة النزهة «l'Achille Lauro» اختطفت من قبل عناصر جبهة تحرير فلسطين عام 1985م في المياه الإقليمية المصرية. طلب قادة هذه المنظمة (قادة الهجوم) من قبطان السفينة التوجه إلى ميناء طرطوس السوري، وهددوا بإعدام المئة (100) راكب إذا لم تفرج إسرائيل عن 50 سجيناً فلسطينياً<sup>3</sup>.

وقد توجهت السفينة إلى ميناء طرطوس بسوريا غير أنّ الحكومة السورية رفضت من جانبها دخول السفينة إلى مياهها الإقليمية، وكذلك فعلت السلطات القبرصية حين توجهت السفينة إلى مياهها،

<sup>1</sup> - «Le rôle de l'Union européenne dans la lutte contre la piraterie » : rapport présenté au nom de la Commission de défense ; 6 mai 2009. Sollicite dans sa conclusion d'éviter l'amalgame entre terrorisme et piraterie.

<sup>2</sup> - Khanssa LAGDAMI, op.cit. p 04. Umberto LEANZA : op.cit. p 369.

<sup>3</sup> - هذه الحادثة ما هي إلا حلقة من سلسلة عمليات عنف تطورت في منطقة الشرق الأوسط، وما يُلاحظ بخصوصها هو تكييفها كعمل إرهابي، في حين أنّ أعمال مماثلة ارتكبت من طرف إسرائيل سواء في البحر أو في الجو لم تلق هذا الوصف. فأول حادثة قرصنة جوية في المنطقة وقعت بتاريخ 1955/12/12م، حين تعرضت طائرتان إسرائيليتان من نوع "موستانغ" لطائرة سورية من نوع "داكوتا" كانت متجهة من دمشق إلى القاهرة، وأرغمتها على الهبوط في مطار اللد واحتجزت إسرائيل ركابها لمدة يومين كرهائن إلى حين تفرج سوريا عن خمسة جنود إسرائيليين كانت أسرته قبل ثلاثة أيام. إثر الحادثة ثار نقاش عنيف في الكنيست الإسرائيلي وقال موسى شاريت رئيس الوزراء آنذاك على إسرائيل أنّ تختار إذا كانت تريد أن تكون دولة قانون أو دولة إرهاب. والإجابة تكفلت بها الحوادث التي شهدتها منطقة الشرق الأوسط فيما بعد التي صعدت لإرساء إرهاب منظم. محمد فاروق النبهان : نفس المرجع. ص111.

مما دفع بهذه الأخيرة إلى العودة مجدداً إلى المياه الإقليمية المصرية. وبينما كانت الولايات المتحدة الأمريكية ترفض التفاوض مع المختطفين باعتبارها دولة جنسية بعض الرهائن الذين قضى واحد منهم في الحادثة، كانت مفاوضات مصرية وإيطالية تجري مع هؤلاء للإفراج عن السفينة سلمياً، فقد شهدت السفينة مقتل أحد الركاب على ظهرها. وتتابع الأحداث بعدها إلى أن قامت الطائرات العسكرية الأمريكية باعتراض الطائرة المصرية التي كانت تقل المختطفين إلى تونس، حيث تم إجبارها على الهبوط بقاعدة حلف شمال الأطلسي بـ "سجونيليا" بصقلية بإيطاليا<sup>1</sup>.

جذبت القضية اهتمام المنظمة البحرية الدولية، واعتمد قرار الجمعية (14) A. 584 وكلفت لجنة السلامة البحرية بتطوير التدابير التقنية والعملية لمنع بشكل فعال الأفعال غير المشروعة ضد الركاب و أفراد طاقم السفن. وفي ديسمبر عام 1985م حثت الجمعية العامة للأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية للنظر في مشكلة الإرهاب ضد وعلى متن السفن وتقديم توصيات بشأنها، وفي 12 نوفمبر 1986م قرر مجلس المنظمة البحرية الدولية إنشاء "اللجنة التحضيرية" ad hoc لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية. اجتمعت هذه اللجنة مرتين خلال عام 1987م بمشاركة أربعين وفداً من الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية. و بتاريخ 10 مارس عام 1988م في روما<sup>2</sup>، اعتمد المجتمع الدولي اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية المشفوعة ببروتوكول يوسع نطاق أحكامها ليشمل الأفعال غير المشروعة التي تستهدف المنصات الثابتة الموجودة في الجرف القاري. وجرى تحديث الاتفاقية والبروتوكول وتنقيحهما عام 2005م<sup>3</sup>. الاتفاقية تحظر مجموعة متنوعة من أعمال العنف ضد السفينة أو الملاحة البحرية التي لا تدخل في نطاق تعريف القرصنة. إلا أنه لوحظ أن بعض الدول تتذرع بها لمعاقبة أعمال عنف ضد سفينة أو ركابها، حتى لو كان العمل يفي بمعايير القرصنة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - حول القضية والمسائل القانونية المتعلقة بها :

Jean-Paul PANCRACIO : « L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international ». In: A.F.D.I, volume 31, 1985. pp. 221-236.

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi\\_0066-3085\\_1985\\_num\\_31\\_1\\_2656](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi_0066-3085_1985_num_31_1_2656)

Momtaz DJAMCHID : «La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime ». In: A.F.D.I, volume 34, 1988. pp. 589.

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi\\_0066-3085\\_1988\\_num\\_34\\_1\\_2856](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi_0066-3085_1988_num_34_1_2856)

Commander James KRASKA, JAGC, USN : op.cit. P 42.

<sup>2</sup> - اتفاقية روما فيما يلي، دخلت حيز النفاذ بتاريخ الفاتح مارس 1992م.

<sup>3</sup> - يدخل البروتوكول الأول حيز النفاذ بعد تسعين يوماً من قبوله من اثنتي عشر دولة، ويصبح البروتوكول الثاني نافذاً بعد تسعين يوماً من قبوله من ثلاث دول. إلا أن الأخير لن يدخل حيز النفاذ قبل سريان مفعول البروتوكول الأول.

<sup>4</sup> - Umberto LEANZA : op.cit. p 367 .

la convention pour la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, dite convention de Rome ou SUA (Suppression of Unlawful Acts against the safety of maritime navigation).

اتفاقية روما تُكْمَل اتفاقية قانون البحار من خلال تحديد الاختصاص الجنائي للدول الأطراف التي يحق لها معاقبة الجرائم الجنائية المتعلقة بالأمن البحري بما لا يتعارض مع الصكوك الدولية<sup>1</sup>، بما في ذلك اختطاف سفينة بالقوة أو تدمير سفينة أو وضع أجهزة على السفينة قد تؤدي إلى تدميرها أو إتلافها<sup>2</sup>. ومع ذلك الاتفاقية لا تقدم تعريفاً دقيقاً للإرهاب في القانون الدولي بل اكتفت بحصر الأعمال الإرهابية في أعمال مماثلة لاحتجاز الرهائن.

بالمقارنة مع أحكام اتفاقية قانون البحار، نطاق تطبيق اتفاقية روما يشمل الأفعال غير المشروعة التي ترتكب في أعالي البحار وفي المياه الإقليمية، وتنظيم تبادل المعلومات والتعاون بين الدول الأعضاء في هذا المجال. الاتفاقية سمحت لكل السفن بقمع الأعمال الغير مشروعة في البحر ولم تقصرها على السفن الحربية أو العامة. فهي لم تسمح للسفن الحربية بالتدخل في أعالي البحار على متن سفينة لا ترفع نفس علم السفينة الحربية، حتى وإن وجد إرهابيين على متنها. أيضاً مكافحة القرصنة يشمل مبدأ الاختصاص القضائي العالمي، أما اتفاقية روما لم تعتمد الاختصاص القضائي العالمي في قمع الإرهاب<sup>3</sup>.

وقد حددت المادة الثالثة من الاتفاقية هذه الأعمال فنصت على أن تعد جريمة وفق هذه الاتفاقية:

"1- يعتبر أي شخص مرتكباً لجرم إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي:

أ- أعمال العنف أو التهديد باستخدام العنف لخطف السفينة،

ب- استخدام العنف أو التهديد باستخدامه للسيطرة على شخص يتواجد على ظهر السفينة إذا كان من شأن هذا الفعل إعاقة أمن سيرها،

ج- تدمير السفينة أو إلحاق أضرار بالسفينة أو بحمولتها ويكون من شأن هذه الأضرار إعاقة أمن سير السفينة،

<sup>1</sup> - Art. 2bis ; Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime :

« 1. Aucune disposition de la présente Convention n'a d'incidence sur les autres droits, obligations et responsabilités des Etats et des individus en vertu du droit international, en particulier des buts et principes de la Charte des Nations Unies, du droit international relatif aux droits de l'homme et aux réfugiés et du droit international humanitaire. »

<sup>2</sup> - الهدف من اتفاقية روما هو إلزام الدول الأطراف لامتلاك وسائل القمع جنائياً لبعض الأفعال الموجهة ضد السلامة البحرية التي يشملها تعريف الاتفاقية التي تتداخل جزئياً مع أفعال القرصنة) التي يرتكبها الأشخاص المتواجدون في أراضيها (المادة 3، الفقرة 4 من الاتفاقية).

<sup>3</sup> - Umberto LEANZA : op.cit. p 363.



د- القيام بوضع متفجرات أو مواد قابلة للانفجار بأية وسيلة كانت على ظهر السفينة من شأنها أن تدمرها أو تحدث خسائر بها أو بحمولتها بما يعوق أمن سير السفينة أو يكون من شأنه إعاقة سير السفينة،

هـ - تدمير أو إلحاق خسائر بالمعدات أو الخدمات البحرية الخاصة بالملاحة، أو إعاقة عملها إذا كان من شأن ذلك إعاقة أمن سير السفينة،

و- إعطاء معلومات يعلم الجاني عدم صحتها، ويكون من شأنها إعاقة أمن سير السفينة،

ز- أعمال الجرح أو القتل إذا كانت مرتبطة بارتكاب أي فعل من الأفعال السابقة أو الشروع فيه،

2- كما يعتبر أي شخص مرتكباً لجرم إذا ما قام بالآتي:

أ- كل من شرع في ارتكاب جريمة من الجرائم المحددة بالمادة 1-3،

ب- كل من حرض آخر على ارتكاب جريمة من الجرائم المحددة بالمادة 1-3 إذا وقعت الجريمة فعلاً، أو كان شريكا بأية صورة كانت لمرتكب الجريمة،

ج- كل من هدد بارتكاب عمل من الأعمال المحددة بالمادة 1-3 ب و ج و د، وكان من شأن هذا التهديد أن يعوق أمن سير السفينة، وسواء أكان هذا التهديد مصحوباً أو لا، وفقاً للتشريعات الداخلية، بالإكراه لحمل شخص طبيعي أو معنوي على القيام بعمل أو الامتناع عن عمل".

ونظراً لتطور وسائل ارتكاب الجريمة فقد أورد بروتوكول عام 2005م للاتفاقية قائمة بأفعال تساهم وتسهل في ارتكاب الأفعال الغير مشروعة. تتمثل إجمالاً في استعمال مواد تهدد سلامة الملاحة البحرية و سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري، واستعمال الإكراه ضد الأشخاص المتواجدين على متن السفن أو المنصات<sup>1</sup>.

ولتمكين السفن من قمع الأفعال الغير مشروعة نصت الاتفاقية على أخذ الدول الأطراف في الاعتبار ما ينطوي عليه تفتيش السفن وحمولتها في عرض البحر من أخطار وصعوبات، وتتنظر في إمكانية تنفيذ تدابير أخرى ملائمة متفق عليها بين الدول المعنية. مع مراعاة الضمانات المنصوص عليها. فعند ممارسة التفتيش لابد للسفينة أن تطلب من دولة العلم الإذن بتفتيش السفينة واتخاذ التدابير الملائمة والتي قد تتضمن إيقافها والصعود على متنها وتفتيش حمولتها والأشخاص الموجودين عليها، واستجوابهم بغيرية التحقق مما إذا كان أحد الأفعال الإجرامية على وشك الإرتكاب من عدمه<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - المادة 04 من البروتوكول.  
<sup>2</sup> - المادة 8/5/b من البروتوكول.

و يجوز لدولة العلم إما أن تأذن للطرف الطالب الصعود على متن السفينة لاتخاذ التدابير الملائمة أو لإجراء التفتيش بواسطة مسؤولي إنفاذ القوانين بدولة العلم أو مع الطرف الطالب، وإما أن ترفض إعطاء الإذن بالصعود الى متن السفينة وتفتيشها<sup>1</sup>.

وفي حالة الحصول على دليل على السلوك الإجرامي المنصوص عليه يجوز لدولة العلم أن تأذن للطرف الطالب باحتجاز السفينة وحمولتها والأشخاص الموجودين على متنها بانتظار استلام تعليمات منها بشأن التصرف، ويبلغ الطرف الطالب دولة العلم بالنتائج التي يتم التوصل إليها<sup>2</sup>.

غير أنه تتمتع دولة العلم بالحق في ممارسة ولايتها القانونية فيما يتعلق بجميع عمليات تفتيش السفن بما في ذلك الحجز والمصادرة والتوقيف والمحاكمة، على أن يكفل لأي شخص يلقى القبض عليه أو تتخذ ضده أي تدابير أخرى، أو تباشر بحقه إجراءات التقاضي معاملة منصفة بما في ذلك التمتع بجميع الحقوق والضمانات وفقا لقانون الدولة التي يوجد ذلك الشخص على أراضيها وأحكام القانون الدولي لحقوق الانسان.

ويجب تفادي استخدام القوة عند تنفيذ تلك الإجراءات إلا إذا دعت الضرورة الى ذلك لضمان سلامة موظفيها والأشخاص الموجودين على متن السفينة<sup>3</sup>. لهذه الغاية يُفضل من الدول الأطراف وضع إجراءات تشغيل موحدة للعمليات المشتركة و ابرام اتفاقيات فيما بينها لتيسير تنفيذ هذه العمليات.

### الفرع الثاني : محاكمة المجرمين أو تسليمهم

تداركا لل فراغ الذي خلفته اتفاقية قانون البحار فيما يتعلق بمحاكمة أو تسليم القرصنة، وردت بهذا الخصوص الأحكام المتعلقة بالاختصاص حيث حثت كل من اتفاقية روما والبروتوكول الدول الأطراف على سن تشريعات عقابية لتلك الأعمال غير المشروعة حسب نص الاتفاقية و البروتوكول. فيما يتعلق بالاختصاص ألزمت المادة (6) من اتفاقية روما الدول الأطراف باتخاذ الإجراءات اللازمة لإقامة اختصاصها القضائي في شأن الجرائم المنصوص عليها في المادة (3) منها حسب موقع كل دولة من الجريمة وذلك على النحو التالي:

- أ- إذا وقعت الجريمة ضد أو على ظهر سفينة ترفع علم الدولة،
- ب- إذا وقعت الجريمة بإقليم هذه الدولة بما في ذلك مياهها الإقليمية،
- ج- إذا ارتكب الجريمة شخص يحمل جنسية الدولة،

<sup>1</sup> - المادة 8/5/ج من البروتوكول.

<sup>2</sup> - المادة 8 فقرة 6 من البروتوكول.

<sup>3</sup> - المادة 8 فقرة 9 من البروتوكول.

- د- إذا ارتكبت الجريمة من شخص بدون جنسية وكان موطنه الطبيعي بهذه الدولة،  
هـ- إذا وقع أثناء تنفيذ الجريمة اختطاف أو تهديد أو جرح أو قتل لشخص يحمل جنسية الدولة،  
و- إذا وقعت الجريمة بقصد إجبار هذه الدولة على القيام بعمل أو الامتناع عن القيام بعمل".

من خلال نص المادة يتضح أنه على كل دولة اتخاذ الإجراءات اللازمة لإقامة اختصاصها القضائي لنظر الجرائم المنصوص عليها في المادة الثالثة في حالة تواجد الجاني على أراضيها إذا لم تتم بتسليمه لدولة من الدول الأطراف المختصة وفقاً لأحكام الاتفاقية. علماً بأن النصوص الخاصة بالاختصاص لا تستبعد تطبيق الأحكام الخاصة بالاختصاص الواردة بالقوانين الداخلية<sup>1</sup>.

وفضلاً عن ذلك، تلتزم الدول الموقعة على الاتفاقية بالتعاون القضائي فيما بينها في مجال الإجراءات الجنائية في شأن الجرائم المنصوص عليها بالمادة الثالثة، وبصفة خاصة في عناصر الأدلة التي تكون في حيازة إحداها وتكون ضرورية لسير الإجراءات في الدول الأخرى، وإذا استشعرت دولة من الدول الأعضاء أنّ جريمة من الجرائم المنصوص عليها في المادة الثالثة سترتكب، تمد على وجه السرعة الممكنة الدول التي سيكون لها الاختصاص وفقاً للمادة السادسة بالمعلومات التي في حيازتها.

تعتبر الأفعال غير المشروعة المنصوص عليها في الاتفاقية والبروتوكول في عداد الأفعال الإجرامية التي تُسوغ تسليم المجرمين وفقاً لأي معاهدة لتسليم المجرمين سارية بين أي من الدول الأطراف. وإذا استلمت دولة طرف تشترط لتسليم المجرمين وجود معاهدة بهذا الشأن طلباً لتسليم مجرم من دولة طرف أخرى لم تبرم معها معاهدة بهذا الشأن، فإنه يجوز للدولة التي يوجه إليها الطلب - إن هي ارتأت ذلك - اعتبار البروتوكول الأساس القانوني لتسليم المجرمين، ويخضع تسليم المجرمين في هذه الحالة للشروط الأخرى التي ينص عليها قانون الدولة التي توجه إليها الطلب.

وفي حالة رفض التسليم يجب تقييد عدم جواز رفض طلب التسليم هنا بمبدأين أساسيين جرى عليهما العرف الدولي لاسيما إذا نص عليهما قانون الدولة المقدم إليها طلب التسليم وهما :

أ) مبدأ عدم جواز تسليم الرعايا : على أن تتولى دولته تقديمه إلى المحاكمة أمام قضائها من أجل الجريمة المنسوب إليه ارتكابها.

<sup>1</sup> - Momtaz DJAMCHID : op.cit. p 599.

(ب) مبدأ عدم تسليم اللاجئين السياسيين : حيث أنّ الجريمة السياسية ليست مظهراً لفسية خطرة، بل إنّ وصفها كجريمة أمر نسبي يتوقف على الظروف المحيطة بها و الجهة التي وقعت فيها والنظام السياسي الذي ارتكبت ضده.

ووفق بروتوكول الاتفاقية يجوز نقل أي شخص محتجز أو يقضي عقوبته في أراضي دولة طرف ومطلوب وجوده في دولة طرف أخرى لأغراض التعرف أو الإدلاء بشهادة أو تقديم مساعدة أخرى للحصول على أدلة من أجل تحقيقات أو إجراءات قضائية تتعلق بالأفعال الإجرامية المنصوص عليها، بشرط موافقة ذلك الشخص طوعاً وعن علم، واتفق السلطات المختصة في الدولتين.

### الفرع الثالث : تدابير أمن السفن والموانئ ضد الأفعال غير المشروعة

عقب الأعمال الإرهابية التي شهدها العالم خصوصاً بعد اعتداءات 11 سبتمبر 2001م، واستهداف العديد من البنى التحتية للنقل بمختلف أنواعه، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية عام 2002م بناء على طلب الولايات المتحدة الأمريكية مجموعة شاملة من التدابير بشأن الأمن البحري دخلت حيز التنفيذ في جويلية 2004م.

تمثلت التدابير التي اتخذتها المنظمة البحرية الدولية لمكافحة الإرهاب التي اعتمدت عام 2002م في المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ( ISPS Code )، بهدف إيجاد إطار تقني دولي يهدف إلى التعاون بين الحكومات والإدارات الوطنية وقطاعي النقل البحري والموانئ من أجل الكشف عن أي مخاطر تهدد الأمن واتخاذ التدابير الوقائية التي تحول دون تعرض السفن والموانئ المستخدمة في التجارة الدولية للحوادث<sup>1</sup>.

من خلال المدونة يتم التأسيس لمنظومة أمن تشمل السفينة، الموانئ، كما يتم وضع مخطط يرمي لتحديد، تقييم والسيطرة على المخاطر التي قد تواجه السفينة أو الميناء. تشترط المدونة على السلطات المينائية جمع وتقييم كل المعلومات المتعلقة بأمن السفن والموانئ وتجنب استقبال السفن الغير مرخصة. وفي هذا الصدد لابد من توظيف أعوان أمن متخصصين ومكونين وفق أحكام المدونة على متن السفينة، في الميناء وضمن مؤسسة التجهيز<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - Simon DELFAU : op.cit. P04. Umberto LEANZA : op.cit. p 363.

<sup>2</sup> - Umberto LEANZA : op.cit. p 363. Françoise ODIER : « La sureté maritime ou les lacunes du droit international », In « La mer et son droit » ; Mélange offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUÉNNEUDEC. Ed Pédone. 2003. P 459.

من جهتها سبقت الولايات المتحدة الأمريكية هذه التدابير بأن أصدرت قانون خاص بأمن الملاحة البحرية من وإلى الموانئ الأمريكية من خلال قانون Port and Maritime Security Act of 2001. وضعت الولايات المتحدة من خلال هذا القانون إجراءات صارمة فيما يتعلق بالملاحة البحرية التجارية لسفن الشحن والركاب<sup>1</sup>. علاوة على ذلك طورت نظاماً لتعزيز أمن السفن والموانئ. يتمثل هذا النظام في مبادرة أمن الحاويات<sup>2</sup>. بفضل هذا النظام الذي بدأ تنفيذه شهر جوان من سنة 2002م، تهدف الولايات المتحدة الأمريكية لتمديد منطقة الأمن إلى ما وراء المساحة البحرية، لغاية ميناء الإنطلاق. وذلك بغرض مراقبة الشحنات المتجهة للموانئ الأمريكية. يهدف النظام لفرض قواعد الأمن في النهائيات خارج الدولة. كانت الأولوية في البداية لحوالي 20 ميناء ضخم<sup>3</sup> Méga-ports. تُشكل السفن القادمة من هذه الموانئ ثلث المبادلات التجارية البحرية مع الولايات المتحدة الأمريكية.

في مرحلة لاحقة تمّ توسيع النظام لموانئ أخرى بالنظر للمصالح الاستراتيجية، الجغرافية والاقتصادية. من الناحية العملية يُطبق النظام من خلال تواجد جمركي أمريكي مُلاحظ في الموانئ المشمولة بالنظام، لمراقبة البضاعة قبل شحنها على متن السفينة المتوجهة للميناء الأمريكي. يستند النظام لفكرة أنّه كلما أُجريت الرقابة مسبقاً كلما كانت فعّالة وبالتالي يتحقق الأمن<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - Umberto LEANZA : op.cit. p 370.

<sup>2</sup> - Container Security Initiative.

<sup>3</sup> - من هذه الموانئ مينائي Le Havre و Marseille بفرنسا.

<sup>4</sup> - Simon DELFAU : op.cit. P04. Françoise ODIER : « La sureté maritime ou les lacunes du droit international », P 463.

## المبحث الثاني: الجهود المبذولة في مكافحة أفعال العنف في البحر

عمل المجتمع الدولي على مواجهة أفعال العنف في البحر من خلال جملة من الجهود والمبادرات، لاسيما لمواجهة خطر القرصنة البحرية وأعمال السطو المسلح المنتشرة على نطاق واسع في مناطق القرن الأفريقي، جنوب شرق آسيا وغرب إفريقيا كان معتبرا من عدة نواح خصوصا القانونية والعملية، وما تمخض عنها من نتائج. تمثلت هذه الجهود في العمليات التي قادها الاتحاد الأوروبي (المطلب الأول)، واللجوء للقوات الخاصة على متن السفن (المطلب الثاني).

### المطلب الأول : جهود الاتحاد الأوروبي في مكافحة القرصنة البحرية

كعضو فعال في المجتمع الدولي يعمل الاتحاد الأوروبي على مكافحة القرصنة البحرية، من خلال عمليات البعثات العسكرية البحرية في منطقة خليج عدن من خلال سفن ترفع علم الاتحاد الأوروبي. وانطلاقا من أحكام اتفاقية قانون البحار حول جنسية السفينة، يتم التعرض للنظام القانوني للسفن التي ترفع علم منظمة الاتحاد الأوروبي (الفرع الأول)، والأثر القانوني لرفع هذا العلم (الفرع الثاني).

### الفرع الأول : النظام القانوني لسفن الاتحاد الأوروبي في عمليات قمع القرصنة

الدول الأوروبية على بينة من تأثير القرصنة على الأمن البحري، لذلك تسعى للعمل في إطار الاتحاد الأوروبي لمكافحة هذه الأعمال غير المشروعة. ولمواجهة خطر القرصنة، لا سيما ضد إمدادات الاتحاد الأوروبي وقوافل المساعدات الإنسانية الموجهة إلى الصومال في إطار برنامج الغذاء العالمي، أطلق الاتحاد بمبادرة من فرنسا وإسبانيا، في ديسمبر سنة 2008م عملية ATALANTE، وهي أول بعثة بحرية عسكرية واسعة النطاق نُفذت كجزء من الأمن المشترك وسياسة الدفاع (CSDP) للاتحاد الأوروبي لضبط مناطق خليج عدن والصومال<sup>1</sup>. تتألف البعثة من السفن الحربية وبالتالي تتمتع بالحصانة في أعالي البحار وفقا للمادة 95 من اتفاقية قانون البحار<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- Bernard DROBENKO : op.cit. P 06. Gwenaele PROUTIERE-MAULION, Cédric LÉBOEUF : « Internationalisation et privatisation de la lutte contre la piraterie maritime : approche comparative de la Corne de l'Afrique et du Golfe de Guinée » D.M.F, N°771. 2015. P 657. Communication conjointe au Parlement européen et au Conseil du 6 mars 2014« Pour un domaine maritime mondial ouvert et sûr: éléments d'une stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne » ref. JOIN 2014- 9 final.

<sup>2</sup> - شارك في البعثة ستة سفن حربية، خمسة طائرات دورية بحرية وفرق تدخل. رغم مشاركة كل من : اليونان، السويد، إيطاليا، هولندا، المملكة المتحدة، فنلندا، لوكسمبورغ والبرتغال عانت البعثة من نقائص مادية. وقد أتبعته العملية بعمليات أخرى تحت رعاية منظمة اتفاقية شمال الأطلسي OTAN تمثلت في : درع المحيط Ocean Shield و Combined Task Force 151.

يخضع تنظيم العملية لقرار الاتحاد الأوروبي المشترك 851/2008 / CFSP المؤرخ في 10 نوفمبر 2008<sup>1</sup> ، بدعم من قرارات مجلس الأمن للأمم المتحدة 1814 (2008)، 1816 (2008)، 1838 (2008)، 1841 (2008 )، 1851 (2008)، 1897 (2009)، 1950 (2010) و2020 (2011)، وذلك في إطار قواعد القانون الدولي وبالخصوص أحكام اتفاقية قانون البحار<sup>2</sup>. وقد تمّ تمديد عهدة العملية حتى نهاية عام 2016م.

كما سبقت الإشارة إليه، وبموجب المادة 91 من اتفاقية قانون البحار تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن، ولتسجيل السفن في إقليمها والحق في رفع علمها. وتكون للسفينة جنسية الدولة التي ترفع علمها. ويجب أن تكون رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة. كما تصدر كل دولة للسفن التي منحها الحق في رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك.

للتذكير يُطبّق القاضي الوطني نص المادة 91 مع مراعاة أحكام المادة 94 من الاتفاقية حول التزام الدولة في ممارسة ولايتها القضائية ورقابتها الفعالة على السفن التي ترفع علمها. كما لا تتحقق الرابطة الحقيقية بين الدولة والسفينة إلاّ من خلال التسجيل في سجل وطني. لذلك على الدولة مسك سجل يحتوي على أسماء وصفات السفن التي ترفع علمها، باستثناء تلك التي بسبب صغر حجمها، لا تشملها القوانين الدولية المتعارف عليها.

العلم مؤشر عن الجنسية، وهو ما يعني أيضا الخضوع لقانون معين الذي يحكم جميع المشاكل القانونية التي تنشأ على متن السفينة وهي في عرض البحر<sup>3</sup>. ولتجنب أي تنازع ووفقا للمادة 92 من اتفاقية قانون البحار يجب أن تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط وتكون خاضعة لولايتها الخاصة في أعالي البحار، إلاّ في الحالات الاستثنائية المنصوص عليها صراحة في المعاهدات الدولية أو في اتفاقية قانون البحار. كما لا يمكن لتغيير العلم أن يحدث خلال رحلة أو توقف السفينة، ما لم يتم نقل حقيقي للملكية أو تغيير التسجيل.

ولا يجوز للسفينة التي تبحر تحت علم دولتين أو أكثر، مستخدمة إياها وفقا لاعتبارات الملائمة، أن تدّعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى. ويجوز اعتبارها في حكم سفينة عديمة الجنسية.

<sup>1</sup> - Journal officiel de l'Union européenne L 301, 12 novembre 2008. p 33 .

<sup>2</sup> - للاطلاع بالتفصيل على وثائق الأمم المتحدة المتعلقة بالقرصنة البحرية استعمال الرابط :

[http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy\\_documents.htm](http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_documents.htm)

<sup>3</sup> - Intervention de M ZOUREK devant la CDI ; Doc.A/CN.4/Sr.320, 20 septembre 1955.

الأحكام السابقة تنظم جنسية السفن التي ترفع راية دولة، أمّا في حالة الاتحاد الأوروبي باعتباره منظمة دولية تملك شخصية قانونية دولية خاصة بها مُنشأة وفقاً لقواعد القانون الدولي<sup>1</sup>، بهذه الصفة يُثار التساؤل حول الأحكام التي تنطبق على السفن التي ترفع علم الاتحاد الأوروبي.

للإجابة على هذا التساؤل لابد أولاً من تحديد طبيعة تنظيم الاتحاد الأوروبي ووضعه في مواجهة قواعد قانون البحار.

من المهم التذكير هنا أنّ اتفاقية قانون البحار في مادتها 305 (و) تفتح باب التوقيع للاتفاقية للكيانات المختلفة بما في ذلك المنظمات الدولية المحددة في المادة الأولى من الملحق التاسع من الاتفاقية التي تنص :

**"الأغراض المادة 305 و هذا المرفق، تعني "المنظمة الدولية" منظمة دولية حكومية شكلتها دول ونقلت إليها الدول الأعضاء فيها اختصاصها في مسائل تخضع لهذه الاتفاقية، بما في ذلك اختصاص الدخول في معاهدات بصدد تلك المسائل".**

بناءً عليه وبموجب قرار المجلس الأوروبي المؤرخ في 23 مارس 1998م انضمت المجموعة الأوروبية لاتفاقية قانون البحار 1982م<sup>2</sup>، واتفاق 28 جويلية 1994م بشأن تنفيذ الجزء الحادي عشر من الاتفاقية<sup>3</sup>. كما يتعيّن على الاتحاد الأوروبي في هذا الصدد توضيح المسؤولية عن أفعاله وتمييزها عن مسؤولية الدول الأعضاء المكونة له، وذلك بموجب إعلان اختصاص ملحق باتفاق دولي أو عن طريق قنوات اتصال أخرى<sup>4</sup>، وهو ما تمّ من خلال قرار المجلس الأوروبي 98/392 الصادر سنة 1998م<sup>5</sup>، حيث تضمن الإعلان حصر الأفعال التي تدخل تحت مسؤولية الإتحاد، من ذلك على سبيل المثال حفظ وإدارة مصائد الأسماك. ومن الأفعال التي تقع تحت المسؤولية المشتركة للإتحاد والدول المكونة له من ذلك : النقل البحري، سلامة التجارة البحرية والوقاية من التلوث البحري.

<sup>1</sup> - Supplément 10, Doc. A/58/10 ; Nations Unies, *Rapport de la Commission du droit international Cinquante-cinquième session* : 5 mai-6 juin 2003, Assemblée générale, Doc. Off., Cinquante-huitième session, projet d'articles sur la responsabilité des organisations internationales, article 2.

<sup>2</sup> - القرار رقم (98/392/CE)، خصوصاً أنّ المجموعة الاقتصادية الأوروبية شاركت في أشغال مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار (1973-1982)، كانت تتمتع حينها بصفة عضو ملاحظ.

<sup>3</sup> - Esa PAASIVIRTA : « The European Union and the United Nations Convention on the Law of the Sea », *FORDHAM International Law Journal*. Vol 38 : 1045, 2015. P 1048.

<sup>4</sup> - المادة 06 من المرفق التاسع من الاتفاقية.

Esa PAASIVIRTA : op.cit. P 1049.

<sup>5</sup> - Décision du Consiel 98/392, 1998, J O L 179 ,127.



وحتى وإن كان الاتحاد الأوروبي لا يتمتع بالشخصية الاعتبارية قبل معاهدة لشبونة سنة 2007م<sup>1</sup>، فقد كان مقبولاً أنه كان يتمتع بالأهلية في إبرام اتفاقيات دولية نيابة عن دول الاتحاد. تمّ اتخاذ هذا القرار على أساس المادة 24 من معاهدة الاتحاد الأوروبي<sup>2</sup> كما كانت سارية المفعول قبل معاهدة لشبونة، والتي شملت على وجه التحديد إمكانية الاتحاد الأوروبي إبرام اتفاقيات دولية. كما أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية الأخرى من جانب الاتحاد الأوروبي على نفس الأساس<sup>3</sup>.

ومن خلال مقارنة بين ما ورد في نص المادة 93 من اتفاقية قانون البحار بخصوص السفن التي ترفع علم منظمة، والتي حصرتها المادة في كل من منظمة الأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة والوكالة الدولية للطاقة الذرية دون سواها. يتضح أنّ اتفاقية قانون البحار تفرق بين الكيانات التي يمكن أن تكون طرفاً في الاتفاقية وغيرها من الكيانات التي يُسمح لسفنها برفع علمها الخاص بها.

هذا التفريق لم يُثنِ رغبة المجموعة الأوروبية بوضع مشروع علم أوروبي رغم عدم اتساقه مع أحكام اتفاقية قانون البحار، مما حال دون نجاح المشروع. العلم الأوروبي وفق المشروع لم تكن الغاية منه الإشارة إلى علم منظمة دولية كما هو منصوص في اتفاقية قانون البحار، بل الغرض منه كان الإشارة إلى أنّ السفن التي ترفع العلم تعمل وفق بعض المعايير المشتركة. إذ في عام 1989م<sup>4</sup>، وضعت اللجنة الأوروبية مشروع سجل المجموعة البحري "يورو" 36 الذي لم يلقَ موافقة الدول الأعضاء، خاصة فيما يتعلق بتكوين وجنسية الطاقم<sup>5</sup>.

يبقى أنه حتى وإن لم يكن ممكناً للاتحاد الأوروبي وضع العلم بالمعنى الكامل للكلمة على النحو السابق، يُبدي الاتحاد اهتماماً بأعلام الدول الأعضاء من خلال رصد شروط منح الجنسية لكل دولة عضو في إطار احترام قانون المجموعة، وحث الدول الأعضاء على الوفاء بالتزاماتها.

وعلاوة على ذلك، حتى وإن رفع علم الاتحاد الأوروبي على سبيل الرمزية لمعايير مشتركة لدول الاتحاد، لا يُتصور أن يخل العلم الأوروبي بأي حال من الأحوال محل العلم الوطني. فالإتحاد

<sup>1</sup> - [Traité de Lisbonne](#) Journal officiel de l'Union européenne du 17.12.2007, (2007/C 306/01) [L'article 46 A : « L'Union a la personnalité juridique. »].

<sup>2</sup> - [Traité sur le fonctionnement de l'union européenne \(version consolidée\)](#) Journal officiel de l'Union européenne du 26.10.2012, (2007/C 326/01).

<sup>3</sup> - G. de KERCHOVE, S. MARQUARDT : « Les accords internationaux conclus par l'Union Européenne », A.F.D.I., Vol. 50, 2004, pp. 804-825, spéc. pp. 810 et ss.

<sup>4</sup> - JO C263, 16 octobre 1989, p11 ; projet modifié le 13 décembre 1991, JO C 19,25 janvier 1992,p10 COM (91).

<sup>5</sup> - Savadogo LOUIS : op.cit. p 646.

الأوروبي ليس له قانون بحري أو الاختصاص والصلاحيات الإدارية من الرقابة والتفتيش المطلوبين. دور العلم الأوروبي يتمثل في منح بعض الضمانات و المزايا المالية للشركات البحرية<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : الأثر القانوني للعمليات العسكرية للاتحاد الأوروبي

يُثار التساؤل حول الأثر القانوني للعمليات العسكرية للاتحاد الأوروبي، وعن مسؤولية هذا الأخير بمناسبة التصرفات الصادرة من السفن في إطار تنفيذ عمليات مكافحة القرصنة البحرية (أولاً)، من جانب آخر يطرح هذا الوضع مشكلة الاختصاص في محاكمة الأشخاص المعتقلين (ثانياً).

### أولاً : مسؤولية الاتحاد الأوروبي بمناسبة عمليات قمع القرصنة البحرية

البعثة العسكرية للاتحاد الأوروبي في إطار قمع القرصنة لهذا النوع تواجه نفس المشاكل كما هو الحال بالنسبة لعمليات حفظ السلام في إطار الأمم المتحدة. في كلتا الحالتين توضع القوات العسكرية تحت تصرف المنظمة سواء الأمم المتحدة أو في هذه الحالة الاتحاد الأوروبي. وعلاوة على ذلك، يُمكن للمنظمة أن تطلب من الدول الأعضاء المساهمة بقوات في عملياتها. غير أنّ ما يُلاحظ هنا مشاركة دول في هذه العمليات وهي ليست أعضاء في الاتحاد الأوروبي ، مثل النرويج، الجبل الأسود، صربيا، أوكرانيا ونيوزيلندا<sup>2</sup>.

في حالة الأمم المتحدة يثور السؤال الجوهرى حول ما إذا كانت المسؤولية عن أعمال القوات المسلحة يجب أن تُسند إلى الأمم المتحدة أو لأجهزة البلدان المساهمة بالقوات. هذا السؤال يتعين الإجابة عنه في كل حالة على حدى اعتمادا على من يمارس رقابة فعّالة على عمليات القوات العسكرية. في الواقع العملي، كان الاتجاه السائد لتحديد المسؤولية في تحديد من يُشرف على قيادة العمليات والسيطرة، المنظمة أو القوات التي تمثل الدول<sup>3</sup>.

العمليات العسكرية في الاتحاد الأوروبي تثير أسئلة مماثلة، فبعد تمتع الاتحاد الأوروبي بالشخصية الاعتبارية يمكن أن تُسند أفعال هذه البعثات في إطار الأمن المشترك وسياسة الدفاع في ظل ظروف معينة إلى الاتحاد الأوروبي نفسه. وإن كان الاتحاد الأوروبي لا يملك هيكل للقيادة

<sup>1</sup> - Yves VAN DER MENSBRUGGHE ; « L'Europe et le pavillon » ; In « Le pavillon » ; colloque international 2-3 mars 2007, Institut Océanographique de Paris. Ed Pédone 2008.

<sup>2</sup> - <http://eunavfor.eu/mission/>

<sup>3</sup> - Pierter JAN KUIJPER & Esa PAASIVIRTA : «EU International responsibility and its Attribution: From the Inside Looking Out», In: Malcolm EVANS & Panos KOUTRAKOS : «The international Responsibility of the European Union», European and international Perspectives. Ed HART,2013,p52.

العسكرية الدائمة في مقر محدد<sup>1</sup>، فاللجنة السياسية الأمنية CoPS تعمل تحت مسؤولية المجلس الأوروبي والممثل السامي، وتمارس السيطرة السياسية والتوجيه الاستراتيجي لعمليات إدارة الأزمات بموجب المادة 38 من اتفاقية الاتحاد الأوروبي. يتم تنفيذ هذا الترتيب للأمر العسكري للعمليات على أساس ad hoc .

لعمليات الأمن المشترك وسياسة الدفاع عموماً وضع مستقل عن الدول المشاركة التي تعمل تحت قيادة وسيطرة أجهزة الاتحاد الأوروبي. ومع ذلك ليس من الواضح دائماً تحت أي ظروف تثير العمليات مسؤولية الاتحاد و / أو الدول الأعضاء. وتعتبر الوحدات مبدئياً مسيرة للعملية إلا أنه عند درجة معينة من السلطة على الوحدات الوطنية يتم تحويلها إلى عمل الاتحاد، كما هو مقرر في خطة التشغيل وقواعد الاشتباك. في هذه المرحلة يضمن الاتحاد السيطرة السياسية من خلال اللجنة السياسية الأمنية التي تُمارس الإدارة الاستراتيجية.

ومن جانب آخر، تضمن اللجنة العسكرية في الاتحاد الأوروبي مراقبة التنفيذ السليم للعملية. معيار الرقابة الفعالة مقبول عموماً في سياق العمليات العسكرية في إطار القانون الدولي، في حين أنه في الفترة الأخيرة خضع هذا المعيار لتفسيرات مختلفة في الممارسات القضائية<sup>2</sup>.

### ثانياً : الاختصاص القضائي للجنايات للاتحاد الأوروبي

القمع الشامل للقرصنة يشكل خروجاً عن مبدأ الاختصاص القضائي الحصري لدولة العلم في أعالي البحار، وهذا من خلال المادة 105 من اتفاقية قانون البحار التي تعترف أن للدول القدرة على ممارسة حقهم في قمع القرصنة وبذلك، الحق في الاستيلاء على السفينة والقرصنة الذين يستخدمونها، وتقديمهم أمام محكمة أي دولة تقبل محاكمتهم<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - اللجنة العسكرية للاتحاد الأوروبي (EUMC) هي أعلى هيئة عسكرية أنشئت داخل المجلس. تقوم بإدارة جميع الأنشطة العسكرية للاتحاد الأوروبي، وتوفر للجنة السياسة والأمن (CoPS) المشورة والتوصيات بشأن المسائل العسكرية.

تتكون اللجنة من مسؤولي هيئة الدفاع (CHOD) من الدول الأعضاء، الذين يمثلهم بشكل منتظم ممثلون عسكريون دائمون (REPMIL). بموجب قرار المجلس المؤرخ في 22 يناير 2001 إنشاء اللجنة العسكرية في الاتحاد الأوروبي (2001/79/PESC)، اللجنة هي المسؤولة عن توفير التوصيات العسكرية وآراء حول جميع المسائل العسكرية داخل الاتحاد الأوروبي للجنة السياسية الأمنية. كما يقع على عاتقها مسؤولية الإدارة العسكرية لجميع الأنشطة العسكرية داخل الاتحاد الأوروبي. نفس المرجع.

<sup>2</sup> - ومع ذلك، فإن مكتب الشؤون القانونية للأمم المتحدة اشتكى من أن معيار رقابة فعال كما صاغتها لجنة القانون الدولي لم يأخذ بعين الاعتبار الممارسة الدائمة للأمم المتحدة، أو في رأيه الأمم المتحدة لم تطبقه أبداً، لأن الدول الأعضاء للقوات وضعت تحت تصرف الأمم المتحدة والتي تُقدم عادة إلى هيئة فرعية تابعة للأمم المتحدة وهو ما يؤدي تلقائياً لمسؤولية الأمم المتحدة عن أفعالهم.

انظر وثيقة الأمم المتحدة Add / CN.4 / 637 / A ، تعليقات على المادة 6 (آخر المادة سبعة). فمن المحتمل أن عمليات حفظ السلام للأمم المتحدة سوف تستمر في العمل على هذا الأساس. ومن الواضح أن الوضع فيما يتعلق بإذن مجلس الأمن بإجراءات حفظ السلام مختلفة.

<sup>3</sup> - « Ce qu'il faut retenir, c'est que le droit de prendre des mesures d'exécution à l'encontre de pirates est conféré à tous les Etats et non pas seulement à ceux qui sont victimes de l'acte de violence dont il s'agit. »

[itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements\\_of\\_president/wolfrum/doherty\\_lecture\\_130406\\_fr.pdf](http://itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/doherty_lecture_130406_fr.pdf)

هذه القاعدة لا تفرض أي التزام إنمّا تمنح هذا الحق فقط. هذه الحرية الممنوحة للدول في كثير من الأحيان لا تزال غير مستغلة بسبب أن القانون الجنائي الوطني لا يسمح بملاحقة القرصنة في الحالات التي لا تُشكل فيها أفعالهم اعتداء على مواطنيها أو سفنها<sup>1</sup>. القانون الجنائي الدولي كما هو حالياً لم يُدرج القرصنة في قائمة الجرائم التي تستدعي تحريك القضاء الدولي<sup>2</sup>.

بناءً عليه ومن حيث المبدأ يقع عبء محاكمة القرصنة عن أفعالهم على المحاكم الوطنية، التي يُتوقع في هذا الصدد أنها تؤدي ما يُمكن تسميته "خدمة عامة ذات مصلحة دولية". غير أنّ الوضع في الصومال والمناطق الواقعة قبالة سواحلها كشف أنّ الدول لا تميل بشكل تلقائي للحكم على القرصنة المعتقلين، بل تستند على الآثار المترتبة على عدم وجود تشريع جنائي حين لا ينص هذا الأخير على مبدأ الاختصاص القضائي العالمي.

في غياب تشريع وطني يقع على الدول واجب المحاكمة وفقاً لقواعد اتفاقية روما القائمة على مبدأ التسليم أو المحاكمة، أنّ الدولة التي لا تسلم الجاني المزعوم يجب إقامة ولايتها القضائية لمحاكمة المعني وفقاً لتشريعاتها الخاصة. حالياً يُشكل التسليم أو المحاكمة المبدأ الأساسي للصكوك ضد الإرهاب، وقد أكد عليه مجلس الأمن بشكل واضح في قراره 1373 (2001)<sup>3</sup>.

اتفاقية روما تفرض على الدول الأطراف امتلاك الوسائل لتجريم وقمع بعض الأفعال ضد السلامة البحرية (التي تتوافق مع التعريف الذي يتقاطع مع القرصنة جزئياً)<sup>4</sup>، بالإضافة وعلى العكس من اتفاقية قانون البحار تلزم الدول إما بمقاضاة الجناة أو تسليمهم، بما يُجنب خطر الوقوع في فراغ قانوني. رغم هذا لا تزال بعض الدول حذرة بخصوص تطبيق نص اتفاقية روما مبررة ذلك بالهدف الأساسي الذي وُضعت من أجله، وهو مكافحة الأعمال الإرهابية وترفض أن تعتبرها المصدر

<sup>1</sup> - وشدد النائب روبرت مينار في تقريره عن القرصنة الصادر في 13 مايو 2009م أمام الجمعية الوطنية للجمهورية الفرنسية، على أنّه فيما يتعلق بالاتحاد الأوروبي، فقط دول فنلندا والسويد وألمانيا و هولندا (و يمكن أن تُضاف إسبانيا) تتمتع بالأهلية القانونية لمحاكمة القرصنة أينما كانوا وأياً كان ضحاياهم.

<sup>2</sup> - النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية لم يُشر في قائمة الجرائم التي تدخل في اختصاصه لجريمة القرصنة. نصر الدين بوسماحة : نفس المرجع. ص 29.

THOUVENIN, Jean-Marc : op cit. p50.

<sup>3</sup> - dans laquelle il déclare :

"... 2. *Décide également* que tous les États doivent : ... c) refuser de donner asile à ceux qui financent, organisent, appuient ou commettent des actes de terrorisme ou en recèlent les auteurs."

<sup>4</sup> - par 4 de l'art. 6 de la Convention de Rome stipule que : « 4. Chaque Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions visées aux arts. 3, 3bis, 3ter et 3quater dans les cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas vers l'un quelconque des Etats Parties qui ont établi leur compétence conformément aux par. 1 et 2 du présent article ».

الأساسي للقانون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية، وذلك بسبب المخاطر التي تترتب نتيجة الخلط بين مفهوم القرصنة والإرهاب<sup>1</sup>.

أمام هذه التخوفات والنقائص تبقى الدول "المتطوعة" لتنفيذ مهمة "الحكم على القرصنة" نادرة. حيث أنّ الدول المعتقلة للقرصنة كثيرا ما تُفضل إطلاق سراحهم بدلا من تحمل عبء محاكمتهم، على الأقل عندما لا يكون ضحاياهم من مواطنيها، وهو ما يمكن اعتباره في الحقيقة خرقا لواجب التعاون الدولي المنصوص عليه بموجب المادة 100 من اتفاقية قانون البحار.

على الرغم من أن السفن المشاركة في عمليات الاتحاد الأوروبي ترفع العلم الأوروبي، وضباط البحرية يحملون علامات الاتحاد الأوروبي، إلا أنه ليس لديه قانون واجب التطبيق على النزاعات المحتمل نشوءها على متن السفينة. كما لا يملك الاتحاد الولاية القضائية الجنائية التي بموجبها يُحاكم المشتبهين المقبوض عليهم.

قبل تنفيذ العمليات العسكرية لمكافحة القرصنة البحرية، تبنى الاتحاد الأوروبي منذ البداية فكرة أنه يجوز نقل الأشخاص المعتقلين إلى السلطات المختصة للدولة العضو أو لدولة أخرى مشاركة في العملية، التي نفذت سفينة ترفع علمها عملية الاعتقال. و إذا كانت هذه الدولة لا تستطيع أو لا ترغب في ممارسة اختصاصها، يُنقل الأشخاص إلى دولة عضو أو أي دولة أخرى تقبل محاكمتهم مع مراعاة القواعد الدولية لحقوق الإنسان<sup>2</sup>.

لتجنب الاضطرار لمحاكمة القرصنة الذين ينشطون قبالة السواحل الصومالية، لجأت بعض الدول المشاركة في عمليات الشرطة البحرية لإبرام اتفاقات مع دول تقع أراضيها على مقربة من مناطق نشاط القرصنة. يهدف الاتفاق إلى أن يعهد لهذه الدول مسؤولية محاكمة القرصنة المشتبه بهم الذين يتم تسليمهم لها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - ونتيجة لهذا النهج فإن استخدام الشركات العسكرية الخاصة في مكافحة القرصنة، مع أنه لا يتفق مع الإطار القانوني لاتفاقية قانون البحار، وإن يبدو متسقا مع قواعد القانون الدولي، فمن وجهة نظر سياسية تطبيق اتفاقية روما لا يقتصر على وجه الخصوص على أعالي البحار: بالتالي العمل على أساس قانوني لمكافحة القرصنة بموجب الاتفاقية يشمل التدخل في البحر والعمل على الأرض.

<sup>2</sup> - Il convient de bien distinguer, dans la définition des tâches relevant d'une coordination internationale (UE, coalition OEF, OTAN, etc.), celles qui sont juridiquement mutualisables (protection, dissuasion), et celles dont l'exécution doit rester nationale (répression). En effet, ces dernières impliquent la mise en oeuvre =de règles de droit pénal et de procédure pénale internes à chaque Etat intervenant, dans lesquelles le niveau interallié ne peut intervenir sans risque d'en affecter la régularité ou la légalité. « Le rôle de l'Union européenne dans la lutte contre la piraterie » : op.cit.p 12.

<sup>3</sup> - Bernard DROBENKO : op.cit. P 08.

ONU Conseil de sécurité – Rapport du secrétaire général sur la situation concernant la piraterie et les vols à main armée au large de côtes somaliennes, 16 octobre 2014, ref. S/2014/740 .

في هذا الصدد خاض الاتحاد الأوروبي مفاوضات، من خلال تبادل للرسائل مع حكومة كينيا حول شروط وطرق نقل الأشخاص المشتبه في أنهم يمارسون أعمال القرصنة المعتقلين من طرف قوات EUNAVFOR العاملة في كينيا، وكذلك الممتلكات المصادرة التي كانت في حوزتهم، وطريقة التعامل مع المشتبهين بعد هذا النقل.

بموجب هذا الاتفاق تمّ اسبعاد ضرورة توقيع اتفاقيات ثنائية بين الدول الأعضاء وكينيا. في الواقع ولأول مرة أصبح بإمكان سفينة إحدى الدول الأعضاء التي تُلقي القبض على القرصنة، ولكن لا يُسمح لها بالاحتفاظ بهم على متنها كسجناء بموجب قانون دولة العلم، أصبح بإمكانها نقلهم إلى كينيا أو بلدان أخرى يمكنها محاكمتهم بطريقة تتفق مع قواعد القانون الدولي<sup>1</sup>.

بالإضافة إلى ذلك، لتجنب الملاحقة القضائية في الدولة الساحلية للأفراد العسكريين التابعين لقوات الاتحاد الأوروبي NAVFOR تمّ التفاوض بشأنها الترخيصات والحصانات التي حصل عليها الاتحاد الأوروبي من بعض الدول الواقعة في منطقة نشاط أتلانتا. وعندما لا يتم منح هذه الأذونات والحصانات مسبقاً، ينبغي تقديم طلبات مخصصة فيما يتعلق باستخدام القوة، ونقل الأسلحة والذخائر أوارتداء الزي الرسمي<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - « Le rôle de l'Union européenne dans la lutte contre la piraterie » : op.cit. p 17.

<sup>2</sup> - Nicolas LANGE : « Questions juridiques pour la marine belge en opération anti-piraterie au large de la Somalie », Military Law and the Law of War Review '1/1 (2012), p179.

## المطلب الثاني : استخدام الشركات الخاصة لحماية السفن من القرصنة البحرية

إنّ تدخل مختلف البعثات البحرية الوطنية والمتعددة الجنسيات على حد سواء، حقق نجاحا نسبيا بالخصوص في شرق أفريقيا، وهي المنطقة التي عرفت عددا من الهجمات المُبلّغ عنها والتي شهدت انخفاضا بشكل ملحوظ. ومع ذلك، هذه الجهود لا تعبر عن حلول ناجعة على المدى الطويل نظرا لنشاطها في إطار زمن محدد، لا سيما وأنّ لها تأثير فوري على طريقة عمل القراصنة وانتشارهم الجغرافي. إذ في الواقع، ابتعاد القراصنة الصوماليين عن السواحل بسرعة يُمكنهم من تنفيذ أعمال القرصنة والسطو المسلح بعيدا عن رقابة الدوريات البحرية الوطنية الناشطة في المنطقة.

وبالتالي، فضلا عن هذا العمل المنسق ومبادرات إعادة بناء الدولة الصومالية لاستعادة دولة القانون، يبقى عمل البعثات البحرية جنبا إلى جنب مع غيرها من المبادرات، مثل تلك التي تهدف إلى حماية السفن من الهجمات بتجهيزها واتباع قواعد السلوك التي اقترحتها المنظمة البحرية الدولية، بما في ذلك أفضل ممارسات التسيير<sup>1</sup>. ولكن في ظل عدم كفاية تلك المبادرات، وُجدت حلول أخرى وُضعت وتم تنفيذها في هذا المجال، منها ركوب العسكريين على متن السفن الذي كان في الأساس توجه نحو خفض التكاليف في ميزانيات الدفاع، إلا أنّ ركوب العسكريين السفن إلى جانب استخدام بعثات تابعة للبحرية ليست قابلة للتطبيق على المدى الطويل.

بالإضافة إلى ذلك، فإنّ جميع التشريعات الوطنية لا تسمح بصعود الفرق العسكرية على متن السفن التي ترفع علمها. كما يُمكن أن يُنظر إلى هذه الممارسة من جانبين : من جانب صعود العسكريين و عناصر حفظ النظام (مثل إيطاليا)، ومن جانب آخر صعود موظفي شركات الأمن الخاصة على متن السفن من أجل حمايتها من هجمات القراصنة.

إنّ اللجوء إلى شركات الأمن الخاصة<sup>2</sup> بهدف مكافحة القرصنة، من المفترض ألا يطرح إشكالا. بل ينبغي أن يكون محل تشجيع مع العلم أنّه لم ينجح أي هجوم قرصنة ضد سفينة محمية من قبل أفراد مسلحين من الأمن الخاص. غير أنّ الإشكال المطروح عند اللجوء لهذه الشركات يكمن في المشاكل المحتمل وقوعها عند ممارستها لعملها، ومسألة احتكار القوة الشرعية وسيادة الدولة.

<sup>1</sup> - Best Management Practices.

<sup>2</sup> - للتفصيل أكثر في تعريف الشركات الخاصة العسكرية أو الأمنية يُراجع : فيصل إباد فرج الله : "مسؤولية الدولة عن انتهاكات الشركات الدولية الخاصة العسكرية والأمنية، في ظل القانون الدولي الإنساني". ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية. 2013م. ص 23.

تجدر الإشارة في هذا الصدد أنّ أفضل ممارسات للتسيير لردع القرصنة في خليج عدن وقبالة سواحل الصومال المعتمدة من المفوضية الأوروبية في عام 2010م لم توصى باستخدام الحرس الخاص. كما تمّ تبني نفس الموقف من قبل ممثلي صناعات النقل البحري بما في ذلك جمعية المجهزين إنترتانكو (INTERTANKO)، الغرفة الدولية للشحن، بيمكو (BIMCO)، أو حتى المكتب البحري الدولي. إلاّ أنّه في الفترة الأخيرة أبدت كل من الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة دعمهما لاستخدام شركات الأمن الخاصة في المجال البحري<sup>1</sup>.

في هذا الصدد، تطور موقف المنظمة البحرية الدولية على أساس الوضع في الصومال بعد أن ارتأت أنّ استخدام الحرس الخاص يمكن أن يؤدي لجملة من المخاطر منها تصعيد العنف في المنطقة<sup>2</sup>. وأمام الحاجة إلى تنظيم هذه الأنشطة ووضع الإطار الذي يجب أن تنشط فيه، تبنت المنظمة سلسلة من التوصيات، تهدف بالدرجة الأولى لمحاولة تنظيم نشاط مجموعات الأمن الخاصة وليس لتشجيع هذه الممارسة<sup>3</sup>.

على الرغم من أنّه ليس هناك نصوص دولية ملزمة تنظم نشاط الشركات الخاصة، هناك بعض النصوص التي يمكن ذكرها، منها [وثيقة مونترو 2008م](#) (رغم ما قد يثيره تطبيقها في حالة مكافحة القرصنة خارج سياق نزاع مسلح)<sup>4</sup>، أو مدونة قواعد سلوك الشركات العالمية الخاصة للأمن المؤرخة في 09 نوفمبر 2010م. غير أنّه لا تزال هذه الصكوك الغير ملزمة وبعيدا عن القواعد العامة للقانون الدولي، ليست سوى مزيج من القوانين الوطنية التي تطبق في كل حالة على حدى. نتيجة ذلك يبقى الإطار القانوني معقد، غامض، ويتطلب مزيدا من التنسيق سواء لتفسير القواعد القائمة أو من حيث وضع أخرى جديدة<sup>5</sup>.

بناءً على ما سبق، فإنّه من الضروري معالجة المسائل القانونية التي قد تنجم عن اللجوء إلى الشركات الخاصة لحماية السفن المبحرة في المناطق المعرضة للخطر. بالتعرض لتنظيم الشركات باعتبارها العنصر الأول من الجهود التنظيمية لهذه الممارسة (الفرع الأول) ، ثمّ التطرق للقواعد المطبقة على عمل هذه القوات بشأن استخدام القوة والمسؤولية (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> - Meriem AGHERBI : « Questions juridiques liées au recours à des entreprises privées de protection des navires dans le cadre de la lutte contre la piraterie », rapport du stage, Tribunal International du Droit de la Mer, Juin 2014. P03.

<sup>2</sup> - MSC.1/Cir.1334, 23 juin 2009, par.63.

<sup>3</sup> - MSC.1 /Circ.1405/Rev.2 ; MSC.1 /Circ.1443/Rev.2 du 25 mai 2012.

<sup>4</sup> - وضعت الوثيقة بمبادرة أطلقت سنة 2006م من طرف الحكومة السويسرية ولجنة الصليب الأحمر الدولية، لتنظيم الإلتزامات الدولية للدول فيما يتعلق باللجوء للمؤسسات العسكرية والأمنية الخاصة أثناء النزاعات المسلحة.

<sup>5</sup> - A. PETRIG : « The use of force and firearms by private maritime security companies against suspected pirates », In : *International and Comparative Law Quarterly*, volume 62, numéro 3, juillet 2013, p. 667.



## الفرع الأول : ضرورة التنظيم المسبق لصناعة الأمن الخاص

في غياب إطار تنظيمي دولي ملزم، لا بد من تنظيم نشاط الشركات الخاصة بداية من قانونها الأساسي المحدد بموجب القانون الوطني، وإصدار الشهادات واختيار هذه الشركات في إطار القوانين الوطنية، والتوصيات التي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية و الصكوك المختلفة التي وضعتها الصناعة لنفسها من أجل زيادة مصداقيتها ومكانتها. في الواقع، هذا الالتزام بالشفافية مرتبط مع حقيقة أنّ الاستعانة بالمصادر الخارجية التي قد تتخذها الدولة تتعارض مع وجهة النظر التقليدية لسيادة الدولة. هنا يُطرح التساؤل حول الشرعية. للإجابة ينبغي أولاً تحديد المفهوم باعتباره استعانة بمصادر خارجية (أولاً)، ثم توضيح كيفية إصدار الشهادات واختيار الشركات الخاصة (ثانياً).

### أولاً : الاستعانة بمصادر خارجية، سيادة الدولة واحتكار استخدام القوة

تتنوع صور إنشاء شركات خاصة لحماية السفن من دولة لأخرى. في بعض الدول، مثل الولايات المتحدة الأمريكية، يكون من السهل اللجوء إلى هذا النوع من الاستعانة بمصادر خارجية. في دول أخرى مثل فرنسا، التي على الرغم من استعدادها لاستخدام مثل هذه الأعمال في المجال البحري، غير قادرة على تجاوز رؤيتها الضيقة في القانون الذي يحدد التدابير الوقائية لنشاط هذه الشركات عن طريق إخضاعها لرقابة صارمة وحرمانها صراحة من ممارسة صلاحيات السلطة العامة<sup>1</sup>. مرد هذا الحرمان يكمن في التمسك بالالتزام دولة العلم بتوفير الأمن للسفن التي ترفع رايتها مقابل الرسوم المدفوعة من طرف ملاك السفن<sup>2</sup>.

في الواقع وعلى الرغم من المسائل القانونية التي يثيرها الاستخدام المؤقت لتلك الشركات كتقليص دور الدولة في بعض المجالات، فرض الواقع الحالي ولا سيما من خلال ظهور تهديدات جديدة تُعرض للخطر ليس فقط أمن الدول ولكن أيضاً المجتمع الدولي ككل، من ذلك القرصنة

<sup>1</sup> - Philippe GRIMAUD : « Vigile contre pirates, le régime des entreprises et agents de protection privée des navires ». R.F.D.A , N° 4/2015. P 787.

Loi 2014/742 du 1<sup>er</sup> juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires. J O du 02 juillet 2014.

<sup>2</sup> - Sous les pressions des armateurs Français qui avaient menacé de dépavillonner leurs navires au profit de pavillons de pays autorisant le recours à des sociétés de protection privées ; la France n'a qu'en 2014 «quitté» sur ce point la «doctrine Colbert» qui focalise sur la protection des navires marchands par une flotte militaire puissante.

Edem SEDJRO : « Lutte contre la piraterie maritime par des gardes armes à bord des navires. Conflit de compétences entre Etats de pavillon et Etats côtiers - la nécessité de mécanismes de coopération », In E-revue Neptunus, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/3. P 04.

Anne-Sophie AVÉ et autres : « Le recours aux sociétés militaires privées », In « La piraterie maritime », Les Entretiens de Royan. Ed Larcier, 2011. P149.

والجريمة المنظمة عبر الوطنية. مما جعل تطور دور الدولة يرتبط ارتباطا وثيقا بهذه التغييرات التي تؤدي إلى مقاربة جديدة لممارسة صلاحيات السلطة العامة، لا سيما في ميادين الأمن الوطني<sup>1</sup>.

فكرة الجهات الفاعلة غير الحكومية يمكن ربطها بتراجع السلطات السيادية للدول، وأهمية هذه الجهات في "عالم اللادولة" لمواجهة التحديات العالمية الجديدة<sup>2</sup>. في العقود المقبلة، سوف يكون الأمن البحري أكثر تعقيدا وغياب قوات خفر السواحل البحرية فعالة مجندة بالوسائل اللازمة، تجعل من اللجوء للشركات الأمنية الخاصة البديل لضمان الأمن في بعض المناطق<sup>3</sup>.

ولكن إلى جانب الاعتبارات القانونية التي تكمن وراء هذا اللجوء، فإنه يجب أن يُطرح السؤال حول تفويض الدولة لهذه الشركات حق الاستخدام الشرعي للقوة، الذي يدخل ضمن نطاق اختصاصها الحصري فقط لأنه يعزز المصلحة العامة والقيم التي تُؤدِّد المجتمع الوطني وليس المصالح الخاصة استجابة لاعتبارات اقتصادية<sup>4</sup>.

إن جواز التفويض وتعيين حدوده للكيانات الأمنية الخاصة تمّ التعرض إليه في عدة مناسبات. فمشروع اتفاقية بشأن الشركات العسكرية والأمنية الخاصة (SMSP)<sup>5</sup> المقدم إلى مجلس حقوق الإنسان يؤكد في مادته الأولى على:

**"أهمية احتكار الدولة للاستخدام الشرعي للقوة في إطار كامل التزامات الدولة في احترام وحماية وإعمال حقوق الإنسان، وتقديم العلاجات لانتهاكات حقوق الإنسان."**

<sup>1</sup> - إن استخدام القوة من طرف فاعلين آخرين غير الدولة كان هو السائد في العلاقات الدولية لفترة طويلة من الزمن، إلى أن برز مع ظهور الدولة مؤسسات الجيش، الشرطة والقوات النظامية كمؤسسات مهنية وطنية تحتكر استخدام وسائل الإكراه في مواجهة التهديدات الداخلية والخارجية. وبدل أن يتطور دور هذه المؤسسات في مجال الأمن اتجهت الدولة إلى إلغاء دورها أو تهميشها كليا أو جزئيا بظهور الشركات الدولية الخاصة العسكرية والأمنية معلنة عن مرحلة جديدة هي "خصخصة الأمن"، خصوصا بعد انهيار الاتحاد السوفياتي. فيصل إباد فرج الله: "مسؤولية الدولة عن انتهاكات الشركات الدولية الخاصة العسكرية والأمنية، في ظل القانون الدولي الإنساني". ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية. 2013م. ص 16.

Etude de l'IHEDN : « *Les Entreprises Militaires et de Sécurité Privée : outil indispensable ou abandon par l'Etat de ses prérogatives de souveraineté ?* », 2010, p.14

<sup>2</sup> - C. LISS : « Losing control? The privatization of anti-piracy services in Southeast Asia. », *Australian Journal of International Affairs*, Vol. 63, No. 3, Septembre 2009, p.391

<sup>3</sup> - C. BERUBE : « PMCS: the end or the beginning? », Center of International Maritime Security, 17 April 2014. <http://cimsec.org/pmcs-end-beginning/>

<sup>4</sup> - على اعتبار أن أغلب الدول اتجهت إلى خصخصة مرافقها الضخمة بصورة عامة في إشارة إلى نهاية الهيمنة الاشتراكية، وعلى اعتبار أن فكرة الديمقراطية ترتبط ارتباطا وثيقا بالخصخصة حسب المفهوم الغربي الليبرالي. فيصل إباد فرج الله: نفس المرجع. ص 18.

-Etude de l'IHEDN Institut des Hautes Etudes de la Défense Nationale :op.cit, p.18.

[http://www.acgrenoble.fr/disciplines/hg/file/institution/trinomedefense/Interventions/Rapport\\_final\\_Comite\\_2\\_-\\_62e\\_session\\_IHEDN\\_C2\\_-\\_17\\_juin\\_2010.pdf](http://www.acgrenoble.fr/disciplines/hg/file/institution/trinomedefense/Interventions/Rapport_final_Comite_2_-_62e_session_IHEDN_C2_-_17_juin_2010.pdf)

<sup>5</sup> - SMSP : les Sociétés militaires et de sécurité privées.

حتى الآن، لا يوجد في القانون الدولي تعريف متفق عليه للمهام الحكومية بطبيعتها. المادة الثانية من المشروع حددت هذه المهام بأنها تلك التي تحقق مبدأ احتكار الدولة للاستخدام الشرعي للقوة وأنّ الدولة لا يمكن في أي ظرف من الظروف التنازل أو تفويض هذه المهام<sup>1</sup>. مهام الشرطة المدرجة ضمن المهام السيادية، تحيل إلى التساءل حول طبيعة صلاحيات هذه الشركات على متن السفن التجارية. غير أنّه في غياب نص دولي ملزم، لا تزال الدول حرة في مجال تحديد وتنظيم نشاط هذه الشركات<sup>2</sup>.

بالرغم من أنّ المصطلح الذي اعتمده المنظمة البحرية الدولية هو "شركة خاصة للأمن البحري" (على متن السفن)<sup>3</sup>، أسماء هذه الشركات يمكن أن تختلف وخصوصاً بين "شركة خاصة لحماية السفن" أو "شركة الأمن البحري"<sup>4</sup> دون اختلاف جوهري إلاّ فيما يخص وضعهم في مواجهة التشريعات الوطنية. تُعرّف المنظمة البحرية الدولية هذه الشركات بأنها "شركة خاصة توفر أفراد الأمن، سواء كانوا مسلحين أم لا، لضمان الحماية على متن السفينة ضد القرصنة".

"أفراد الأمن المسلحون بموجب عقد خاص" تسمية تختلف وفقاً للتشريع الوطني، والتي يمكن أن يطلق عليها كذلك "الحرس المدني المسلح"<sup>5</sup> هم بدورهم مصنّفون ضمن الأفراد المسلحين للأمن لشركة خاصة بالأمن البحري.

<sup>1</sup> - Projet de Convention sur les Sociétés militaires et de sécurité privées (SMSP) présenté au Conseil des droits de l'homme pour examen et suite à donner, Rapport du Groupe de travail sur l'utilisation de mercenaires comme moyen de violer les droits de l'homme et d'empêcher l'exercice du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes ; A/HRC/15/25, 5 juillet 2010, article 2 : « On entend par «fonctions intrinsèquement étatiques» les fonctions qui répondent au principe du monopole de l'État sur l'emploi légitime de la force et qu'un État ne peut en aucunes circonstances sous-traiter ni déléguer à des SMSP. Ces fonctions sont notamment les suivantes: participation directe à des hostilités, conduite d'une guerre ou d'opérations de combat, capture de prisonniers, élaboration de textes législatifs, espionnage, renseignement, transfert de connaissances ayant des applications militaires, de sécurité ou de police, utilisation d'armes de destruction massive et autres activités relatives à de telles armes et les pouvoirs de police, en particulier les pouvoirs d'arrestation et de détention, y compris les interrogatoires de détenus, et les autres fonctions qu'un État Partie considère comme des fonctions intrinsèquement étatiques; »

<sup>2</sup> - من جهته يُشجع مجلس الاتحاد الأوروبي بموجب القرار 1722 دول الاتحاد على تنظيم لجوء شركات النقل البحري لخدمات الشركات الأمنية الخاصة. على هذا الأساس ينص القانون البلجيكي أنّ هذه الشركات مخولة لممارسة أنشطة الحراسة، الحماية والأمن على متن السفن لمكافحة القرصنة (المادة 12). ومع ذلك، فإنّ القانون الفرنسي بشأن الأنشطة الخاصة لحماية السفن يستبعد الشركات الخاصة من ممارسة صلاحيات السلطة العامة. أمّا في الولايات المتحدة الأمريكية، على العكس من ذلك، يسمح القانون بمنح علامات الشارات لهذه الشركات، ويلحقها بالدولة.

<sup>3</sup> - OMI, MSC.1/Circ.1408/Rev.1, 25 mai 2012, Annexe p.1-2.

<sup>4</sup> - Loi belge portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime du 16 janvier 2013, *Moniteur belge* – 30.01.2013-.

<sup>5</sup> - *Civilian armed guards*.

يُمكن تمييز هذه الشركات عن فرق الحماية على متن السفن (ECE)<sup>1</sup> بسبب طابعها التجاري. فرق الحماية على متن السفن هي فرق عسكرية تصعد على متن السفن التجارية لحمايتها من الهجمات، وهي تمارس عملها في الزي الرسمي وتمثل الدولة في ممارسة صلاحيات الشرطة، وهي ممارسة تشجعها الأمم المتحدة.

ووفقا للمادة 07 من مدونة جيبوتي لقواعد السلوك، يجوز للدولة الطرف تعيين ضباط القوة العمومية أو ضباط آخرين مؤهلين للصعود على متن سفن أو طائرات الدوريات تابعة لدولة طرف أخرى مشاركة بناءً على ترخيص صادر من قبل هذه الأخيرة. ويمكن لأعضاء الفرق للقيام بذلك، الاستفادة من الوضع الخاص للقانون المشترك الذي يمنحهم امتياز قانوني<sup>2</sup>. هذه الفرق خاضعة للانضباط العسكري وقواعد الاشتباك لإطلاق النار بدقة، وهي قواعد تختلف عن قواعد "الدفاع عن النفس" التي تحكم نشاط الحرس الخاص<sup>3</sup>.

إلى جانب تحديد المفهوم، يجب الإشارة لبعض الملاحظات حول النظام القانوني لهذه الشركات والعاملين بها. إذ في غياب نص دولي ملزم لتحديد هذه الصفة، يجب الرجوع إلى القوانين الوطنية<sup>4</sup> خصوصا أنّ النظام القانوني لهذه الشركات يمكن أن يختلف اختلافا كبيرا من دولة إلى أخرى. في الواقع، بعض النصوص تنص صراحة أنّ الحراس ليسوا جزءا من الطاقم سواء كانوا مسلحين أم لا، كما ورد على سبيل المثال في المادة 02 من القانون اليوناني رقم 4058 المؤرخ في 22 مارس 2012م<sup>5</sup>، كذلك في التشريع البلجيكي والفرنسي<sup>6</sup>. على العكس من ذلك، تنص بعض التشريعات على أنّ الحرس الخاص جزء لا يتجزأ من البحارة، كما هو الحال بالنسبة لجزيرة Man<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> - EPE / Equipes de Protection Embarquées.

<sup>2</sup> -F. GOUTTEFARDE, « Aspects particuliers de la lutte contre la piraterie, réflexion sur l'usage de la force par les sociétés privées de sécurité maritime sur les navires battant pavillon français », ADM, 2009, p.214

<sup>3</sup> - Meriem AGHERBI : op.cit. P03.

<sup>4</sup> - Projet de Convention sur les Sociétés militaires et de sécurité privées (SMSP), p.16 : « Il a été souligné qu'une future convention devait avoir notamment pour objectif l'adoption d'une définition juridique internationale du statut des SMSP, l'élaboration de critères pour la légalisation de leurs activités et l'établissement d'une distinction entre les activités des SMSP et d'autres formes traditionnelles de mercenariat.»

<sup>5</sup> - Edem SEDJRO : op.cit. p 03.

<sup>6</sup> - Philippe GRIMAUD : op.cit. P 789.

<sup>7</sup> - Department of Economic Development, Man Shipping Notice (MSN) of March 2013 No. 045: Use of Private Contracted Armed Security Personnel (PCASP) qui prévoit que : "In terms of the Merchant Shipping Act 1995 (the Act) a PCASP on board an Isle of Man registered vessel is a seaman (« seaman » includes every person (except masters and pilots) employed or engaged in any capacity on board any ship) and as such Section 282 of that Act will apply.

أمّا في الولايات المتحدة، فقد أحيى الدستور مفهوم قديم قدم القرصنة نفسها ، يسمح بموجبه للكونغرس بمنح علامات الشارات. ويبقى هذا الحق من صلاحيات الكونغرس على الرغم من المقترحات التي تدعو بمنح رئيس الدولة هذه الصلاحية في سياق مكافحة القرصنة في خليج عدن والتي لم تلق استجابة<sup>1</sup>، بموجب هذه العلامات يتمتع الحراس بصفة موظفي الدولة وبحق ممارسة صلاحيات السلطة العامة<sup>2</sup>.

رغم تأثير النظام الأساسي للشركات على مسؤولية الدولة عن أفعال الشركات، فاخترت الشركات والموافقة عليها تخضع لقواعد واضحة حتى في غياب معايير دولية إلزامية في هذا المجال.

### ثانيا : معايير اختيار الشركات الأمنية الخاصة

تختلف نوعية الشركات الأمنية الخاصة عن بعضها البعض إلى حد كبير، فبعضها يتم تصنيفه وتقييمه تقييما إيجابيا، وهي تعتبر من الشركات عالية الأداء مع بنية تحتية متكاملة، خدماتها مكلفة جدا وباهضة<sup>3</sup>. ولكن مع النمو الهائل لهذه الصناعة، وانتشار هذه الشركات، ظهر عدد من النوعية المشكوك فيها. بل أعربت المنظمة البحرية الدولية عن شكوكها حول قدرة ونضج بعض هذه الشركات<sup>4</sup>.

عدد هذه الشركات بلغ ذروته في عام 2011م عندما سجلت الجمعية استلام طلبات انضمام من طرف 11 شركة جديدة كل شهر، ثم تنامي هذا العدد ليصبح من 35 إلى 50 شركة<sup>5</sup>. وعلى الرغم من الزيادة في أسعار الخدمات، يبقى عدد هذه الشركات يُسجل ارتفاعا، حيث أنّ استخدام هذه الشركات أثبت فعاليته مقارنة بما يُمكن لشركات النقل أن تفقده مُقابل تقديم فدية، ممّا يشجع لتشكيل شركات أمنية خاصة جديدة<sup>6</sup>.

نتيجة لذلك، فإنّ النمو السريع في عدد الشركات وعدم اليقين بشأن استخداماتها دفع بالتفكير حول تأطير هذه الصناعة من خلال وضع التوصيات على المستوى الدولي، لا سيما من قبل تعليمات المنظمة البحرية الدولية التي اعتمدها أغلبية الدول و وضعت قواعد في هذا الشأن. توصيات المنظمة

<sup>1</sup> - D. JOSHUA STAUB : « Letters of Marque : A short-Term Solution to an old age problem », *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.40, N°2, Avril 2009, p.268.

<sup>2</sup> - Meriem AGHERBI : op.cit. P05.

<sup>3</sup> - من الناحية العملية تستمد هذه الشركات المصدقية من خلال شهادات المطابقة المسلمة بصفة مستقلة سواء شهادة ISO أو تلك المسلمة من طرف مؤسسات المطابقة سيما البريطانية.

ISO/PAS 28007:2012, Navires et technologie maritime – Guide destiné aux sociétés privées de sécurité maritime (PMSC) fournissant des agents de protection armés embarqués sous contrat privé (PCASP) à bord de navires (et contrat pro forma). Gwenaëlle Proutière-Maulion, Cédric LEBOEUF : op.cit. P 664.

<sup>4</sup> - MSC.1/Cir.1405/Rev.2 du 25 May 2012.

<sup>5</sup> - وفقا لتصريح أدلى به السيد بيتر كوك Peter COOK، مؤسس جمعية الأمن للصناعة البحرية SAMI.

<sup>6</sup> - C. BERUBE : op.cit.

البحرية الدولية ليست إلزامية ولا تشكل في حد ذاتها معايير، غير أنها توفر الحد الأدنى من التدابير حول الخبرات والمهارات المتوقعة من الشركات المحترفة<sup>1</sup>.

الرقابة المسبقة حول استخدامات الشركات الأمنية الخاصة تتجسد في تسليم الشهادة التي تضمن دخولها حيز الخدمة. غير أنه ليست كل الدول تنص على تدابير لإصدار الشهادات التي يمكن بموجبها للشركات الخاصة أن تعمل في هذا السياق<sup>2</sup>. بعض الدول تعتبر أنّ اختيار الشركة المناسبة يرجع للمُجهز، وتكتفي بأن تطلب من السفن التي ترفع علمها أن تكون حريصة في اختيار الشركات لتوظيفها، وأن تأخذ بعين الاعتبار في خياراتها توصيات المنظمة البحرية الدولية.

في كثير من الأحيان يرجع قرار استخدام شركة الحماية الخاصة إلى مالك السفينة بالتنسيق مع الربان الذي سوف يوضع الحراس الخواص تحت سلطته، مما يستوجب أن يُؤخذ القرار على أساس عدة شروط مسبقة. أول هذه الشروط هو جواز استخدام هذه الشركات وفقاً لقانون دولة العلم. إذ في معظم الحالات، إضافة إلى اشتراط دولة العلم الحصول على إذن مسبق لاستخدام الحراس، هناك مجموعة من الشروط الواجب توفرها<sup>3</sup>.

المنظمة البحرية الدولية عند اعتمادها التعليمية الخاصة بتقديم توصيات للمجهزين، مستغلي السفن والربابنة حول استخدام الحرس الخاص على متن السفن في منطقة عالية المخاطر<sup>4</sup>، بموجب هذه التعليمات حاولت المنظمة معالجة مخاوف ملاك السفن في هذا الصدد. كما نصت التعليمات على تقييم المخاطر وضمان استخدام جميع الوسائل الأخرى لعملية الحماية قبل اتخاذ قرار اللجوء لاستخدام خدمات شركة خاصة.

أمام الطلب المتزايد لخدمات هذه الشركات تمّ وضع عقد نموذجي تحت رعاية مجموعة من المُجهزين<sup>5</sup>. وذلك بهدف مساعدة المجهزين والشركات الخاصة من خلال وضع عقد يوضح بصفة مبسطة مهام واستخدام شركات الحراسة الخاصة<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - OMI, MSC.1/Circ.1443, p.1

<sup>2</sup> - عرّفت وثيقة مونرو دولة التأسيس أو المنشأ: "بأنها تلك الدول التي تحمل شركة عسكرية وأمنية خاصة جنسيتها، أي التي سجلت أو أسست تلك الشركة فيها. وإذا كانت الدولة التي أسست فيها الشركة هي غير الدولة التي يقع فيها مكان إدارتها الأساسي، فإن الدولة التي يقع فيها مكان الإدارة الأساسي للشركة هي دولة الأصل".

<sup>3</sup> - Philippe GRIMAUD : op.cit. P 787.

<sup>4</sup> - MSC.1/Cir.1405/Rev.2.

<sup>5</sup> - BIMCO et GUARCON.

<sup>6</sup> - Jean Paul PANCRACIO : « Guarcon, un contrat type pour l'emploi des EPE », *Blog droit de la mer et des littoraux*, 19 avril 2012, université de Poitiers.

<http://blogs.univ-poitiers.fr/jp-pancracio/tag/equipes-de-protection-embarquees-epe/>

## الفرع الثاني : القواعد المطبقة بشأن استخدام القوة و المسؤولية

تطرح تصرفات حراس الأمن الخاص مشاكل متعلقة بالسلطة التي يتمتعون بها أثناء ممارسة مهامهم في حماية السفن والمسؤولية الناشئة ليس فقط في مواجهتهم (أولاً) ولكن أيضاً لدولة العلم و/ أو الدولة التي يحملون جنسيتها (ثانياً).

### أولاً : سلطات الحرس الخاص

إنّ اللجوء لاستخدام الحرس الخاص لا بد أن يتم تأطيره بعناية كما يجب أن يُلجأ إليه كوسيلة أخيرة، مع الأخذ بعين الاعتبار أفضل ممارسات التسيير وسائر الشروط المتعلقة باستخدامها. وكون هذه الصناعة منظمة في الوقت الحالي بموجب القوانين الوطنية، إذ في غياب نصوص على المستوى الدولي، يبقى تنظيم نشاط الحراس الخواص يستند للقواعد العامة للدفاع عن النفس وقانون البحار عموماً من حيث المرور البريء، وحجز السفن.

يخضع تنظيم نشاط الشركات لمجموعة من النصوص الدولية التي يمكن من خلالها استخلاص المبادئ التوجيهية حول السلطات الممنوحة لها. من هذه النصوص وثيقة موننترو (التي لا تنطبق إلا في حالة قيام نزاع مسلح)، المدونة الدولية لقواعد سلوك شركات الأمن الخاصة، تعليمات المنظمة البحرية الدولية والمبادئ الأساسية بشأن استخدام القوة واستخدام الأسلحة النارية من قبل مسؤولي إنفاذ القانون.

كذلك من حيث الحيز الجغرافي المسموح لهذه الشركات بممارسة نشاطها فيه يبقى محصوراً في منطقة معينة، والتي وإن تغيرت من دولة إلى أخرى، تبقى المنطقة تعتمد على فكرة منطقة عالية المخاطر كخليج عدن والقرن الأفريقي<sup>1</sup>. ومع ذلك، يمكن أن يُثار العديد من المسائل القانونية في هذا السياق التي تتعلق بنقل الأسلحة وحركتها، واستخدام القوة في ممارسة وظيفة حماية السفن وحجزها.

### أ- نقل الأسلحة:

تجدر الإشارة إلى أنه حتى في غياب معايير دولية بشأن نوع الأسلحة المستخدمة، فلا يُسمح للشركات إلا باستخدام أنواع معينة، وتبقى الحرية لكل دولة في تحديد أنواع أخرى. ومع ذلك، فإنّه

<sup>1</sup> - Philippe GRIMAUD : op.cit. P 787.

عادة ما يُسمح باستخدام الأسلحة الخفيفة<sup>1</sup>. كما تنص مختلف القوانين على أن يتم تخزين هذه الأسلحة والذخيرة في مكان معيّن، كما يجب مسك والاحتفاظ بسجل يتم تسجيل فيه هذه الأسلحة بعناية<sup>2</sup>.

وفيما يتعلق بحركة السفن التي تحمل على متنها حراس مسلحين، هناك فسيفساء من القوانين واللوائح الوطنية التي قد تنطبق بشكل تراكمي و / أو متوالي حسب الموقع الجغرافي للسفينة. فينطبق قانون دولة العلم في أعالي البحار، وفي غياب قواعد خاصة حاولت بعض الدول تطبيق القواعد السارية المفعول وإن لم تكن ملائمة بشكل كامل.

على سبيل المثال، لجأت ألمانيا قبل اعتمادها قانون في 11 يونيو 2013م، إلى قوانين تنظيم التجارة وقوانين حمل السلاح في ألمانيا التي لم يتم وضعها في الأساس لتطبيق في هذا السياق، أي على حراس خواص مسلحين على متن السفن التجارية. ومع ذلك، فإن مرور السفن في المياه الإقليمية للدولة يخضع للقوانين والأنظمة المعمول بها في دولة المرور من حيث نقل الأسلحة واستخدام الحرس الخاص، الشيء الذي تؤكد عليه المنظمة البحرية الدولية لدول العلم بهذا الخصوص<sup>3</sup>.

مفهوم المرور البريء المنصوص عليه في المادتين 17 و 32 من اتفاقية قانون البحار، يُثير تساؤلات حول استخدام حراس مسلحين خواص، إذا كان امتلاك سفينة أسلحة على متنها يُمكن أن ينزع وصف البراءة عن المرور عبر المياه الإقليمية أو الداخلية للدولة الساحلية. بالرجوع للمادة 19

<sup>1</sup> - حيث أنه من الأسباب التي شجعت على ازدهار هذه الصناعة أنه بعد انتهاء الحرب الباردة أغرقت السوق بالأسلحة نتيجة استغناء كثير من الدول عنها للوفاء بالمعايير الغربية الجديدة. مثلما حصل مع ألمانيا الشرقية حيث أصبحت الأسلحة المخزنة متاحة في السوق المفتوحة ويُمكن شراء المدافع الرشاشة والدبابات والطائرات المقاتلة من قبل أي زبون. فأقيم مزاد لبيع أسلحة ألمانيا الشرقية بعد إعادة التوحيد عام 1990م بحجة أن ألمانيا الموحدة لا ترغب في اقتناء السلاح في الشرق القديم، حيث تمّ بيع زوارق هجوم صاروخي بقيمة 200.000 دولار في حين بيعت الرشاشات الخفيفة بقيمة 60 دولار. فيصل إباد فرج الله : نفس المرجع. ص 17.

<sup>2</sup> - A titre d'exemple le Danemark, section 5 : « Storage », section 6 : « Weapons record book » relative aux «Types of weapons and ammunition » ; le Norvège, regulation of 22 June 2004 No.972 concerning security, antiterrorism and anti-piracy measures and the use of force on board ships and mobile offshore drilling units, Chapitre 5 : « Use and storage of Firearms, armes guards, etc. », la Grèce, loi numéro 4058 du 22 mars 2012, article 6: "Safekeeping and use of weapons". Meriem Agherbi : op.cit. P07.

<sup>3</sup> - L'Inde dans ses Guidelines on Deployment of Armed Guards in Merchant Ships du 29 Aout 2011, rappelle que :

« 7.4 All Indian vessels, when visiting foreign ports / waters shall be required to comply with the concerned regulations/requirements of the coastal states concerned.», les Bahamas: "4.4 When in port, national requirements regarding firearms in host and destination countries must be complied with. Due account should be taken regarding applicable laws concerning carriage and use of firearms when in territorial waters."; le Royaume-uni, Department for Transport, Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances (version I.2): "6.9 When transiting foreign territorial seas with firearms onboard, it is essential that the laws of that coastal state are respected and complied with.

Alors que le gouvernement du Nigéria début 2015 annonce qu'il ne permet plus l'entrée des navires protégés par des gardes, même non-armés, malgré le fait que les attaques de piraterie ont récemment augmenté dans cette région.



(2) التي تورد الأنشطة التي تقوم بها سفينة في البحر الإقليمي، ويمكن أن تعتبر انتهاكا لسلم وحسن النظام وأمن الدولة الساحلية، وبالتالي إزالة وصف البراءة عن المرور خلال المياه الإقليمية يتيح لنا استنتاج أنّ مجرد كون سفينة تحمل أسلحة مسجلة على متنها ولا تسعى لاستخدامها إلا في منطقة جغرافية محددة للغاية لأغراض وقائية، للدفاع عن النفس. بالتالي لا يمكن اعتبار هذه الحالة أنّها تدرج ضمن واحدة من فئات المادة 19 (2). ومع ذلك نص المادة 19 (2) (ل) يترك مجالاً للتفسير للدول الساحلية إذ يمكن أن يكون "أي نشاط آخر ليس له علاقة مباشرة بالمرور". وفي غياب تفسير موحد، تبقى الدول سيّدة بخصوص مياهها الإقليمية في سن قوانين قابلة للتطبيق في هذا السياق مثل الإخطار المسبق للمرور.

بناءً عليه يُمكن اعتبار أنّ وضع حراس مسلحين على متن السفن لا يغير من الحرية الممنوحة بخصوص المرور البريء في المياه الإقليمية للدول. وتشير المنظمة البحرية الدولية إلى أنّ هذه الحرية يمكن تقييدها من طرف الدول الساحلية، و دول العلم لا تتردد في قوانينها وأنظمتها بالزام سفنها لتتوافق مع متطلبات القوانين والأنظمة المعمول بها في دول أخرى. فبعض الدول الساحلية وضعت شروطاً لنقل الأسلحة في مياهها، على سبيل المثال اشتراط الإشعار المُسبق.

فالسطات المصرية مثلاً تمنع مرور السفن التي تحمل الحرس الخاص المسلحين عبور قناة السويس منعاً باتاً، وتُلزم السفن بتسليم الأسلحة إلى السلطات المحلية قبل العبور، ليتم استرجاعها بعده. واعتمد حظر مرور السفن التي تحمل أسلحة في أوت من سنة 2011 م من طرف وزارة الدفاع، ولكن نظراً لانعكاسه السلبي على كثافة العبور عبر القناة، اشترطت السلطات المصرية إرسال رسالة مصدّقة من قبل دولة العلم بتفاصيل عن الأسلحة والأفراد المسلحين على متن سفنها<sup>1</sup>.

ومن الناحية العملية، من المُتوقع أن تتخذ الشركات مقرات في مواقع قريبة من مناطق الخطر. كمنطقة خليج عدن، بما في ذلك ميناء جيبوتي وصلالة ومسقط ودار السلام. على سبيل المثال هناك ميناء مشترك للصعود وهو ميناء غال Galle في جنوب سريلانكا، حيث تدعم الحكومة السريلانكية هذه الشركات، كما تسمح لهم وزارة الدفاع بتخزين المعدات والأسلحة في مستودعات في قواعدها البحرية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - A. PETRIG, op.cit., p.678.

<sup>2</sup> - J. BROWN : « Pirates and privateers: managing the Indian Ocean's private security boom », 12 September 2012.

<http://www.lowyinstitute.org/publications/pirates-and-privateers-managing-indian-oceans-private-security-boom>

## ب- استخدام القوة:

ينبغي التذكير هنا أنّ العديد من القوانين واللوائح تنص على أنّ أفراد الحرس الخاص هم فقط المؤهلون لاستخدام الأسلحة النارية المخزنة في السفينة. ولا يُسمح لا للربان ولا أفراد الطاقم أو الركاب باستعمالها<sup>1</sup>. كما أنّ المنظمة البحرية الدولية تعارض بشدة حمل السلاح من قبل الطاقم لحماية أنفسهم أو لحماية السفن<sup>2</sup>.

ودائما وفي ظل غياب قواعد دولية ملزمة تُنظم استخدام القوة من قبل حراس مسلحين على متن السفن أو المعايير المقبولة عموما. يجب أن يُحكم هذا الاستخدام من قبل القواعد المتفق عليها بشكل واضح جدا مُسبقا بين مالك السفينة والشركة الخاصة للموظفين الذين يتم وضعهم تحت سلطة الرُبان. التوجيهات المبدئية الموضوعية من طرف المنظمة بتاريخ 2012/05/25م<sup>3</sup>، تحث على التصريح بوضوح بالاعتراف بأنّ الربان يحتفظ طيلة الوقت بالسلطة المطلقة على متن السفينة. فالربان باعتباره المسؤول عن سلامة السفينة والأشخاص الموجودين على متنها، يُمثل السلطة العليا<sup>4</sup>. لهذا الغرض يتمتع بسلطة العقاب من خلال التدرج السلمي، ويُعتبر سلطة الدولة على السفينة<sup>5</sup>. هذا الأمر تمّ التأكيد عليه في مدونة ISPS، التي تنص على أنّ قائد السفينة يتحمل المسؤولية النهائية عن سلامة وأمن السفينة، وهو ماورد أيضا في العديد من الصكوك القانونية الوطنية الأخرى<sup>6</sup>. إلا أنّ عمل الربان تحت غطاء مزدوج باعتباره ممثل سلطة الدولة على السفينة من جهة، وممثل المجهز المُستخدم

<sup>1</sup> - A titre d'exemple Malte : (3) Firearms and ammunition are not to be handled by the ship's crew or anybody else other than the PCASP.

<sup>2</sup> - OMI, rapport de la session 86, MSC 86/26/add.1, 25 juin 2005.

<sup>3</sup> - MSC.1/Circ.1405/Rev. 2.

<sup>4</sup> - 35Règle 8. 1 de l'Annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée « Chapitre XI-2 » Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime. Le Texte constitue l'Annexe I du Règlement (CE) No. 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, L.129/6 Journal officiel de l'Union européenne 29.4.2004.

<sup>5</sup> - S. ZASOVA, « Les sociétés militaires et de sécurité privées embarquées et la lutte contre la piraterie maritime. », ADM, 2012, p.72.

<sup>6</sup> - A titre d'exemple Malte: « General Authorisation for Firearms and Ammunition on board Maltese Ships (5) The PCASP on board shall be at all times under the command of the master » ; La Grèce prévoit que l'utilisation de la force doit être autorisée pas le commandant, qui peut tout à fait l'interdire s'il estime que le risque sécuritaire n'est pas assez haut ; la France, article 27 : « Les agents présents à bord du navire sont placés sous l'autorité du capitaine conformément aux dispositions de l'article L. 5531-1 du code des transports. » ; la Norvège : « Section 22, procedure for the use of armed guards, ...(2) The procedures shall state that the guards on board are under the master's command » ; le Royaume-Uni : « 3.15 In addition to the usual features of a contractual agreement, the contract between the shipping company and PMSC should include: "An agreement that armed guards are onboard the ship under the control of the Master ».

- Meriem AGHERBI : op.cit. P10.

للحرس المسلح من جهة يثير تنازعا في المصالح حول استخدام القوة بصورة متناسبة و ضرورية من جانب، ومن جانب آخر سلطة الربان في تطبيق القانون في حالة سوء استخدام القوة<sup>1</sup>.

علاوة على ما سبق يُطرح المشكل بخصوص اتخاذ القرار النهائي لاستخدام القوة، فهل من صلاحية الحرس التقدير بأن التهديد وشيك أو ينبغي أن يُؤخذ القرار حتى في حالات الطوارئ القصوى من طرف ربان السفينة؟.

للإجابة عن هذا التساؤل يُمكن عرض ما أشارت إليه التوصيات البريطانية لمُجهزي السفن إلى أنّ الربان يقرر ما إذا كان التدخل المسلح ضروري، ولكن يتم اتخاذ القرار النهائي لاستخدام القوة من جانب الحرس المسلح في تقديره لاستخدام القوة أو لا. إذ هذا التنازع في اتخاذ القرار هو المنشئ لنزاعات جدية بخصوص المسؤولية، من الناحية العملية ظهرت محاولات لتفادي هذا الوضع من خلال تحديد لمن يرجع قرار استخدام القوة وبدقة في عقد التوظيف<sup>2</sup>.

في غياب قواعد إلزامية دوليا لاستخدام القوة، تبقى توصيات المنظمة البحرية الدولية بهذا الشأن ورغم عدم إلزاميتها، تنص على أنّ القوة يجب أن تستخدم فقط كحل أخير، في حدود ما هو ضروري ومعقول لغرض حماية السفينة والأشخاص على متنها ضد الهجمات غير المشروعة<sup>3</sup>.

هذه التوصيات تتوافق مع ما ورد في حكم المحكمة الدولية لقانون البحار في قضية السفينة "سايجا" (رقم 02)<sup>4</sup>، في هذه القضية رأت المحكمة أنّ القانون الدولي ينص على أنّه : **"ينبغي تجنب استخدام القوة بقدر الإمكان، وإذا لم يُمكن تجنبها، فإنه لا يجب أن تتجاوز ما هو معقول وضروري بحسب الظروف. إذ يجب تطبيق الاعتبارات الإنسانية في قانون البحار، كما هو الحال في المجالات**

<sup>1</sup> - François LAURENT et autres : « Le recours aux sociétés militaires privées », In « La piraterie maritime », Les Entretiens de Royan. Ed Larcier, 2011. P154. Gwenaele PROUTIERE-MAULION, Cédric LEBOEUF : op.cit. P 666.

<sup>2</sup> - François LAURENT et autres : op.cit. P157.

<sup>3</sup> - MSC.1/Circ.1405/Rev.2, du 25 Mai 2012 qui prévoit ce qui suit concernant les règles régissant le recours à la force : « 5.13. Il est essentiel que tous les membres du PCASP comprennent parfaitement les règles régissant le recours à la force dont sont convenus le propriétaire du navire, la PMSC et le capitaine et qu'ils s'y conforment pleinement. Le PCASP devrait être pleinement conscient du fait que son rôle à l'égard de ce qui précède se limite exclusivement à la protection de la vie des personnes à bord et du navire contre les attaques lancées par des pirates armés. La PMSC devrait fournir un plan d'intervention progressif détaillé en cas d'attaque de pirates dans le cadre des procédures opérationnelles de ses équipes. 5.14. La PMSC devrait exiger de son personnel qu'il prenne toutes les dispositions raisonnables pour éviter de recourir à la force. Le recours à la force devrait être conforme à la législation applicable. En aucun cas ce recours à la force ne devrait dépasser ce qui est strictement nécessaire et raisonnable et il devrait toujours être proportionnel à la menace et adapté à la situation. 5.15. La PMSC devrait exiger de son personnel qu'il n'utilise pas d'armes à feu contre des personnes sauf pour se défendre ou défendre un tiers.

<sup>4</sup> - TIDM : Affaire du navire « SAIGA No. 2 », p. 10, paragraphe 155.

الأخرى من القانون الدولي". يشير الحكم إلى أنه يجب استخدام كل الوسائل قبل اللجوء لاستخدام القوة، بما في ذلك الإشارات البصرية والسمعية. كما أنّ المدونة الدولية لقواعد سلوك شركات الأمن الخاصة تضع قواعد لاستخدام القوة تصب في نفس الاتجاه<sup>1</sup>.

### ج- مطاردة وحجز السفن:

على الرغم من أنّ المادة 107 من اتفاقية قانون البحار تحصر الحق في تنفيذ عملية الضبط بسبب القرصنة فقط للسفن أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك. يُطرح التساؤل حول إذا ما كان وجود الحراس العسكريين على متن السفينة التجارية بغرض مكافحة القرصنة البحرية يمنح هذه السفن صفة سفينة عسكرية مما يستتبع معها تمتعها بالحصانة<sup>2</sup>.

وحول أهلية الحرس الخاص في اعتقال أي شخص يشتبه في ارتكابه عملا من أعمال القرصنة. يظهر مبدئياً أنّ هؤلاء الحراس لا يتمتعون بمثل هذه السلطة، لا بموجب القانون الدولي أو القانون الوطني. ومع ذلك، يبدو أنّه في ظل ظروف معينة، يُمكن جعل هذا ممكناً حيث يمكنهم إجراء اعتقال في بعض الظروف<sup>3</sup>. بالإضافة إلى ذلك، لدى ربان السفينة سلطة اعتقال الأشخاص الذين

<sup>1</sup> - « Recours à la force 30. Les entreprises signataires exigeront de leur personnel qu'il prenne toutes les mesures raisonnablement possibles pour éviter le recours à la force. Tout recours à la force respectera le droit applicable ; il ne devra jamais excéder la mesure strictement nécessaire, mais rester proportionné à la menace et adapté à la situation. 31. Les entreprises signataires exigeront de leur personnel qui n'utilise pas d'armes à feu contre des personnes sauf en cas de légitime défense ou pour défendre d'autres personnes contre une menace imminente de mort ou de blessures graves, ou pour prévenir un acte criminel particulièrement grave associé à un réel danger de mort. »

<sup>2</sup> - بهذا الخصوص وعند إحالتها نزاع مع الهند حول عدم جواز محاكمة حرس عسكري إيطالي أمام القضاء الهندي بناء على الحصانة التي يتمتع بها، أثارت إيطاليا أمام المحكمة الدولية لقانون البحار- في جملة من الأوجه- مسألة حصانة البحارئين المسلحين المفترضين لحراسة ناقلة النفط Enrica Lexie التي ترفع العلم الإيطالي، وذلك في إطار مهمة رسمية، [وهي الصفة التي رفضت أخذها بعين الاعتبار دولة الهند] والذين تم اعتقالهما ومحاكمتها أمام القضاء الهندي عن جريمة قتل إثر إطلاق النار على صيادين هنود قبالة السواحل الهندية تسبب في موت صيادين اثنين. اللجوء أمام المحكمة الدولية لقانون البحار كان بموجب المادة 290 (5) من اتفاقية قانون البحار لاتخاذ تدابير مؤقتة المتمثلة في إطلاق سراح الحراس العسكري المسجون بالهند في انتظار تشكيل محكمة تحكيم وفق المرفق السابع من نص الاتفاقية.

تعود وقائع الحادثة إلى تاريخ 15 فبراير 2012م، على بُعد 20.5 ميل بحري عن سواحل كيرالا الهندية التي تُعتبر منطقة عالية الخطورة من حيث نشاط هجمات القرصنة البحرية. كان على متن السفينة ستة حرس مسلحين من القوات البحرية الإيطالية، حيث أطلق إثنان منهما النار على سفينة تمّ الاشتباه بها على أنها سفينة قرصنة، غير أنّه تبين أنّ St Anthony سفينة صيد لصيادين هنود توفي إثنان منهم في عين المكان فيما تمّ جرح آخرين. وبعد إعلام السلطات الهندية بالحادثة قامت بإرسال قوات بحرية وجوية قامت باقتياد السفينة إلى ميناء كوشي لاستجواب الطاقم، ثمّ على إثره اعتقال حرسين عسكريين بتاريخ 19 فبراير 2012م.

[TIDM/PV.15/A24/1. P13.](#)

<sup>3</sup> - Hulmut TUERK : op.cit, p.94.

ينخرطون في أعمال غير مشروعة على متن السفينة<sup>1</sup>. ومن ثمّ يمكن أن يكون الجواب إيجابياً، على الأقل على أساس التشريع الوطني حيث الحق في الاعتقال المدني معترف به على نطاق واسع<sup>2</sup>.

### ثانياً : المسؤولية الناشئة عن استخدام حراس خواص مسلحين

يُثير استخدام الحرس الخاص على متن السفن تساؤلات حول انعقاد المسؤولية. فعلى مستوى القوانين الوطنية لدول العلم تُثار المسؤولية الجنائية والمدنية للحراس المسلحين، ربان ومُجهز السفينة إذا كان السبب وفاة أو إصابة خطيرة أو ضرر بدني ناتج عن استخدام القوة المسلحة. في هذه الحالة لا تُعفي الدول الحارس المسلح من خلال تكييف تصرفه أنّه دفاع عن النفس، بل يُمكن أن يكون محل متابعة قضائية على أساس قوانين أجنبية<sup>3</sup> نظراً للتعقيدات التي ترجع لاختلاف الجنسيات حول موضوع المسؤولية فيما يتعلق بعدة أطراف سواء الحراس المسلحون، رب العمل، مالك السفينة، دولة العلم، وجنسية الشركة الأمنية<sup>4</sup>.

استناداً إلى توجيهات المنظمة البحرية الدولية بشأن التغطية التأمينية لشروط التعاقد، تشترط العديد من الدول التغطية التأمينية. مثال ذلك القانون الفرنسي لإصدار ترخيص لممارسة النشاط، وتأمين يغطي المسؤولية المهنية (المادة 6.3). ألمانيا<sup>5</sup>، بلجيكا والمملكة المتحدة تشترط التغطية التأمينية لموظفي الشركة.

على الرغم من أنّ بعض الدول تعفي نفسها من المسؤولية عن أفعال هذه الشركات<sup>6</sup>، باعتبارها كيانات خاصة تتصرف في إطار الدفاع عن النفس ولا تتمتع بصلاحيات السلطة العامة. إلاّ أنّه لا يجوز للدولة التنصل من مسؤوليتها عن الرقابة الفعلية لنشاط هذه الشركات، سواء كانت دولة تأسيس الشركة<sup>7</sup> أو دولة العلم.

<sup>1</sup> - في هذا السياق يُسند القانون البلجيكي في مادته (Art.13.28) للحرس الخاص مهمة حراسة الشخص المعتقل بناء على قرار الربان في إطار صلاحياته في مكافحة القرصنة.

<sup>2</sup> - Op.cit.

<sup>3</sup> -A. PETRIG, op.cit. p 693

<sup>4</sup> - Meriem AGHERBI : op.cit. P14.

<sup>5</sup> - Ordonance on the licensing of security companies on ocean-going vessels, 11 June 2013, Section 12 "Public and employers' liability insurance".

<sup>6</sup> - A titre d'exemple, les Bahamas, Guidance to Shipowners on carriage of privately contracted armed security personnel (PCASP) for vessels protection, para. 4, 17 mars 2014, *Information bulletin no. 128*; les Iles marshall, Use of Privately Contracted Armed Security Personnel, Marine Notice No. 2-011-39, Rev. 2/14, par. 6.2.; Saint-Vincent-et-les-Grenadines: Maritime Administration. Circular No. APIR 006 Rev. 1 Guidance to Shipowners on Carriage of Armed Personnel for Ship Protection, 1st June 2011, par. 4.

<sup>7</sup> - حول مسؤولية دولة تأسيس الشركة يُراجع : فيصل إيباد فرج الله : نفس المرجع. ص 191.

قبل الخوض في مسؤولية الدولة عن تصرفات حراس الأمن الخاص على السفن، ينبغي التذكير بإيجاز بالقواعد المطبقة على قيام مسؤولية الدولة عن الأفعال غير المشروعة دولياً. فالقاعدة التي تقوم عليها كل المسائل المتعلقة بمسؤولية الدولة، هو أنها تُشكل انتهاكا للقانون الدولي من قبل الدولة يستتبع مسؤوليتها الدولية. شروط الفعل غير المشروع تتمثل في مظهرين : أولاً يجب أن يُنسب السلوك المطعون فيه للدولة، وثانياً يجب أن يشكل الفعل خرقاً للالتزام دولي ساري المفعول في مواجهة الدولة وقت وقوع الانتهاك. لذلك، وبناء عليه المسؤولية الدولية تقوم على أساس وجود التزام بموجب القانون الدولي<sup>1</sup>.

القاعدة العامة هي أنّ الدولة غير مسؤولة عن تصرفات الأفراد<sup>2</sup>. تأسست هذه القاعدة من خلال الفقه التحكيمي والممارسة الدبلوماسية. ففي قضية Tellini عام 1923م، ارتأت لجنة متخصصة من الخبراء القانونيين لعصبة الأمم ما يلي: "إنّ مسؤولية الدولة عن الجريمة السياسية التي ارتكبت على أراضيها، لا تقوم إلاّ إذا فشلت هذه الدولة في اتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع الجريمة وملاحقة واعتقال ومحاكمة مرتكبيها"<sup>3</sup>.

بناء على ما سبق، تتعقد مسؤولية الدولة في حالتين، أولاً يمكن أن تكون الدولة مسؤولة عن تصرفات الكيانات الخاصة، بموجب نص قانوني. ثانياً، يمكن أيضاً أن تتعقد للدولة المسؤولية عن تصرفات الكيانات الخاصة إذا لم تتخذ التدابير اللازمة لمنع وقوع حادث أو حماية الضحايا<sup>4</sup>. ف فيما يتعلق بالفرضية الأولى، شركات الأمن الخاصة ليست أجهزة تابعة للدولة لا يمكن أن يعزى سلوكهم إلى الدولة على هذا الأساس.

في حالة حماية السفن التجارية يبدو واضحاً أنّ القضية لا تتعلق بالشركات العسكرية الخاصة التي تعمل في سياق النزاع المسلح والتي تتعاقد مباشرة مع الدولة. إذ أنّ عقد حماية السفن يُبرم بين مُجهز السفينة وشركة الحماية الخاصة، هذه الممارسة تستند إلى إجراءات دفاعية تقوم على مبدأ الدفاع عن النفس وليس لممارسة أي سلطة عامة.

<sup>1</sup> - فيصل إباد فرج الله : نفس المرجع. ص 66.

<sup>2</sup> - Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite et commentaires y relatifs, Annuaire de la Commission du droit international, 2001, vol. II (2), p.83

<sup>3</sup> - Op.cit.

<sup>4</sup> - A. PELLET, P. DAILLIER : «Droit international public », L.G.D.J, 7<sup>ème</sup> édition, p. 779. Voir aussi « Personnel diplomatique et consulaire des Etats-unis à Tehéran », C.I.J recueil 1980, p.3.

فيصل إباد فرج الله : نفس المرجع. ص 161.

بموجب القانون الدولي العام يقع على عاتق الدولة التزام عام باليقظة. هذا الالتزام ببذل عناية المُستخلص من محكمة التحكيم في قضية الأملاك البريطانية في المغرب الإسباني سنة 1925م<sup>1</sup>، وجد طريقه إلى إجتهد المحكمة الدولية لقانون البحار من خلال الرأي الاستشاري المقدم بتاريخ الفاتح أبريل 2011م والمتعلق بمسؤوليات والتزامات الدول الراعية للأشخاص والكيانات في إطار الأنشطة الممارسة في المنطقة، الرأي الاستشاري استند على الالتزام العام باليقظة المطلوبة<sup>2</sup> الواقع على عاتق الدولة<sup>3</sup>.

في الأخير وبالرجوع لنص المادة 94 من اتفاقية قانون البحار لممارسة دولة العلم الولاية القضائية على نحو فعال، والرقابة على السفن التي ترفع علمها، تحدد المادة التزامات تتعلق بالسلامة في البحر، وبالتالي اتخاذ التدابير اللازمة لتضمن بوجه خاص أن يكون الرُبان والضباط وحيثما كان ذلك ضروريا، وطاقم من ذوي المعرفة ويطلب منها أن تمتثل للقواعد الدولية بشأن سلامة الأرواح في البحار، والوقاية من حوادث الاصطدام. تطبيق هذه الأحكام على الحراس المسلحين تعتمد على وضعهم الذي يتحدد من خلال القوانين الوطنية، الامر الذي تتضح بموجبه الرقابة المطلوبة لهذا الغرض. وعلى الرغم من أن هناك التزامات واضحة تقع على عاتق الدولة، إلا أن الانتهاكات التي يُمكن أن تصدر عن الشركات الخاصة تعكس حقيقة أن الدولة لم تتخذ التدابير اللازمة لتجنب هذه الانتهاكات.

<sup>1</sup> - تولى المُحكّم السيد Max Huber من سويسرا مهمة التحكيم في هذه القضية التي تدور وقائعها حول عمليات هدم ونهب ممتلكات تحت الحماية البريطانية خلال فترة ثورة، بمنطقة تطوان المغربية والتي كانت تحت الحماية الإسبانية آنذاك. في القضية اختلف حول أسباب الهدم والنهب بين العمليات العسكرية وأعمال التمرد. فرّق حكم التحكيم بين الأفعال الناشئة عن العمليات العسكرية وتلك الناشئة عن أعمال التمرد، وحدد لكل منها تعويض مناسب.

[RECUEIL DES SENTENCES ARBITRALES : Affaire des biens britanniques au Maroc espagnol \(Espagne contre RoyaumeUni\) ; 1er mai 1925. VOLUME II pp. 615-742. NATIONS UNIES Copyright \(c\) 2006.](#)

<sup>2</sup> - «diligence requise».

<sup>3</sup> - [TIDM, Responsabilités et obligations des Etats qui patronnent des personnes et des entités dans le cadre d'activités menées dans la Zone, avis consultatif, 1er avril 2011, par.117.](#)

## خاتمة الباب الثاني :

إن كان الأمن البحري مهمة الجميع، فدولة العلم منوطة بهذه المهمة ليس فقط في البحر بل قبل ذلك في البر قبل إبحار السفن التي ترفع علمها أو القوارب التي تحمل المجرمين لارتكاب أفعالهم. فالجرائم في البحر تتطلب اتباع نهج قوي ومنسق وشمولي، لا يشمل فقط إنفاذ القانون وجمع أدلة الإثبات والجوانب القانونية للجريمة، ولكن يتناول أيضا أسبابها الجذرية.

من الناحية القانونية حاولت كل من اتفاقية قانون البحار واتفاقية روما وضع الإطار القانوني لمكافحة الجريمة في البحر، ورغم ما يعترضهما من نقائص يبقى السبب في انتشار الجريمة في البحر ليس نقص أو غياب الأحكام القانونية المتعلقة بها، وإنما ضعف تطبيق هذه النصوص سواء لغياب إرادة الدول في التعاون لقمع الجريمة في البحر بالنظر لما يربته من آثار قانونية تتعلق خصوصا بالسيادة، أو بسبب نقص الإمكانيات والوسائل المادية التي تجعل من التدخل فعال.

من الناحية العملية كما سبق التعرض إليه تمّ مواجهة الجريمة في البحر على صعيدين، الصعيد الأول على مستوى الدول حيث ظهرت مبادرات عمليات عسكرية منها تدخل الاتحاد الأوروبي في القرن الإفريقي وما نتج عنها من آثار قانونية تتعلق بمجال التدخل، المسؤولية وبسط الولاية القضائية على المعتقلين.

على الصعيد الثاني حاولت مؤسسات التجهيز من جهتها مواجهة أفعال العنف في البحر من خلال اللجوء لفرق الحماية الأمنية الخاصة سواء عسكرية أو لا، الأمر الذي تآرجح بين التأييد والمعارضة أو التقييد من قبل الدول. غير أنّ الحاجة فرضت هذا اللجوء بالنظر للنتائج المرضية التي حققها حيث لم تتعرض أي سفينة تحمل فرقة حماية لهجوم. ورغم النتائج الإيجابية على أرض الواقع فالمسائل القانونية المتعلقة بهذا اللجوء مازالت محل نقاش.

التنسيق بين القوانين الدولية والتعاون الدولي القانوني والعسكري بين دول العالم بدون استثناء سواء المتضررة من آثار هذه الأفة أو لا تحت رعاية الأمم المتحدة أمر لا غنى عنه في إطار حملة فعّالة لمكافحة أفعال العنف، هذه الحملة لا تكتمل الغاية منها بدون إقامة الدول ولايتها القضائية القانونية الداخلية على الأشخاص المشتبه في ارتكابهم هذه أفعال لمحاكمتهم.



## خاتمة الأطروحة :

النقل البحري نشاط اقتصادي تجاري قائم على مبدأ المنافسة ينظمه التشريع الوطني لدولة العلم، غير أنّ أثره يمتد خارج حدود وإقليم الدولة. خارج إقليم دولة العلم يستفيد النقل البحري من مزايا مبدأ حرية الملاحة مما يُعزز المنافسة بل يجعلها شرسة نظرا لسعي مؤسسات النقل البحري لتحقيق أكبر ربح ممكن في أقل وقت وأقل التكاليف.

دولة العلم باعتبارها المؤسسة القانونية التي يُمارس فيها هذا النشاط يقع على عاتقها التزامات فيما يتعلق بالسلامة والأمن البحريين بموجب الصكوك الدولية، وهي ملزمة في مواجهة السفن التي ترفع علمها بفرض قوانين صارمة بخصوص السلامة والأمن البحريين، بل ولضمان الامتثال لقوانينها الداخلية لا بدّ لها من ممارسة رقابة مستمرة وفعّالة على السفن.

تنصب رقابة دولة العلم فيما يخص السلامة كما سبق التطرق له على السفينة وما عليها باعتبارها وحدة، سواء فيما يتعلق ببنائها وصلاحياتها للإبحار بالإضافة لكفاءة الطاقم الذي يسيرها من ضباط وبحارة. وفيما يتعلق بعلاقة السفينة بالمحيط الخارجي تتجسد سلامة الملاحة البحرية في ضمان تزودها بأنظمة اتصالات سواء بالسفن المحيطة بها أو بالمحطات البرية، واحترامها لسلامة البيئة البحرية بما يضمن ملاحاة أمنة في محيط نظيف.

أما في الجانب الأمني فدولة العلم وبموجب العديد من النصوص والصكوك الدولية تلتزم دولة العلم بمحاربة الجريمة في البحر، بمختلف الوسائل القانونية والمادية الممنوحة بموجب هذه الصكوك، مع أنّ الواقع برهن أنّ تطور الجريمة في البحر سبق تطور النصوص القانونية. ذلك أنّ تراجع الدولة كمؤسسة ذات سيادة حال دون خضوع النقل البحري لسلطة عليا تنظم، تراقب وتُعاقب تسبب في الوضع الذي آل إليه النقل البحري من عدم احترام تدابير السلامة بالإضافة إلى انتشار تهديدات من خلال إحياء ممارسات قديمة كالقرصنة البحرية، أو من خلال أفعال غير مشروعة ظهرت في إطار ما يُسمى بظاهرة الإرهاب.

إنّ تراجع دور دولة العلم أو تخليها عن وظائفها السيادية يأخذ صورتين، الصورة الأولى من خلال ما يُسمى بدول أعلام الملائمة وهي دول تربطها بالسفن التي ترفع علمها رابطة شكلية غير حقيقية. دول أعلام الملائمة لا تملك الإرادة السياسية في فرض تدابير السلامة والأمن ورقابة مدى تنفيذها ومعاقبة المخلين بها. فهي تهدف فقط للاستفادة في منح جنسيتها للسفن مقابل رسوم التسجيل،

وفي المقابل يستفيد المجهزون من موقف دولة العلم في غض الطرف عن عدم امتثالهم لتدابير السلامة والأمن التي يقدرّون أنّها مكلفة من منظور مادي بحث.

الصورة الثانية عن تراجع الدولة عن وظائفها السيادية يكمن في تفويض الدولة لمهامها إزاء نشاط النقل البحري لمؤسسات خاصة سواء فيما يتعلق بالمراقبة، تسليم الشهادات أو توظيف طاقم كفاء، غير أنّ التجربة أثبتت تواطؤ هذه المؤسسات ومساهمتها في تدهور سلامة وأمن الملاحة البحرية. فأصبح مفهوم الملائمة لا يقتصر فقط على منح العلم بل تعداه لمراقبة ملائمة، تسليم شهادة ملائمة وغيرها من الملائمة.

حتى الدول البحرية التي تُمارس وظائفها السيادية بصفة منتظمة وتمتثل لتدابير السلامة والأمن وتفرض على السفن التي ترفع علمها بالالتزام بها، بدأت تُراجع قوانينها الوطنية لتواجه منافسة دول أعلام الملائمة فيما يخص الجباية، قانون العمل، التشريع البحري الوطني وخدمات الإدارة الوطنية، وذلك لجذب تجهيزها الذين فضلوا دول التسجيل الحر أو حتى لاستقطاب تجهيزين أجنبي.

من جانبه مجهز السفينة تراجع دوره في تجهيز السفينة لحساب متدخلين في عملية النقل البحري سواء لصالح شركات التسيير الملاحي ذات المسؤولية المحدودة، أو لصالح وكالات التوظيف التي توفر يد عاملة غير مكلفة بغض النظر عن كفاءتها.

هذا التراجع في دور دولة العلم والمجهز قامت بسده مؤسسات التصنيف التي تعتبر الحكم الوحيد في موضوع السلامة و الأمن البحريين، فهي التي تراقب وتسلم الشهادات، وفي ذات الوقت في أداؤها لهذا الدور تعفي نفسها من المسؤولية في حالة وقوع ضرر. فعلى غرار أعلام الملائمة هناك مؤسسات تصنيف تراقب وتصدر شهادات ملائمة، أي تعمل وفق معايير أقل صرامة من مؤسسات أخرى.

ولعل أبرز دليل على عدم وفاء دول الملائمة بالتزاماتها الدولية فيما يتعلق بالسلامة والأمن البحريين هو التصاعد المضطرد لحوادث النقل البحري التي تتسبب فيها سفن ترفع أعلام ملائمة، سواء تسببت هذه الحوادث في هلاك الأرواح أو تلوث البيئة البحرية. في المقابل هناك تراجع ملحوظ في نسبة الحوادث التي تتسبب فيها سفن ترفع أعلام دول معروف عنها التزامها بتدابير السلامة والأمن البحريين على غرار دول الإتحاد الأوروبي.

بل وأبعد من ذلك، فإنّ الأضرار الوخيمة والكارثية التي تسببت فيها سفن ترفع أعلام الملائمة، خصوصا ما يتعلق منها بتلوث البيئة البحرية دفع ثمنها دول ملتزمة بحريا على غرار حادثتي Erika و Prestige في المياه الأوربية.

لمواجهة هذا الوضع والحدّ من آثاره التي تمتد إلى دول أخرى غير دولة العلم نفسها، كان من الأجدر تجاوز فكرة "الرابطة الحقيقية" بين السفينة ودولة العلم التي تعتبر ذات طابع نظري مجرد، والتركيز بداية على المعلومات العملية التي تساهم في تحقيق السلامة والأمن البحريين والتي يُرسلها الطاقم أو ممثل المجهز لدولة الميناء قبل دخول السفينة للميناء لتجاوز أي مخاوف بشأن العلم. هذا الأمر لا يتأتى إلاّ بتعزيز صلاحيات أطراف أخرى معنية تتمثل على وجه الخصوص في كل من دولة الميناء والدولة الساحلية.

لهذه الغاية معرفة هوية المسؤولين عن تسيير واستغلال السفينة أهم من معرفة مالك السفينة، مما يجعل مقارنة علم السفينة تتراجع تاركة المجال لمعلومات تهم السلامة والأمن البحريين بموجبها تتمكن كل من دولة الميناء أو الدولة الساحلية من ممارسة رقابة بشكل فعّال، تُكمل النقص الذي يشوب دور دولة العلم و تنعكس إيجابيا على الملاحة البحرية.

فالتركيز على فكرة الرابطة الحقيقية أثبت فشله ولعل أبرز دليل على الفشل اتفاقية 1986م لتسجيل السفن التي لم تدخل حيز التنفيذ، مما دفع بالدول البحرية في إطار المنظمة البحرية الدولية لإيجاد طرق بديلة تضمن بها سلامة وأمن سفنها ومرافقها المينائية<sup>1</sup>.

هناك نوعان من السبل الممكنة للردّ على فشل دولة العلم لأداء واجباتها على نحو فعّال.

**السبيل الأول** هو رفع الوعي في دولة العلم أنه في مصلحتها الوفاء بالتزاماتها بشكل صحيح ومساعدتها في إنشاء إدارة بحرية تعمل بشكل جيد.

**السبيل الثاني** هو زيادة الضغط السياسي والاقتصادي على دولة العلم من خلال تعزيز اختصاص ورقابة الدول الساحلية والمينائية، وتسمية وفضح دول العلم الغير ملتزمة من خلال وضع قائمة سوداء و آليات للمقاطعة. وهو السبيل الذي سلكه الإتحاد الأوربي من خلال الإجراءات الصارمة المتخذة في إطار تنفيذ أحكام مذكرة التفاهم باريس.

<sup>1</sup> - Françoise ODIER : « La sureté maritime ou les lacunes du droit international », op.cit. P 464.

يقر الخيار الأول أنّ دولة العلم هي المسؤولة في المقام الأول عن إدماج وتطبيق العديد من القواعد والمعايير الدولية في مجالات السلامة البحرية والأمن، وكذلك ظروف العمل وحماية البيئة. الخيار الثاني هو مكمل، إذ أنّ رقابة دولة الميناء لا تحل محل رقابة دولة العلم، ولكن على المدى الطويل، يمكن أن تدفع دولة العلم لأداء واجب الرقابة بصرامة أكثر.

من ناحية أخرى فالدولة الساحلية تظهر كمنافس، إذ في المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي تخضع لمبدأ حرية الملاحة، يمكن للدولة الساحلية بتدخل من المنظمة البحرية الدولية إنشاء قطاع بحري خاص بموجب نص المادة 211 فقرة 6 من اتفاقية قانون البحار. وهو ما تم انتهاجه إثر حادثة Prestige عن طريق إعلان ملقا. وكذلك بالرجوع لأحكام المادة 221 فقرة 1، التي تنص أنّه ليس في الاتفاقية 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<sup>1</sup>. تعزيز دور دولة الميناء بشأن الصيد غير المشروع من خلال الاتفاق بشأن التدابير التي تتخذها دولة الميناء لسنة 2009م لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ، دون تنظيم وردعه والقضاء عليه حيز النفاذ، يُتوقع تراجع هذه الظاهرة لما يمنحه هذا الاتفاق من صلاحيات لدولة الميناء، على أن يتم في المستقبل تنظيم اتفاقيات بصدد المسائل الأخرى، كسلامة العمل البحري، التلوث البحري وغيرها.

إن كان بالإمكان سد نقص رقابة دولة العلم بكل من دولة الميناء والدولة الساحلية، ففيما يخص الجانب الردعي العقابي يُتصور متابعة الأطراف التي تتحايل على الامتثال لقواعد السلامة والأمن على أساس تكوين جمعية أشرار، ويُلحق بهم حتى الأطراف التي تستفيد من خدماتهم<sup>2</sup>.

النقل البحري أول صناعة معولمة يمكن أن يُساهم في وضع أسس العولمة التي لم تتضح في أي قطاع آخر أكثر مما هي عليه في النقل البحري. إنّ الوعي بأثر عولمة المبادلات التجارية يؤدي شيئاً فشيئاً للتفكير حول أخلة العولمة، كما أنّ الوعي بمدى خطورة الإنسان من خلال أفعال العنف التي يرتكبها تؤدي كذلك للتفكير بضرورة سن تشريعات ليس في إطار وطني بل في إطار دولي بهدف الاحترام العالمي للحقوق الأساسية.

<sup>1</sup> - Laurent LUCCHINI : « Rapport introductif general » in « Le pavillon », Actes du colloque du 02 et 03 mars 2007 par l'institut du droit économique de la mer et l'association internationale du droit de la mer. Ed A.pedone. 2008. P15.

<sup>2</sup> - François Lille, Raphaël Baumler : op.cit. P 341.

في هذا الإطار تعتبر المسؤولية المجتمعية للمؤسسات الوحيدة التي لها القدرة على تجنيد المجتمع<sup>1</sup>، السلطات وحقوق الإنسان، فهي تظهر كعامل خلاق لاستيعاب انخراط مؤسسات التجهيز في محاربة الجريمة في البحر<sup>2</sup>.

إنّ التفتن إلى أنّ البدائل بالنسبة للدول والمنظمات الدولية للرد على دولة العلم الغير ملتزمة محدودة. لذلك، تُركز الاستراتيجيات الحالية على تقييم الأداء وبناء القدرات فيما يتعلق بدولة العلم، ومراقبة المطابقة وتوقيع الجزاءات فيما يتعلق بالملاك والمجهزين، والمنظمات المعترف بها مثل مؤسسات التصنيف التي مُنحت صلاحية التصرف نيابة عن دولة العلم<sup>3</sup>.

تجسيدا لهذه الاستراتيجيات، وضعت المنظمة البحرية الدولية سنة 2005م برنامج المراجعة الطوعية للدول الأعضاء بموجب قرار المنظمة رقم (24)A.974 المتضمن " وثيقة إطار وإجراءات برنامج التدقيق الطوعي للدول الأعضاء في المنظمة"<sup>4</sup>. في ذات السياق عمدت المنظمة إلى إصدار قانون تنفيذ الصكوك الإلزامية للمنظمة البحرية الدولية والتي هي بمثابة معيار المراجعة، وذلك بتاريخ 01 ديسمبر 2005م بالقرار<sup>5</sup>(24)A.973 المعدل (25)A.996 المؤرخ في 29 نوفمبر 2007م<sup>6</sup>. الهدف من برنامج المراجعة الطوعية هو تزويد الدول الأعضاء بتقييم شامل وموضوعي من قبل مراجعين مستقلين عن مدى فعالية تطبيق وإنفاذ معاهدات المنظمة البحرية الدولية التقنية. بعد التدقيق إذا لزم الأمر، كما يمكن تقديم المساعدة التقنية للدولة المدقق لها من أجل تحسين أدائها.

وقد تطوع عدد كبير من دول العلم للخضوع لعملية المراجعة، من بينها دول التسجيل المفتوح مثل ليبيريا، بنما وجزر مارشال. ومن المفترض أن يُصبح البرنامج إلزاميا في المستقبل. حاليا هناك خطط لجعل برنامج المراجعة الطوعية ملزم لدول الاتحاد الأوروبي الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية إلى أن يصبح فيما بعد إلزامي على الصعيد الدولي.

<sup>1</sup> - يشكل معيار ISO 26000 مؤشر المسؤولية المجتمعية للمؤسسات حسب تصنيف المنظمة الدولية للتقييس.

<sup>2</sup> - Gwenaële PROUTIERE-MAULION, Cédric LEBOEUF : « Internationalisation et privatisation de la lutte contre la piraterie maritime : approche comparative de la Corne de l'Afrique et du Golfe de Guinée » D.M.F, N°771. 2015. P 666.

<sup>3</sup> - خصوصا أنّ هذه المؤسسات تقدم خدمات مقابل أتعاب، مما يُساهم في تسليم شهادات ملائمة إرضاءاً للزبائن على حساب السلامة والأمن. خير مثال على هذه الممارسة إدانة مؤسسة التصنيف RINA في قضية إيريكّا نتيجة تسليم شهادات لسفينة تتوفر على الشروط الدنيا للصلاحية للملاحة.

<sup>4</sup> - Assemblée, 24ème session, Résolution A.974(24) adoptée le 1er décembre 2005 : Document Cadre Et Procédures Pour Le Programme Facultatif D'audit Des États Membres De L'OMI.

<sup>5</sup> - Assemblée, 24ème session, Résolution A.973(24) adoptée le 1er décembre 2005 : Code D'application Des Instruments Obligatoires De L'OMI.

<sup>6</sup> - Assemblée, 25ème session, Résolution A.996(25) adoptée le 29 novembre : Code D'application Des Instruments Obligatoires de L'OMI, 2007.

بناءً على ما سبق، يتضح كيف تتأثر سلامة وأمن الملاحة البحرية بجنسية السفينة، فمتى كانت دولة العلم صارمة في إنفاذ القوانين تحققت سلامة وأمن الملاحة البحرية والعكس صحيح.

الجزائر كدولة معنية بالنقل البحري سواء كدولة علم، دولة ساحلية أو دولة ميناء أثبتت عن نيتها في إلزامها بكل ما يقع على عاتق الدولة مهما كان موقعها في قطاع النقل البحري وذلك من خلال أولاً مصادقتها على مختلف الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وثانياً من خلال حرصها على دمج أحكام الاتفاقيات المصادق عليها وإصدار التنظيمات المتعلقة بها ضمن قوانينها الوطنية.

كما عملت الدولة الجزائرية على وضع الأجهزة المكلفة بالرقابة والتنفيذ للقوانين الوطنية والدولية<sup>1</sup> بما يضمن تحقيق الأهداف المرجوة من وضع هذه الأنظمة والتمثلة في سلامة النقل البحري وأمنه وفعاليتها في محيطات نظيفة، وهو شعار المنظمة البحرية الدولية.

يبقى في الأخير التأكيد على أنّ هذه الأهداف سواء ما تعلق منها بسلامة أو أمن الملاحة البحرية لا تتحقق إلا في إطار التعاون والمشاركة الدولية بدون تحفظ، كون سلامة وأمن النقل البحري متعلق بالحقوق الأساسية للأفراد والمجتمعات، لذلك وبعيدا عن جو المنافسة الربحية توفر المنظمة البحرية الدولية بالتعاون مع مختلف الوكالات والمنظمات الدولية المتخصصة والتي لها علاقة بالنقل البحري الإطار الأمثل للمضي نحو نقل بحري سليم وأمن في بيئة نظيفة.

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي رقم 418-04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004م، المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها. ج.ر.ج. عدد 82 سنة 2004م.

## قائمة المراجع

### I- المواثيق الدولية :

ميثاق الأمم المتحدة.

### II- الإعلانات الدولية :

- 1- إعلان باريس سنة 1856م.
- 2- الإعلان العالمي لحقوق الإنسان لعام 1948م.
- 3- إعلان ستوكهولم عام 1972م.
- 4- إعلان ملقا 2002م بين فرنسا واسبانيا.
- 5- إعلان روما لعام 2005م بشأن الصيد غير القانوني.

### III- الاتفاقيات الدولية :

- 1- معاهدة باريس لـ30 ماي 1814م.
- 2- اتفاقية لاهاي السابعة 1907م.
- 3- المعاهدة المتعلقة بتحويل السفن التجارية إلى السفن الحربية المبرمة سنة 1907م.
- 4- اتفاقية "سان جرمان" لعام 1919 م لمنع تجارة الرقيق برا وبحرا.
- 5- اتفاقية السلام بلوزان التي وضعت حدا للعداء بين تركيا والحلفاء بتاريخ 24 جويلية 1923م.
- 6- اتفاقية جنيف للأفيون الموقعة بتاريخ 19/05/1925م لإحكام الرقابة الدولية على إنتاج وتجارة الأفيون.
- 7- اتفاقية منع تجارة الرق لعام 1926م، الموقعة في جنيف بتاريخ 25 سبتمبر 1926م.
- 8- اتفاق خاص بالإشارات البحرية الموقع ببرشلونة 23 أكتوبر 1930م.
- 9- اتفاقية جنيف للحد من تصنيع المخدرات وتنظيم توزيعها الموقعة بتاريخ 13/07/1931م.
- 10- اتفاقية جنيف قمع التجارة غير المشروعة في المخدرات 1936/06/26م.
- 11- الاتفاقية الملحقة بالوثيقة النهائية للمؤتمر البحري للأمم المتحدة الموقعة في 06 مارس 1948م المنشئة للمنظمة البحرية الدولية الاستشارية.
- 12- البروتوكول المعتمد بتاريخ 23 أكتوبر 1953م المتعلق بتعديل اتفاقية منع تجارة الرق لعام 1926م.

- 13- اتفاقية منع تلويث البحر بالزيت الموقعة في لندن بتاريخ 12 ماي 1954م، دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 26 جويلية 1956م.
- 14- الاتفاقية التكميلية لإبطال الرق وتجارة الرقيق والأعراف والممارسات الشبيهة بالرق الموقعة بتاريخ 07 فبراير 1956م.
- 15- اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م.
- 16- باتفاقية جنيف سنة 1959م بشأن المواصلات اللاسلكية منع إقامة واستعمال محطات البث الإذاعي الصوتي والتلفزيوني من على متن السفن أو الطائرات أو من أية مادة طافية ملحقة موضوعة خارج الأقاليم الوطنية للدول الأطراف.
- 17- الاتفاقية المتعلقة بمسؤولية الغير في ميدان الطاقة النووية لعام 1960م، في صيغتها المعدلة.
- 18- الاتفاقية الوحيدة للمخدرات المبرمة في 30 مارس 1961م.
- 19- المعاهدة الخاصة بمسؤولية مُستغلي السفن الذرية في 25 مايو 1962م.
- 20- اتفاقية فيينا المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لعام 1963، في صيغتها المعدلة.
- 21- معاهدة 22 جانفي 1965م حول مكافحة إرسال البرامج غير المشروعة عبر محطات موجودة في أعالي البحار.
- 22- الاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة 1966م ، والبروتوكول المتصل بها لعام 1988م.
- 23- الاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تدريب الملاحين وإصدار الشهادات ومراقبتهم 1968م.
- 24- الاتفاقية الدولية بشأن التدخل في أعالي البحار في الحوادث التي تؤدي إلى التلوث بالزيت لسنة 1969م، التي عُُدلت لاحقا بالبروتوكول المؤرخ في 02 نوفمبر 1973م بلندن.
- 25- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969، في صيغتها المعدلة.
- 26- الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن 1969م.
- 27- الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1971م.
- 28- اتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحر 1972م.
- 29- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن 1973م، بصيغتها المعدلة بالبروتوكول المتصل بها لعام 1978م.
- 30- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (Solas 1974) في لندن بتاريخ 1-11-1975م ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 25-5-1980م.
- 31- اتفاقية إنشاء المنظمة الدولية للاتصالات البحرية بواسطة السواحل إنمارسات 1976م.
- 32- اتفاقية برشلونة لعام 1976م.



- 33- اتفاقية تحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية لعام 1976، في صيغتها المعدلة.
- 34- اتفاقية توريمولينوس الدولية لسلامة سفن الصيد لعام 1977م.
- 35- الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STCW) في لندن بتاريخ 1978/7/7م، وقد دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1984/4/24م.
- 36- قواعد هامبورغ لسنة 1978م.
- 37- الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ في البحر 1979م.
- 38- الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1981م.
- 39- مذكرة تفاهم باريس حول رقابة السفن من طرف دولة الميناء، ممضاة بتاريخ 06 جانفي 1982م.
- 40- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن لسنة 1986م، لم تدخل حيز النفاذ بعد.
- 41- اتفاقية 1988م وبروتوكول المؤتمر الدولي لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية بروما.
- 42- اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1988م لمكافحة الاتجار غير المشروع للمخدرات والمؤثرات العقلية.
- 43- اتفاقية البرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلق بالبحث والإنقاذ في البحر (Cospas/Sarsat) الموقعة في باريس بتاريخ أول جويلية 1988م.
- 44- البروتوكول الموقع في 1988م لقمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري.
- 45- اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود لسنة 1989م، ودخلت حيز النفاذ عام 1992م.
- 46- الاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتعاون بشأن التلوث بالنفط لعام 1990م.
- 47- اتفاق 1992م لدول أمريكا اللاتينية.
- 48- اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992م.
- 49- اتفاقية حماية البيئة البحرية لشرق الأطلسي لسنة 1992م المعروفة باتفاقية OSPAR.
- 50- اتفاق تعزيز الامتثال الدولي للحفاظ و تدابير إدارة سفن الصيد في أعالي البحار 24 نوفمبر 1993م.
- 51- اتفاقية 1993م حول الامتيازات والرهون البحرية.
- 52- المدونة الدولية لإدارة السلامة 04 نوفمبر سنة 1993م.

- 53- اتفاق عام 1995م للأمم المتحدة بشأن الأرصاد السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال. المؤرخ في 4 أوت 1995، ودخل حيز التنفيذ 11 ديسمبر 2001.
- 54- بروتوكول 1995م بشأن منع والقضاء على التلوث في البحر الأبيض المتوسط من عمليات الإغراق، ويسمى أيضا بروتوكول "الغمر" لاتفاقية برشلونة لعام 1976م.
- 55- اتفاق 1996م لدول الكاريبي.
- 56- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضرارة عن طريق البحر لعام 1996م ، لم تدخل بعد حيز النفاذ.
- 57- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض في ما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضرارة بحرا لعام 1996، في صيغتها المعدلة.
- 58- بروتوكول عام 1996م لاتفاقية لندن عام 1972 لمنع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات.
- 59- اتفاق 1997م لدول البحر المتوسط الموقع بمالطا بتاريخ 11 جويلية 1997م.
- 60- اتفاقية 1999م حول الحجز التحفظي للسفن.
- 61- اتفاقية باليرمو لسنة 2000م المتعلقة بمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية.
- 62- بروتوكول مكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المعتمدة بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الخامسة والعشرون بتاريخ 15 نوفمبر 2000م.
- 63- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001م، في صيغتها المعدلة.
- 64- الاتفاقية الدولية لمراقبة النظم الضارة المضادة للحشف المستعملة في السفن 2001م.
- 65- خطة العمل الدولية لعام 2001م للوقاية وردع والقضاء على الصيد غير القانوني غير المنظم وغير المصرح به.
- 66- اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 2003م المتعلقة بمكافحة الفساد.
- 67- بروتوكول عام 2005م المتعلق ببروتوكول لاتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري.
- 68- بروتوكول عام 2005م لاتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.
- 69- اتفاقية المنظمة الدولية للعمل لسنة 2006م.

- 70- اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة الحطام لسنة 2007م التي دخلت حيز النفاذ في 14 أبريل 2015م.
- 71- اتفاقية هونغ كونغ الدولية بشأن إعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن 2009م.
- 72- معاهدة لشبونة سنة 2007م.
- 73- اتفاقية الاتحاد الأوروبي 2012م.

#### IV- أحكام القضاء الدولي :

#### أولاً : قضاء محكمة العدل الدولية

1- الرأي الاستشاري المقدم بتاريخ 08 جوان 1960م لمحكمة العدل الدولية بخصوص تأسيس لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية الاستشارية.

- 1- [Affaire des Boutres de Mascate \(France/France\) \(1905\).](#)
- 2- [\[Lauritzen v. Larsen, 345 U.S. 571 \(1953\)\].](#)
- 3- [« Affaire Lotus », Arrêt du 7 septembre 1927 : C.P. I. J. Series A.-N° 10.](#)
- 4- [\(Liechtenstein v Guatemala\) \[« Affaire Nottebohm \(deuxième phase\), Arrêt du 6 avril 1955 : C. I. J. Recueil 1955, p. 4. »\].](#)
- 5- [Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited, arrêt, C.I.J. Recueil 1970, p. 3.](#)
- 6- [Opinion individuelle de M. JESSUP](#)

#### ثانياً : قضاء المحكمة الدولية لقانون البحار

- 1- [Navire « SAIGA » \(No. 2\) \(Saint-Vincent-et-les-Grenadines c. Guinée\), arrêt 01 juillet 1999, TIDM Recueil 1999, p10.](#)  
[قضية سايغا \[الرأي المستقل للقاضي ولفروم\] الفقرة 23](#)
- 2- [« Grand Prince » \(Belize c. France\), prompte mainlevée, arrêt 20 avril 2001, TIDM Recueil 2001, p17.](#)  
[قضية الأمير الكبير \[إعلان القاضي ولفروم\] ITLOS القضية رقم 8 \[20 أبريل 2001\] الفقرة 3.](#)
- 3- [TIDM, Responsabilités et obligations des Etats qui patronnent des personnes et des entités dans le cadre d'activités menées dans la Zone, avis consultatif, 1<sup>er</sup> avril 2011, par.117.](#)

**V- التشريع الوطني : القوانين، المراسيم والقرارات**

- 1- القانون رقم 04-90 المتعلق بتسوية المنازعات الفردية في العمل المؤرخ في 06 فبراير 1990م. ج. ر. ج. ج. عدد 06 سنة 1990م.
- 2- القانون رقم 11-90 المتعلق بعلاقات العمل المؤرخ بـ 29 أبريل 1990م، ج. ر. ج. ج. عدد 17 سنة 1990م.
- 3- القانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 يعدل ويتمم الامر 76-80 المتضمن للقانون البحري، ج. ر. ج. ج. عدد 47 سنة 1998م.
- 4- القانون رقم 18-04 ديسمبر 2004م المؤرخ في 25 ديسمبر 2004م، يتعلق بالوقاية من المخدرات والمؤثرات العقلية وقمع الاستعمال والاتجار غير المشروعين بها. ج. ر. ج. ج. عدد 83 سنة 2004م.
- 5- القانون رقم 01-06 المؤرخ في 20 فبراير 2006م المعدل والمتمم المتعلق بالوقاية من الفساد ومكافحته. ج. ر. ج. ج. عدد 14 سنة 2006م.
- 6- القانون رقم 01-09 المؤرخ في 25 فبراير 2009م (ج.ر.ج.ج. عدد 15 سنة 2009م)، المتضمن تعديل قانون العقوبات الجزائري.
- 7- مرسوم رقم 343-63 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963م، يتضمن انضمام الجزائر بتحفظ على للاتفاقية الوحيدة للمخدرات في 30 مارس 1960م. ج. ر. ج. ج. عدد 66 سنة 1963م.
- 8- مرسوم رقم 344-63 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963م، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية للاتفاقية الدولية حول مكافحة تلوث مياه البحر بالوقود. ج. ر. ج. ج. عدد 66 سنة 1963م.
- 9- مرسوم رئاسي رقم 171-64، المتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية الموقعة ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952م. ج. ر. ج. ج. عدد 18 سنة 1964م.
- 10- أمر رقم 17-72 المؤرخ في 07 يوليو 1972م المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969م. ج. ر. ج. ج. عدد 53 سنة 1972م.
- 11- أمر 12-73 المؤرخ في 03 أبريل 1973م المتعلق بإنشاء جهاز الصلحة الوطنية لحرس السواحل. ج. ر. ج. ج. عدد 28 سنة 1973م.

- 12- مرسوم رقم 196-72 المؤرخ في 5 أكتوبر 1975م، المتضمن الاعتراف بمؤسسات التصنيف المعتمدة في الجزائر في ميدان البحرية التجارية. ج. ر. ج. ج. عدد 86 سنة 1975م.
- 13- مرسوم رقم 177-77 المؤرخ في 7 ديسمبر 1977م، يتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالعقاقير النفسية والمبرمة في فيينا في 21 فبراير 1971م. ج. ر. ج. ج. عدد 80 سنة 1977م.
- 14- مرسوم رقم 510-83 المؤرخ في 27 أوت 1983م المتضمن مصادقة الجزائر على معاهدة "Solas 1974" و البروتوكول الملحق المؤرخ في 17 فيفري 1978م، ج. ر. ج. ج. عدد 36 سنة 1983م.
- 15- مرسوم رقم 88-88 المؤرخ في 26 أبريل 1988م، المتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية لسنة 1978م الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر الموقعة بلندن في 07 يوليو سنة 1978م. ج. ر. ج. ج. عدد 17 سنة 1988م.
- 16- مرسوم رئاسي رقم 178-90 المؤرخ في 16 جوان 1990م، يتضمن المصادقة على الاتفاقية المتضمنة إنشاء المنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الأقمار الصناعية (إينمارسات)، واتفاق التشغيل المتعلق بها المبرمين بلندن في 03 سبتمبر 1976م. ج. ر. ج. ج. عدد 25 سنة 1990م.
- 17- مرسوم رئاسي رقم 41-95 المؤرخ في 28 جانفي 1995م، يتضمن المصادقة مع التحفظ على اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية الموافق عليها في فيينا بتاريخ 20 ديسمبر 1988م. ج. ر. ج. ج. عدد 07 سنة 1995م.
- 18- مرسوم رئاسي رقم 53-96 المؤرخ في 22 يناير 1996م، المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ج. ر. ج. ج. عدد 06 سنة 1996م.
- 19- مرسوم الرئاسي رقم 342-96 المؤرخ في 12 أكتوبر 1996م، المتضمن انضمام الجزائر على الاتفاق المتعلق ببرنامج التشغيل للاتفاقية المتضمنة إنشاء المنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الأقمار الصناعية (إينمارسات). ج. ر. ج. ج. عدد 61 سنة 1996م.

- 20- مرسوم رئاسي رقم 2000-449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000م، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر 1988م الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة في 01 نوفمبر 1974م. ج. ر. ج. ج. عدد 03 سنة 2001م.
- 21- مرسوم رئاسي رقم 01-396 المؤرخ في 13 نوفمبر 2001م، المتضمن مصادقة الجزائر على التعديلات المعتمدة من طرف الجمعية (انمارسات) خلال دورتها الثانية عشرة المنعقدة في 24 أبريل 1998م بلندن، الملحقة بالاتفاقية المتضمنة إنشاء المنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الأقمار الصناعية (إنمارسات). ج. ر. ج. ج. عدد 70 سنة 2001م.
- 22- مرسوم رئاسي رقم 02-52 المؤرخ في 05 فبراير 2002م، ج. ر. ج. ج. عدد 09 سنة 2002م، المتضمن مصادقة الجزائر بتحفظ على اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المعتمدة بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الخامسة والعشرون بتاريخ 15 نوفمبر 2000م.
- 23- مرسوم رئاسي رقم 03-418 المؤرخ في 09 نوفمبر 2003م، ج. ر. ج. ج. عدد 69 سنة 2003م، المتضمن مصادقة الجزائر بتحفظ على بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المعتمد بتاريخ 15 نوفمبر 2000م.
- 24- مرسوم رئاسي رقم 03-417 المؤرخ في 09 نوفمبر 2003م، ج. ر. ج. ج. عدد 69 سنة 2003م، المتضمن مصادقة الجزائر بتحفظ على بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص، وبخاصة النساء والأطفال، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المعتمد بتاريخ 15 نوفمبر 2000م.
- 25- مرسوم رئاسي رقم 11-246 المؤرخ في 10 جويلية 2011م، المتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية بشأن التدخل في أعالي البحار في الحوادث التي تؤدي إلى التلوث بالزيت لسنة 1969م التي عُُدلت لاحقا بالبروتوكول المؤرخ في 02 نوفمبر 1973م بلندن. ج. ر. ج. ج. عدد 45 سنة 2011م.
- 26- مرسوم رئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر سنة 2015م، يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة وتسعين بجنيف بتاريخ 23 فبراير سنة 2006م. ج. ر. ج. ج. عدد 05 سنة 2016م.

- 27- مرسوم تنفيذي 96-350 المؤرخ في 19 أكتوبر 1996م المتعلق بالإدارة البحرية المحلية. ج. ر. ج. ج. عدد 62 سنة 1996م.
- 28- مرسوم تنفيذي رقم 07-200 المؤرخ في 23 جوان 2007م، يحدد السفن غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية حول سلامة الأرواح في البحار ويضبط القواعد الخاصة بالسلامة والتفتيش التي تطبق عليها. ج. ر. ج. ج. عدد 42 سنة 2007م.
- 29- مرسوم التنفيذ رقم 02-143 مؤرخ في 16 أبريل 2002م، يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها. ج. ر. ج. ج. عدد 29 سنة 2002م.
- 30- المرسوم التنفيذي 94-279 المؤرخ في 17 سبتمبر 1994م المتعلق بتنظيم مكافحة التلوث البحري وتأسيس مخططات تدخل. ج. ر. ج. ج. عدد 59 سنة 1994م.
- 31- القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 01 ديسمبر 1983م، يحدد شروط الأهلية البدنية لممارسة وظيفة بحار على متن السفن.
- 32- مرسوم رقم 88-171 المؤرخ في 13 سبتمبر 1988م المتضمن القانون الأساسي النموذجي لرجال البحر. ج. ر. ج. ج. عدد 37 سنة 1988م.
- 33- قرار وزارة النقل مؤرخ في 20 أكتوبر 1988م، يحدد كفايات مسك السجل الجزائري لقيد السفن وتدوين البيانات المطلوبة. ج. ر. ج. ج. عدد 47 سنة 1988م.
- 34- مرسوم تنفيذي رقم 02-02 المؤرخ في 06 يناير 2002م، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طنة بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، كما هو موضح في قرارات الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية التالية : القرار رقم : (20)A.857 ، القرار رقم (21) A.89 ، المعدل بالقرار (23)A.955. ج. ر. ج. ج. عدد 01 سنة 2002م.
- 35- مرسوم تنفيذي رقم 02-149 ممضي في 09 مايو 2002م، يحدد قواعد تفتيش السفن بعنوان دولة العلم ودولة الميناء. ج. ر. ج. ج. عدد 33 سنة 2002م.
- 36- قرار ممضي في 07 مايو 2003م من وزارة النقل يحدد كفايات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها. ج. ر. ج. ج. عدد 36 سنة 2003م.
- 37- مرسوم تنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 26 مارس 2005م، المحدد للنظام النوعي لعلاقات عمل المُستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري الصادر بالجريدة الرسمية عدد 22 سنة 2005م. ج. ر. ج. ج. عدد 22 سنة 2005م.

38- مرسوم تنفيذي رقم 07-200 الممضي بتاريخ 23 يونيو 2007م عن وزارة النقل الجريدة، يحدد السفن غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية حول سلامة الأرواح في البحار ويضبط القواعد الخاصة بالسلامة والتفتيش التي تطبق عليها. ج. ر. ج. ج. عدد 42 سنة 2007م.

#### VI- أحكام القضاء الوطني :

- 1- قرار رقم 171793 المؤرخ في 08/12/1998. قضية [ز.غ) ضد (ب.ع)].
- 2- قرار المحكمة العليا رقم 420741 المؤرخ في 02 ماي 2007م الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، قضية : [مؤسسة ميناء الجزائر ضد مجمع كنان]. المجلة القضائية العدد الثاني، سنة 2007م.
- 3- قرار المحكمة العليا رقم 699998 المؤرخ في 03 فبراير 2011م الصادر عن الغرفة التجارية والبحرية، قضية : [م.ع.إ. فريتال ومن معها ضد مجهز السفينة (أ.ك) ش هنزا شيبينغ]. المجلة القضائية العدد الأول، سنة 2012 م.

#### VII- قائمة المراجع باللغة العربية

##### أولا : المراجع العامة

- 1- جلال وفاء محمدين : "قانون التجارة البحرية"، المكتبة القانونية، مصر 1997م.
- 2- جلال وفاء محمدين : "المبادئ العامة في القانون التجاري والبحري"، الدار الجامعية، بيروت، لبنان. 1999م.
- 3- حمدي الغنيمي : "محاضرات في القانون البحري الجزائري"، دم.ج، الجزائر 1983م.
- 4- ربان مدحت خلوصي : "السفينة والقانون البحري"، الشنهاي للطباعة والنشر. الاسكندرية، 1993م.
- 5- سهيل حسين الفتلاوي : "القانون الدولي للبحار". ط1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، 2009.
- 6- شبلي مختار : "الجهاز العالمي لمكافحة الجريمة المنظمة". دار هومة، الجزائر، 2013م،
- 7- طالب حسن موسى : "القانون البحري". دار الثقافة، 2007م. عمان، الأردن.
- 8- عبد المنعم عبد الودود : "القانون الدولي للبحار والمشكلات العربية". ط 01، منشأة المعارف، الاسكندرية. 1999م.
- 9- علاء الدين شحاتة : "التعاون الدولي لمكافحة الجريمة، دراسة للاستراتيجية الوطنية للتعاون الدولي لمكافحة المخدرات". إيتراك للنشر والتوزيع. القاهرة 2002م.



- 10- عمر سعد الله : "المطول في القانون الدولي للحدود"، الجزء الأول :عالمية القانون الدولي للحدود. ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2010م.
- 11- محمد الحاج حمود : "القانون الدولي للبحار". ط 1، دار الثاقبة للنشر والتوزيع، الأردن. 2008م.
- 12- محمد طلعت الغنيمي : "القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة"، منشأة المعارف، الاسكندرية. 1998م.
- 13- مصطفى كمال طه : "أساسيات القانون البحري، دراسة مقارنة"، منشورات الحلبي الحقوقية. 2012م، بيروت، لبنان.
- 14- مصطفى كمال طه : "التوحيد الدولي للقانون البحري"، دار الفكر العربي. الاسكندرية، 2007م.
- 15- نصر الدين بوسماحة : "المحكمة الجنائية الدولية شرح اتفاقية روما مادة مادة". ج 1، دار هومة، الجزائر 2008م.

#### ثانيا : المراجع الخاصة

- 16- أحمد محمود الجمل : "حماية البيئة البحرية من التلوث"، منشأة المعارف. دون ذكر سنة النشر.
- 17- أكرم عبد الرزاق جاسم المشهداني: "جرائم الاتجار بالبشر، نظرة في أبعادها القانونية والاجتماعية والاقتصادية"، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية. القاهرة، 2014.
- 18- إيناس الخالدي : "تلوث البحار النفطي الملاحي في القانون الدولي". دار الحامد، 2012م، الأردن.
- 19- جلال وفاء محمدين : "الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت". دار الجامعة الجديدة للنشر، 2001، الاسكندرية.
- 20- حسن حسن الإمام سيد الأهل : "مكافحة الهجرة غير الشرعية على ضوء المسؤولية الدولية وأحكام القانون الدولي للبحار". ط 1، دار الفكر الجامعي، 2014م.
- 21- ربان مدحت خلوصي : "السفينة والقانون البحري"، الشنهابي للطباعة والنشر. الاسكندرية، 1993م.
- 22- سهيل حسين الفتلاوي : "جرائم الإبادة الجماعية وجرائم ضد الإنسانية"، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011م.

- 23- صلاح محمد سليمة: "التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة". الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد. الرياض، 2014م.
- 24- العربي بوكعبان : "القانون البحري"، منشورات الألفية الثالثة. 2010.
- 25- فيصل إباد فرج الله : "مسؤولية الدولة عن انتهاكات الشركات الدولية الخاصة العسكرية والأمنية، في ظل القانون الدولي الإنساني". ط 1، منشورات الحلبي الحقوقية. 2013م.
- 26- محمد البزاز: "حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي"، منشأة المعارف، مصر 2006م.
- 27- محمد السيد الفقي : "المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات"، منشورات الحلبي الحقوقية. الطبعة الأولى 2002م، بيروت، لبنان.
- 28- محمد سعادي : "سيادة الدولة على البحر الإقليمي في القانون الدولي العام"، دار الجامعة الجديدة. الاسكندرية 2010م.
- 29- مصطفى أحمد أبو الخير: "الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار". الطبعة الأولى. إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة. سنة 2012م.
- 30- نادر محمد ابراهيم : "الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي"- دراسة قانونية تحليلية مقارنة- دار الفكر الجامعي. الاسكندرية، مصر. 2005م.
- 31- نصر الدين هونوي : "الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري"، دار هومة للنشر والطباعة والتوزيع. 2013م، الجزائر.

### ثالثا : الأطروحات

- 1- بوكعبان العربي : "الأبعاد البيئية والإنمائية لنظام المنطقة الاقتصادية الخالصة"، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه دولة في القانون الدولي العام. كلية الحقوق، جامعة الجليلي اليابس. 2004/2003م.
- 2- جمال بن عصمان : "المسؤولية التقصيرية المترتبة عن التصادم البحري في القانون الدولي الخاص"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي الخاص. جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2009/2008.
- 3- لخضر زازة : "الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار"، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق جامعة وهران. 2008/2007.

- 4- حميدة جميلة : "النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه"، أطروحة دكتوراه تخصص القانون الخاص. جامعة الجزائر، كلية الحقوق. 2007/2006.
- 5- علي بن علي مراح : "المسؤولية الدولية عن التلوث عبر الحدود"، أطروحة لنيل دكتوراه دولة في القانون العام. جامعة يوسف بن خدة، الجزائر. 2007/2006.
- 6- صابور صليحة : "المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة". مذكرة للحصول على شهادة ماجستير فرع عقود ومسؤولية. جامعة الجزائر 1، 2015/2014.

### ثالثا : المقالات

- 1- René Jean Dupuy : « La piraterie maritime et le droit » في "القرصنة والقانون الأممي". مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية سلسلة الدورات، الدورة التاسعة، الرباط شعبان 1406 هـ/أبريل 1986م.
- 2- بن عزوز بن صابر: "عقد العمل البحري والمنازعات الناجمة عنه"، أشغال الملتقى الدولي حول المنازعات البحرية، 2 و3 ماي 2009م. مخبر القانون النقل والنشاطات المينائية، منشورات الألفية الثالثة.
- 3- عبد الله كنون : "القرصنة والأخلاقية الدولية"، في "القرصنة والقانون الأممي". مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية سلسلة الدورات، الدورة التاسعة، الرباط شعبان 1406 هـ/أبريل 1986م.
- 4- عبد الهادي التازي : "موقف المغرب من القرصنة الدولية في العصر الوسيط"، في "القرصنة والقانون الأممي". مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية سلسلة الدورات، الدورة التاسعة، الرباط شعبان 1406 هـ/أبريل 1986م.
- 5- عطاء الله غريبي : "التسليم المراقب البحري"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، عدد 2014/01. مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية جامعة وهران 2.
- 6- محمد بوسلطان : "التلوث البحري بالبترول"، مجلة العلوم القانونية والإدارية. جامعة أبو بكر بلقايد، كلية الحقوق. تلمسان. سنة 2003.
- 7- محمد فاروق النبهان : "القرصنة ومفهوم العدوان في القانون والقرارات الدولية"، في "القرصنة والقانون الأممي". مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية سلسلة الدورات، الدورة التاسعة، الرباط شعبان 1406 هـ/أبريل 1986م.

- 8- نعيمة فوزي، غراس عبد الحكيم : "الشرط البيئي في العقود والاتفاقيات التجارية الدولية"، مجلة القانون الاقتصادي والبيئة. العدد 2، مخبر القانون الاقتصادي والبيئة. جامعة وهران 2009.
- 9- وعلي جمال : "نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري"، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، سنة 2010م. الجزائر.
- 10- محمد فتحي عيد : "مقومات التعاون في مجال مكافحة المخدرات". أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، ط1، الأكاديميون للنشر والتوزيع. 2014م.
- 11- صالح عبد النوري : " التعاون الدولي في مجال التسليم المراقب للمخدرات". أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، ط1، الأكاديميون للنشر والتوزيع. 2014م.

### قائمة المراجع باللغة الأجنبية :

#### **I- Les ouvrages :**

- 1- Antoine VIALARD : « Droit maritime », Ed PUF, Paris 1997.
- 2- Captain John W.Dickie BA MNI MEI : « Introducing Maritime Safety Management and the International Safety Management (ISM) Code ».Lloyd's Maritime Academy, 2014.
- 3- E.LANGAVANT, «Droit de la Mer » ; *Cadre institutionnel et milieu marin (océanologie-pollution). Edition Cujas. Paris. 1979.*
- 4- Etude de l'IHEDN : « Les Entreprises Militaires et de Sécurité Privée : outil indispensable ou abandon par l'Etat de ses prérogatives de souveraineté ? », 2010.
- 5- François LILLE, Raphaël BAUMLER : « transport maritime, danger public et bien mondial ». Ed Charles Léopold Mayer, 2005.
- 6- Georges ASSONITIS : « Règlementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED », Ed PUF. 1991.
- 7- Helmut TUERK : « *Reflections on the Contemporary Law of the Sea* », Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston, 2012.
- 8- Jean-Pierre BEURIER : « Droits Maritimes », Ed Dalloz Action, 2006.
- 9- M. Mouffok, Inspecteur Hyproc SC : « Le dispositif national de prevention contre la pollution par navire », In « Problèmes récurrents du droit maritime Algérien »,

Journée d'étude samedi 22 avril 2006, Faculté de droit ; Université d'Oran. Textes réunis par Mme Fatima BOUKHATMI .2008.

- 10- Martine REMOND-GOUILLOUD : « Droit Maritime », Ed Pedone. 1988.
- 11- « La mer et son droit » ; Mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENNEUDEC. Ed Pédone. 2003.
- 12- Nguyen QUOC DINH et autres : « Droit international public », L.G.D.J. 1999.
- 13- Nicolas DE SADELEER : « Les principes de pollueur-payeur, de prévention et de précaution. Essai sur la genèse et la portée juridique de quelques principes du droit de l'environnement », Ed Bruylant, Bruxelles, 1999.
- 14- Philippe BONASSIES : « La loi du pavillon et les conflits de droit maritime », Recueil des cours de l'Académie de droit international de la Haye, 1969.III.511.
- 15- Pierre BONASSIES, Christian Scapel : « Droit maritime », édition L.G.D.J . DELTA.2006.
- 16- René RODIERE : « Droit Maritime, Le Navire », Ed Dalloz, 1980.
- 17- Umberto LEANZA : « Le régime juridique international de la mer Méditerranée ». In: Recueil des cours de l'Académie de droit international de la Haye, Volume 236, (1992). p 357.
- 18- Serge (GUINCHARD) et Thierry (DEBARD) : « Lexique des termes juridiques », 20<sup>ème</sup> édition, Paris, Dalloz, 2013.

## **II- Les Thèses :**

- 1- Jean-Claude DAKOURI : « Le droit maritime international et le transport des hydrocarbures ». Thèse de doctorat, Université de Maastricht. 2011.
- 2- Niki ALOUPI : «Le rattachement des engins à l'Etat en droit international public (navire, aéronefs, objets spatiaux)», Thèse de doctorat en droit international soutenue le 17 avril 2011. Université Panthéon Assas.
- 3- Hélène LEFEBVRE-CHALAIN : « La stratégie normative de l'organisation maritime internationale OMI », Thèse pour obtenir le grade de docteur en droit public. Université de Nante.2009/2010.

### III – Les mémoires :

- 1- Dimitrios NASSIOS : « La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime », Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Maître en droit (LLM.). Faculté de droit, Université de Montréal. Août 2002.

### VI- Rapport :

- 1- Meriem AGHERBI : « Questions juridiques liées au recours à des entreprises privées de protection des navires dans le cadre de la lutte contre la piraterie », rapport du stage, Tribunal International du Droit de la Mer, Juin 2014.

### V-Les articles :

- 1- A. PELLET, P. DAILLIER : «Droit international public », L.G.D.J, 7<sup>ème</sup> édition, p. 779. Voir aussi « *Personnel diplomatique et consulaire des Etats-unis à Tehéran* », *C.I.J recueil 1980*.
- 2- A.PETRIG : « The use of force and firearms by private maritime security companies against suspected pirates », In : *International and Comparative Law Quarterly*, volume 62, numéro 3, juillet 2013.
- 3- Albert BERGONZO : « Pollutions par Hydrocarbures en Méditerranée : prévention et contrôle », Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, IMTM, Annales 2009.
- 4- Alexandre CHARBONNEAU : « La mise en œuvre de la Convention du travail maritime de OIT : espoirs et défis», revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale, COMPTRASEC, Université Montesquiu-BORDEAUX, 2013/2.
- 5- Antoine MANIATIS : « Approche juridique de la piraterie », In E-revue Neptunus, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 22, 2016/1.
- 6- Antoine VIALARD : « Les aspects caractéristique du jugement ERIKA », In Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports. N°03 année 2008.
- 7- BAHMED Lylia : « Importance de la formation en sécurité dans la prévention des accidents de travail et des maladies professionnelles à bord des navires de

- commerce », In « Les conditions de vie et de travail à bord des navires de commerce », Revue Algérienne du Travail. N°36 , Edition Institut National du Travail, Alger 2011.
- 8- Bernard DROBENKO : « La piraterie saisie par le droit », Neptunus, E.revue. Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/2.
- 9- Bjørn-Morten BATALDEN. Are KRISTOFFER SYDNES : « Maritime safety and the ISM code : a study of investigated casualties and incidents ». WMUJ Marit Affairs, Vol 13 Number 01 April 2014.
- 10- Fatima BOUKHATMI : « Nationalité du navire, qualité d'armateur, d'affréteur et de transporteur en droit maritime Algérien, quelque amalgames », In « Problèmes récurrents du droit maritime Algérien », Journée d'étude samedi 22 avril 2006, Faculté de droit ; Université d'Oran. Textes réunis par Mme Fatima BOUKHATMI .2008.
- 11- C. BERUBE : « PMCS: the end or the beginning? », Center of International Maritime Security, 17 April 2014. <http://cimsec.org/pmcs-end-beginning/>
- 12- Cédric LEBOEUF : « Les systèmes de communication : outils de sécurité et de sûreté maritimes ». Neptunus, E-revue, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 19, 2013/2. <http://www.cdmo.univ-nantes.fr>
- 13- Christian SCAPEL : « L'insécurité maritime : l'exemple de la pollution par les hydrocarbures » In Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports. N°03 année 2001.
- 14- Chronique de jurisprudence internationale ; Union Européenne, lancement de l'Opération NAVFOR MED, 22 juin 2015. RGDIP, Ed Pedone. T 119. 2015/3.
- 15- COLLIARD Claude-Albert : « L'Avis consultatif de la Cour Internationale de Justice sur la Composition du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime ». In: Annuaire français de droit international, volume 6, 1960.
- 16- Commander James KRASKA, JAGC, USN : « Broken taillight at sea : the peacetime international law of visit, board, search and seizure », In Ocean and coastal law journal, Volume 16/1. 2010.

- 17-D. JOSHUA STAUB : « Letters of Marque : A short-Term Solution to an old age problem », *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.40, N°2, Avril 2009.
- 18-Didier REBUT et autres : «La piraterie maritime d’hier à aujourd’hui », In « La piraterie maritime », Les Entretiens de Royan. Ed Larcier, 2011.
- 19-Doris KÖNIG : « Flag of Ships », Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL], avril 2009.
- 20-Doris KÖNIG : « Flags of Convenience », Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL], november 2008.
- 21-Dujardin B., « *L’AIS et ses capacités de surveillance maritime* », in *La Revue Maritime*, n° 467, janvier 2004.
- 22-Edem SEDJRO : « Lutte contre la piraterie maritime par des gardes armes à bord des navires. Conflit de compétences entre Etats de pavillon et Etats côtiers - la nécessité de mécanismes de coopération », In E-revue Neptunus, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 21, 2015/3.
- 23-Erminio ESCHENA : « Les mesures de sécurité à bord des navires de croisières », In « L’autorité portuaire en Méditerranée ; la consécration et les défis du port aménageur », 12 et 13 juin 2013 Genova, Annales IMTM 2013.
- 24-Esa PAASIVIRTA : « The European Union and the United Nations Convention on the Law of the Sea », *FORDHAM International Law Journal*. Vol 38 : 1045, 2015.
- 25-F. GOUTTEFARDE, « Aspects particuliers de la lutte contre la piraterie, réflexion sur l’usage de la force par les sociétés privées de sécurité maritime sur les navires battant pavillon français », ADM, 2009.
- 26-Fatima BOUKHATMI : « Pour une Lex Maritima Mediteranea ? », In « Vers une Lex mercatoria mediterranea », harmonisation, unification, codification du droit dans l’Union pour la méditerranée. Sous la direction de Filali OSMAN. Ed BRUYLANT , 2012.
- 27-Françoise ODIER : « La sureté maritime ou les lacunes du droit international », In « La mer et son droit » ; Mélange offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENNEUDEC. Ed Pédone. 2003.
- 28-Françoise ODIER : « Pour un droit pénal international de la mer » ; ADM 2009.



- 29-Françoise ODIER : « Conventions internationales, droit applicable en Méditerranée », Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, IMTM, Annales 2009.
- 30-G. de KERCHOVE, S. MARQUARDT : « Les accords internationaux conclus par l'Union Européenne », *A.F.D.I.*, Vol. 50, 2004, pp. 804-825, spéc. pp. 810 et ss.
- 31-Germond BASIL : « Les forces navales européennes face aux nouvelles menaces en mer », *Relations internationales*, 2006/1 n° 125, p. 45-58. DOI : 10.3917/ri.125.0045
- 32-Gille SACAZE et autres : « Le recours aux sociétés militaires privées », In « La piraterie maritime », Les Entretiens de Royan. Ed Larcier, 2011.
- 33-Guy SUPLIS : « Les pavillons « BIS » », In « Le pavillon » Colloque international, Institut Oceanographique de Paris. 2-3 mars 2007. Ed PEDONE.
- 34-Gwenaële PROUTIERE-MAULION, Cédric LEBOEUF : « Internationalisation et privatisation de la lutte contre la piraterie maritime : approche comparative de la Corne de l'Afrique et du Golfe de Guinée » *D.M.F.*, N°771. 2015.
- 35-Habib SLIM : « Les pavillon de complaisance » ; In « Le pavillon » Colloque international, Institut Oceanographique de Paris. 2-3 mars 2007. Ed PEDONE.
- 36-Iliana CHRISTODOULOU-VAROTSI : « FLAG OF CONVENIENCE OR NOT? Challenging the Flag of Convenience Status of EU Registration States: An Introductory Contribution to a Controversial Debate ». *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 18, 2012/2.
- 37-Isabelle PINGEL : « L'immunité des navires de guerre », In « La mer et son droit », Mélange offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENNEUDEC. Ed Pédone. 2003.
- 38-J. BROWN : « Pirates and privateers: managing the Indian Ocean's private security boom », 12 September 2012.
- 39-J.P. PANCRACIO : « Guarcon, un contrat type pour l'emploi des EPE », *Blog droit de la mer et des littoraux*, 19 avril 2012, université de Poitiers.

- 40-Jean Marc Schindler : « La convention du travail maritime 2006 » ; La revue maritime, N°476.
- 41-Jean-Pierre BEURIER : « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », In « La mer et son droit » ; Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec. Ed Pédone. 2003.
- 42-Jean-Pierre BEURIER : « L'affaire de l'Erika, une avancée sensible du droit », Neptunus, E-revue. Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Numéro spécial - 20 ans. [www.cdm.univ-nantes.fr](http://www.cdm.univ-nantes.fr)
- 43-Kamel HADDOUM : « L'évolution du statut des gens de mer en Algérie entre l'autonomie et l'alignement au droit commun ». In « Les conditions de vie et de travail à bord des navires de commerce », Revue Algérienne du Travail. N°36 , Edition Institut National du Travail, Alger 2011.
- 44-Katrin TIROCH : « Pirate Broadcasting », Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL], march 2010.
- 45-[Khanssa LAGDAMI, « La menace du terrorisme maritime en Méditerranée », Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 18, 2012/1.](#)
- 46-Khelil BOUALEM : « Le contrat d'engagement maritime », In « Les conditions de vie et de travail à bord des navires de commerce », Revue Algérienne du Travail. N°36 , Edition Institut National du Travail, Alger 2011.
- 47-Larbi BOUKABANE & Fatima BOUKHATMI : « La responsabilité pénale pour atteintes à l'environnement en droit algérien », Environnement et développement durable, Les revues Juris Classeur. N°07, Juillet 2011.
- 48-Laurent LUCCHINI : « Le navire et les navires », in « Le navire en droit international » actes du xxv<sup>e</sup> colloque de la Société Française pour le Droit International, 30,31 mai et 01<sup>er</sup> juin 1991. Ed A.Pedone.
- 49-Laurent LUCCHINI : « Rapport introductif general » in « Le pavillon », Actes du colloque du 02 et 03 mars 2007 par l'institut du droit économique de la mer et l'association internationale du droit de la mer. Ed A.pedone. 2008.

- 50-Louis BALMOND : « L'épave du navire », In « Le navire en droit international ». Colloque de la Société Française pour le Droit International, Université de Toulon et du Var. 30 , 31 mai et 01<sup>er</sup> juin 1991. Ed A. PEDONE.
- 51-Louis LE HARDY DE BEAULIEU : « La piraterie maritime à l'aube du XXI<sup>ème</sup> siècle ». RGDIP, Ed Pedone. T115. 2011/3.
- 52-Mohamed BENAMAR : « La responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en droit Algérien », R.A.S.J.E.P, Université d'Alger. Volume XXXI, N°4 1997.
- 53-Maurice KAMTO : « La nationalité des navires en droit international » ; In « La mer et son droit » ; Mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENNEUDEC. Ed Pédone. 2003.
- 54-Momtaz DJAMCHID : « La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime ». In: Annuaire français de droit international, volume 34, 1988. pp. 589-600.  
[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi\\_00663085\\_1988\\_num\\_34\\_1\\_2856](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi_00663085_1988_num_34_1_2856)
- 55-Mustapha El KHAYAT : « La Méditerranée face au trafic croissant de transports des hydrocarbures», Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, IMTM, Annales 2009.
- 56-Nicolas LANGE : « Questions juridiques pour la marine belge en opération anti-piraterie au large de la Somalie», Military Law and the Law of War Review '1/1 (2012).
- 57-Jean-Paul PANCRACIO: « L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international ». In: A.F.D.I, volume 31, 1985. pp. 221-236.  
[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi\\_00663085\\_1985\\_num\\_31\\_1\\_2656](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/afdi_00663085_1985_num_31_1_2656)
- 58-Patrick CHAUMETTE : « La Convention OIT du travail maritime en mouvement », Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 17, 2011/3.
- 59-Philippe BOISSON, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », Le DMF, n° 640, Spécial saisie, Septembre 2003.

- 60-Philippe BOISSON : « Etats du pavillon/Société de classification », In « Le pavillon ».
- 61-Philippe GRIMAUD : « Vigile contre pirates, le régime des entreprises et agents de protection privée des navires ». R.F.D.A , N° 4/2015. P 787.
- 62-Pierre BONASSIES : « Les grands évènements du droit international et du droit communautaire dans le domaine maritime en 2008 », Institut Méditerranéen des transport maritimes, annales 2009.
- 63-Pierre CARIOU & François-Charles WOLFF : « Le contrôle des navires par l'Etat do Port, Une analyse des critères de sélection des navires à inspecter », Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, IMTM, Annales 2009.
- 64-Pierter JAN KUIJPER & Esa PAASIVIRTA : «EU International responsibility and its Attribution: From the Inside Looking Out», In: Malcolm EVANS & Panos KOUTRAKOS : «The international Responsibility of the European Union», European and international Perspectives. Ed HART,2013.
- 65-Roberto VIRZO : « Lighthouses and lightships », Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL], mars 2008.
- 66-Rüdiger WOLFRUM, « la lutte contre le terrorisme en mer : moyens et limites du droit international ».
- [https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements\\_of\\_president/wolfrum/doherty\\_lecture\\_130406\\_fr.pdf](https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/doherty_lecture_130406_fr.pdf)
- 67-Runyu WANG : « The precautionary principle in maritime affaires ». In WMUJ Marit Affaires. Springer, 2011.
- 68-S. ZASOVA, « Les sociétés militaires et de sécurité privées embarquées et la lutte contre la piraterie maritime. », ADM, 2012.
- 69-Marie BOURREL : « La convention de Hong Kongou la mise en place d'une procédure de suivi et de contrôle du démantèlement des navires en fin de vie », In E-revue Neptunus, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 16, 2010/2.
- 70-Meriem SAMAIH & Lylia BAHMED: « Réglementation Algérienne en matière de sécurité et de bien etre à bord des navires de commerce » ; In « Les conditions de

- vie et de travail à bord des navires de commerce »,Revue Algérienne du Travail. N°36 , Edition Institut National du Travail, Alger 2011.
- 71-Mohamed KAHLOULA : « Le droit algérien face à la pollution de la mer par les navires pétroliers », revue des sciences juridiques, administratives et politiques. Faculté de droit et des sciences politique. Université Abou Bakr Belkaid, Tlemcen. Vol. 13, 2015.
- 72-Savadogo LOUIS : « Les navires battant pavillon d'une organisation internationale ». In: *Annuaire français de droit international*, volume 53, 2007.
- 73-[Simon DELFAU, «la sureté maritime», Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, volume 11,2005/1 p01.](#)
- 74-[THOUVENIN, Jean-Marc \(2013\), "Piraterie maritime: pas d'«internationalisation» de la fonction juridictionnelle", \*ACDI-Anuario Colombiano de Derecho Internacional vol. 6, pp. 47-76.\*](#)
- 75-Wolff Heintschel VON HEINEGG : « Warships », Product: Max Planck Encyclopedia of Public International Law [MPEPIL]. April 2009.
- 76-Xavier MCDONALD et Mona DIJEAN : avocat associé et avocat au cabinet Holman Fenwick william France LLP : « La MLC 2006 suscite des interrogations et des inquiétudes ». Journal le Marin ; n°3468 du 27/12/2013.
- 77-Yves VAN DER MENSBRUGGHE ; « L'Europe et le pavillon » ; In « Le pavillon » ; colloque international 2-3 mars 2007, Institut Océanographique de Paris. Ed Pédone 2008.
- 78-« Le rôle de l'Union européenne dans la lutte contre la piraterie » : rapport présenté au nom de la Commission de défense ; 6 mai 2009.

## الفهرس

- 01..... مقدمة الأطروحة
- 11 ..... الفصل التمهيدي : أدوات تحقيق السلامة والأمن البحريين : السفينة والقانون
- 11 ..... المبحث الأول : جنسية السفينة بين خصوصية التشريع الوطني وقيود القانون الدولي ....
- 13 ..... المطلب الأول : اكتساب جنسية السفينة
- 14..... الفرع الأول : ضوابط اكتساب الجنسية
- 14..... أولا : ضابط البناء الوطني
- 15..... ثانيا : ضابط الطاقم الوطني
- 15..... ثالثا : ضابط الملكية الوطنية
- 16 ..... الفرع الثاني : موقف المشرع الجزائري من جنسية السفينة
- 17 ..... الفرع الثالث : نطاق الجنسية
- 18 ..... أولا : الدول الحبيسة
- 18 ..... ثانيا: سفن المنظمات الدولية
- 21 ..... المطلب الثاني : آثار التمتع بالجنسية
- 21 ..... الفرع الأول : الاختصاص الحصري لدولة العلم
- 22 ..... الفرع الثاني : الاستثناءات الواردة على اختصاص دولة العلم
- 24 ..... الفرع الثالث: جنسية السفينة وتنازع القوانين
- 24 ..... المطلب الثالث : النظام القانوني للسفن الحربية في القانون الدولي وقت السلم
- 25 ..... الفرع الأول : تعريف السفينة الحربية في القانون الدولي
- 27 ..... الفرع الثاني : خصائص السفن الحربية
- 27 ..... أولا : التبعية للقوات المسلحة
- 28 ..... ثانيا : العلامات الخارجية
- 29 ..... ثالثا : القيادة العسكرية والانضباط

- 30 ..... رابعا : المركبات بدون قائد
- 31 ..... المطلب الرابع : جنسية السفينة وإثباتها في مواجهه القانون الدولي
- 31..... الفرع الأول : إثبات الجنسية
- 32 ..... أولا : العلم
- 34 ..... ثانيا : التسجيل
- 37 ..... (أ) : التسجيل الأول
- 38 ..... (ب) : التسجيل الثاني (المكرر)
- 39 ..... (ج) : التسجيل الحر (المفتوح)
- 43 ..... الفرع الثاني : مواجهة ظاهرة أعلام الملازمة بفرض قيام رابطة حقيقية
- 44 ..... أولا : مفهوم الرابطة الحقيقية في الفقه الدولي
- 45..... ثانيا : مفهوم الرابطة الحقيقية في التشريع الدولي
- 45 ..... (أ): اتفاقية جنيف لعام 1958م لأعالي البحار
- 47 ..... ب : اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 بشأن قانون البحار
- 48 ..... (ج) : اتفاقية 1986م للأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن
- 48 ..... ثالثا : مفهوم الرابطة الحقيقية القضاء الدولي
- 54 ..... المبحث الثاني : السلامة و الأمن البحريين في المنظومة التشريعية الدولية والوطنية...
- المطلب الأول : دور المجتمع الدولي في نشأة وتطور مفهوم السلامة و الأمن البحريين في القانون الدولي
- 54 ..... الفرع الأول : دور المجتمع الدولي على المستوى المؤسسي
- 55 ..... أولا : المنظمة البحرية الدولية
- 55 ..... (أ) : نشأة المنظمة البحرية الدولية
- 56 ..... (ب) : لجان المنظمة البحرية الدولية
- 58 ..... ثانيا : الوكالة الاوربية للسلامة البحرية
- 58 ..... (أ) : خدمات المعلوماتية البحرية التي تقدمها الوكالة

- 59..... (ب) : رقابة دولة الميناء في ظل الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية
- 61 ..... (ج) : علاقة الوكالة بالدول الأعضاء
- 62 ..... الفرع الثاني : دور المجتمع الدولي على المستوى التشريعي
- 62 ..... أولا : واجبات دولة العلم بموجب اتفاقية قانون البحار
- 65 ..... ثانيا : التزامات دولة العلم بموجب اتفاقيات المنظمة الدولية البحرية
- 66 ..... المطلب الثاني : أحكام السلامة و الأمن البحريين في القانون الوطني
- 66 ..... الفرع الأول : إجراءات الإنضمام و التصديق
- 67 ..... الفرع الثاني : التنفيذ الفعال
- 68 ..... أولا : المنظمة البحرية الدولية
- 69 ..... ثانيا : المنظمات والهيئات الدولية المعنية بتنفيذ دولة العلم
- 69 ..... (أ)- منظمة الزراعة والتغذية
- 69 ..... (ب)- منظمة العمل الدولية
- 70 ..... (ج)- برنامج الأمم المتحدة للبيئة
- 70 ..... (هـ)- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
- 71 ..... (د)- منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي
- 71 ..... ثالثا : العمل المشترك لتعزيز التنفيذ والإنفاذ من طرف دولة العلم
- 74..... الباب الأول : التزامات دولة العلم بتدابير السلامة في البحار
- 76..... الفصل الأول : تدابير سلامة الاستغلال التجاري للسفينة
- 77..... المبحث الأول : اشتراطات سلامة السفينة
- 77..... المطلب الأول : اشتراطات بناء السفينة وصلاحيتها للإبحار
- 77..... الفرع الأول : اشتراطات البناء
- 82..... الفرع الثاني : نهاية حياة السفينة
- 83..... أولا : رفع حطام السفينة



- 89..... ثانيا : إعادة تدوير السفن
- 94.....المطلب الثاني : قواعد تفتيش امتثال السفن لاشتراطات سلامة الملاحة البحرية
- 95.....الفرع الأول : دور مؤسسات التصنيف
- 95.....أولا : مهمة التصنيف
- 96.....ثانيا : مهمة التفتيش (مهمة المرفق العام)
- 99.....ثالثا : النظام القانوني للتفويض لمؤسسات التصنيف
- 100.....رابعا : مسؤولية مؤسسات التصنيف
- 104..الفرع الثاني: رقابة دولة الميناء لامتثال السفن الأجنبية لاشتراطات السلامة البحرية
- 108.....المبحث الثاني : اشتراطات كفاءة وسلامة الطاقم
- 108.....المطلب الأول : تكوين رجال البحر
- 112.....المطلب الثاني : سلامة العمل البحري
- 113.....الفرع الأول: دور اتفاقية 2006 في تعزيز سلامة العمل البحري
- 119.....الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري من سلامة العمل البحري
- 121..... الفصل الثاني : تدابير سلامة الملاحة البحرية والحفاظ على سلامة البيئة البحرية
- 121.....المبحث الأول : قواعد سلامة الملاحة البحرية
- 121.....المطلب الأول : أحكام التصادم البحري
- 121.....الفرع الأول : قواعد منع المصادمات في البحر
- 125.....الفرع الثاني : الاختصاص في حالة وقوع تصادم بحري
- 125.....أولا : الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري
- 127.....ثانيا : الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري وحوادث الملاحة الأخرى
- 129.....المطلب الثاني : استخدام الاشارات ووسائل الاتصالات
- 131.....الفرع الأول : نظام التعريف الآلي (AIS)
- 134.....الفرع الثاني : تحديد هوية السفينة وتتبعها عن بُعد (LRIT)

- 137..... الفرع الثالث : أثر أنظمة الاتصالات على البحث والإنقاذ في البحر
- 139..... المبحث الثاني : قواعد الحفاظ على سلامة البيئة البحرية
- 141..... المطلب الأول : مفهوم تلوث البيئة البحرية
- 142..... الفرع الأول : تعريف تلوث البيئة البحرية
- 146..... الفرع الثاني : أنواع التلوث البحري
- 146..... أولا : التلوث التشغيلي للسفن
- 148..... ثانيا : التلوث بالنفط نتيجة حادث بحري
- 153..... ثالثا : التلوث بنقل المواد الخطرة
- 155..... المطلب الثاني : آليات مواجهة تلوث البيئة البحرية
- 155..... الفرع الأول : نظام المسؤولية والتعويض
- 155..... أولا : تحديد الطرف المسؤول عن تلوث البيئة البحرية
- 159..... ثانيا : إلزامية التأمين والضمان المالي
- 161..... ثالثا : نظام التعويض عن أضرار التلوث البحري
- 166..... الفرع الثاني : التعاون الدولي في مواجهة تلوث البيئة البحرية
- 167..... أولا : التعاون العالمي من خلال برنامج الأمم المتحدة للبيئة
- 171..... ثانيا : التعاون الإقليمي: مثال حالة البحر الأبيض المتوسط
- الإطار المؤسسي للمركز الإقليمي للاستجابة لطوارئ التلوث البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط
- 172.....
- 173..... ثانيا : المهمة الوقائية للمركز
- 175..... ثالثا: مهمة التأهب والاستجابة
- 176..... رابعا:التعاون فيما بين الوكالات
- 178..... خاتمة الباب الأول :

- 180..... الباب الثاني : دور دولة العلم في تحقيق الأمن البحري
- 184..... الفصل الأول : الجرائم في البحر
- 185..... المبحث الأول : أدوات قمع الجرائم في البحر
- 185..... المطلب الأول : سلطات الدول في قمع الجرائم في البحر
- 188..... الفرع الأول : حق الاقتراب
- 189..... الفرع الثاني : حق الزيارة أو الصعود
- 190..... الفرع الثالث : حق التفتيش
- 191..... الفرع الرابع : حق القبض
- 192..... المطلب الثاني : الوضع القانوني للسفن الحربية في أعالي البحار
- 196..... المبحث الثاني : حصر الجرائم في البحر
- 196..... المطلب الأول : الاتجار في الرقيق
- 196..... الفرع الأول : مفهوم جريمة الاتجار في الرقيق
- 200..... الفرع الثاني : التفرقة بين الاتجار في الرقيق والاتجار بالبشر وتهريب المهاجرين
- 203..... الفرع الثالث : معاملة الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر
- المطلب الثاني : جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمواد التي تؤثر على العقل 205
- الفرع الأول : دور دولة العلم وفق اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات  
والمؤثرات العقلية لسنة 1988م..... 210
- الفرع الثاني : دور الدولة الساحلية وفق اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع  
بالمخدرات والمؤثرات العقلية لسنة 1988م..... 210
- الفرع الثالث : التسليم المراقب ..... 212
- المطلب الثالث : البث الإذاعي غير المصرح به ..... 214
- الفرع الأول : ظهور ومفهوم جريمة البث الإذاعي غير المصرح به ..... 214
- الفرع الثاني : الاختصاص في جريمة البث الإذاعي غير المصرح به ..... 217

- المطلب الرابع : الصيد غير المشروع وغير المصرح به وغير المنظم.....221
- الفرع الأول : اتفاقية الامتثال واتفاق الأرصدة السمكية للأمم المتحدة .....223
- الفرع الثاني : الاتفاق بشأن التدابير التي تتخذها دولة الميناء لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ، دون تنظيم وردعه والقضاء عليه.....225
- الفرع الثالث : مدونة السلوك بشأن الصيد الرشيد وخطة العمل الدولية لوقاية وردع، والقضاء على الصيد غير المشروع .....225
- الفرع الرابع : تنظيم الصيد البحري في التشريع الجزائري .....227
- خاتمة الفصل الأول : .....231
- الفصل الثاني : أفعال العنف في البحر والجهود المبذولة في مكافحتها .....232
- المبحث الأول : مفهوم أفعال العنف في البحر .....233
- المطلب الأول : جريمة القرصنة البحرية .....234
- الفرع الأول : مفهوم القرصنة البحرية في الفقه الدولي .....234
- الفرع الثاني : مفهوم القرصنة البحرية في التشريع الدولي .....237
- أولا : خصائص القرصنة البحرية .....239
- (أ) : طبيعة الأفعال التي تُشكل جريمة القرصنة .....239
- (ب) : ارتكاب جريمة القرصنة بأكثر من سفينة أو طائرة .....240
- (ج) : ارتكاب جريمة القرصنة بواسطة سفينة أو طائرة خاصة .....241
- (د) : ارتكاب جريمة القرصنة لأغراض خاصة .....241
- (هـ) : النطاق الجغرافي لجريمة القرصنة .....242
- ثانيا : واجب التعاون لقمع القرصنة البحرية .....243
- (أ) - التعاون الدولي : .....243
- (ب) - التعاون الإقليمي : .....246
- الفرع الثالث : القرصنة البحرية في التشريع الجزائري .....247

- المطلب الثاني : الأفعال الأخرى غير المشروعة في البحر ومحاكمة مرتكبيها .....250
- الفرع الأول الأفعال الغير مشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية .....251
- الفرع الثاني : محاكمة المجرمين أو تسليمهم .....254
- الفرع الثالث : تدابير أمن السفن والموانئ ضد الأفعال غير المشروعة .....256
- المبحث الثاني: الجهود المبذولة في مكافحة أفعال العنف في البحر .....258
- المطلب الأول : جهود الاتحاد الأوروبي في مكافحة القرصنة البحرية .....258
- الفرع الأول : النظام القانوني لسفن الاتحاد الأوروبي في عمليات قمع القرصنة .....258
- الفرع الثاني : الأثر القانوني للعمليات العسكرية للاتحاد الأوروبي .....262
- أولا : مسؤولية الاتحاد الأوروبي بمناسبة عمليات قمع القرصنة البحرية .....262
- ثانيا : الاختصاص القضائي الجنائي للاتحاد الأوروبي .....263
- المطلب الثاني : استخدام الشركات الخاصة لحماية السفن في البحر.....267
- الفرع الأول : ضرورة التنظيم المسبق لصناعة الأمن الخاص .....269
- أولا : الاستعانة بمصادر خارجية، سيادة الدولة واحتكار استخدام القوة .....269
- ثانيا : معايير اختيار الشركات الأمنية الخاصة .....273
- الفرع الثاني : القواعد المطبقة بشأن استخدام القوة و المسؤولية .....275
- أولا : سلطات الحرس الخاص .....275
- أ- نقل الأسلحة: .....275
- ب- استخدام القوة: .....278
- ج- مطاردة وحجز السفن: .....280
- ثانيا : المسؤولية الناشئة عن استخدام حراس خواص مسلحين .....281
- خاتمة الباب الثاني : .....284
- خاتمة الأطروحة : .....285

291.....	الملاحق
367.....	قائمة المراجع
390.....	الفهرس